



Diagonalen, vy mot Hamntorget

Vy från Diagonalen, i riktning mot Hamntorget. Till höger i bild ses del av Badhustornet och del av Badhustorget. Diagonalen blir en viktig och tydlig del av Södermalms gatunät med möjlighet till ett rikt gatuliv. Vid stråket finns entréer till exempelvis Eriksdalsbadet, Clarion hotell och handeln i Åkernkvarteret. Diagonalen blir ett rörelse- och vistelsestråk, ett stråk där gående och cyklister prioriteras.

Stadsdelens olika karaktärer under och över broarna ställer olika krav på bebyggelsen. Upplevelsen av Skanstull som en entré till Södermalm och Söderstaden förstärks genom byggnadstillägg av hög kvalitet. Bebyggelsen riktar sig både mot den närmaste omgivningen och mot utsikten från broarna och dalgången. Under Skanstulls broar och längs Årstaviken stränder finns plats för verksamheter som inte är så tillrättalagda och förutsägbara och som har en lägre skala.

I framtidens Skanstull samspelar bebyggelsen med landskapet och broarna. Bebyggelsen följer landskapet vilket ger en terrasserad silhuett och området under högbroarna närmast slussen hålls fritt från bebyggelse.

Den brokiga kulturmiljön bidrar också till det nya Skanstull på flera olika sätt. De omgivande gatorna från det sena 1800-talets stadsbyggande fullföljs i de nya gatorna.

De fria rummen under högbroarna gör 1900-talets infrastruktur fortsatt läsbar. Den utvecklade kaj- och strandpromenaden gör sjöfarts-, handels- och industristaden Stockholm tydligare. Den ursprungliga topografin är avläsbar i den nya bebyggelsens taklandskap och bygger därmed en stockholmsktypisk silhuett. Det riksintressanta koloniområdet får i förslaget förbättrad kontakt med den omgivande parken.

Koloniärdgårdarna och stadsodlingaren blir fortsatt kvar.



Kvarteren i området

Nya kvarter med varierat innehåll

Kv Åkern Västra

På Clarion Hotell Stockholm passerar mellan 500 000 och 600 000 människor varje år för att äta, konferera och/eller övernatta. Kvarteret Åkern förlängs söderut och möjlighet ges till en utbyggnad av hotellet.

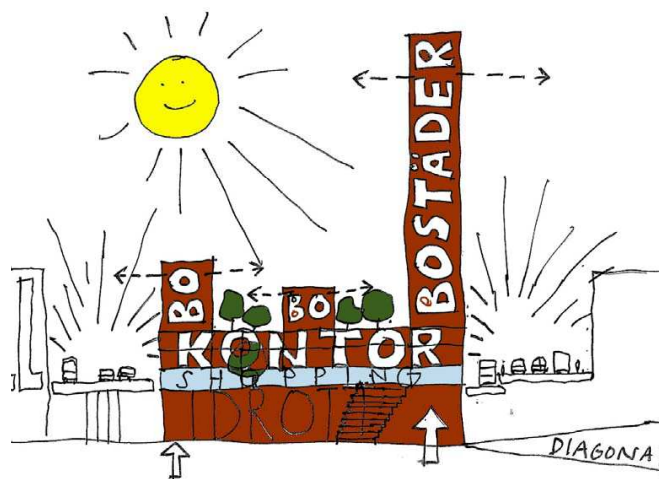
Vid parken och koloniträdgårdarna skapas plats för att bygga bostäder som vänder sig mot grönskan och vattnet. Att blanda bostäder med hotell i samma kvarter ger hotellgäster och boende tillgång till restauranger, puls och aktiviteter. Fler mötesplatser längs Badhusbron och mot Badhustorget skapas och husens bottenvåningar bidrar till levande gaturum.



Kv Åkern Östra

Den östra delen av kvarteret Åkern förlängs mot söder för att ge plats för nya bostäder och lokaler av olika slag. En publik passage öppnas upp genom kvarteret från Ringvägen ned till Diagonalen. Det blir en attraktiv sekvens av livfulla gårdar med olika karaktär och innehåll. Här ges plats för service, restauranger och en utökad handel, och entréer till bostäder och kontor. Passagen utmynnar i Diagonalen och Torget under bron, ett urbant torg, unikt i sitt slag, med plats för marknad, event och sport.

Byggnadsvolymer utformas för att minimera buller i lägenheterna, genom att de yttre husen skärmar kvarterets inre delar från störande trafik. En stor del av de nya byggnaderna kan därmed användas för bostäder. Ett höghus i kvarterets sydöstra hörn markerar brofästet och accentuerar Södermalms stadsfront mot Söder.



Badhustorget

Vid Badhustorget, i anslutning till Badhusets entré, byggs bostäder i en ca 22 våningar hög byggnad. Byggnaden avskärmas mot bullret från Johannesovsbron och öppnar sig mot väst och parken. Tornets fot bildar torgets östfasad och har ett utmärkt läge för kaféer och restauranger med utblickar över parken.



Kv Eriksdalsbadet / Idrottsnoden

Det finns goda möjligheter att utveckla idrottsdestinationen Skanstull vid Eriksdalsbadet. Med utgångspunkt i badets verksamhet skapas ett bad- och idrottskvarter. Två byggnader öster om Eriksdalsbadet föreslås. Här kan ges plats för fler idrotter. Badmintonstadion kan få permanenta lokaler här tillsammans med exempelvis bordtennis. Till detta knyts en rad enkla och öppna ytor för spontanidrotten i park och på torg. Kring stadsstråket under broarna kan finnas lokaler för gym, fitness och föreningsidrott.

Badet ges fortsatt goda förutsättningar för allmänbad och tävlingar med förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken och fortsatta möjligheter att hantera charterbussar vid evenemang. Byggnaderna är även lämpliga för kontors- eller kulturverksamheter.

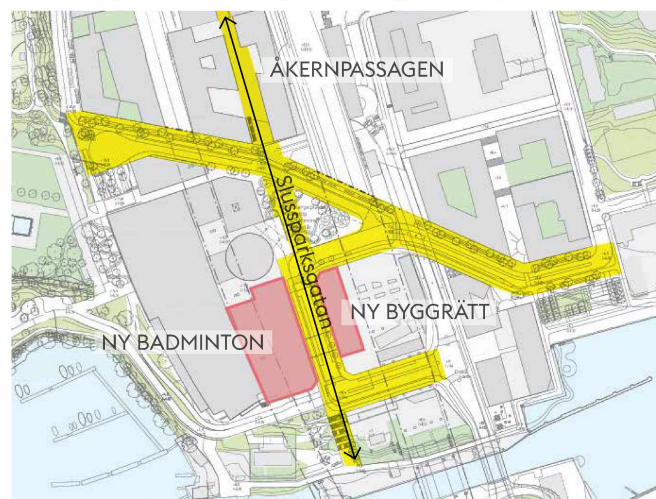


Badmintonstadion

Badmintonverksamheten är uppskattad och har en viktig roll att spela i framtidens Skanstull. För badmintonverksamheten är två förslag framtagna, ett där badmintonverksamheten flyttar till nya lokaler i nytt läge och ett där badminton finns kvar i befintlig byggnad. Förslagen har olika för- och nackdelar.

Alternativ 1. Badmintonverksamhet i Eriksdalsbadskvarteret

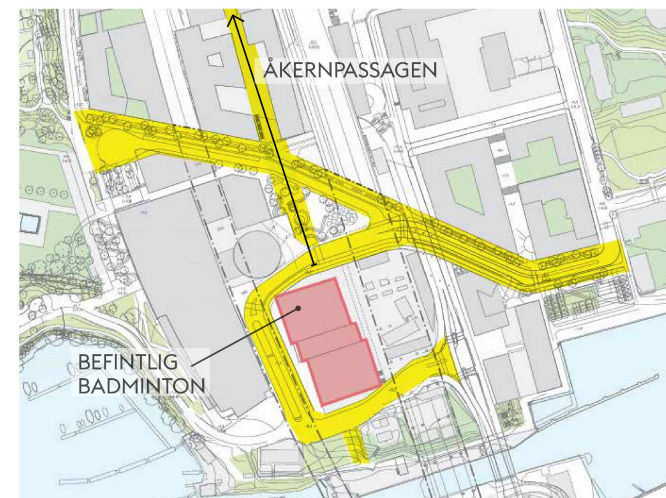
En badmintonhall i två våningar placeras intill Eriksdalsbadet. Den nya hallen rymmer dagens badmintonverksamhet och ytterligare sju badmintonbanor samt utrymme för annan idrott (4600 kvm). I kvarteret Under bron ryms också en byggnad för idrott och kultur (ca 4485 kvm). Förslaget innebär förutom ökad exploatering och möjlighet till ytterligare lokaler för idrott även en förbättrad trafikmiljö. Generösa utrymmen för gång-, cykel-, och kollektivtrafiken tillskapas. Orienterbarheten förbättras i och med tillkomsten av Slussparksgatan. Slussparksgatan förlängs och kopplar Åkernpassagen-



sagen, det nordsydliga stråket mellan Ringvägen och Diagonalen, med kajen och vattnet. Hammarby slussväg rätas ut och en ny stads- och bussgata skapas med tillgänglig angränsning till parken och stadsdelen. Befintlig verksamhet påverkas av förslaget (se kapitlet konsekvenser socialmiljö). Vid en flytt av badmintonanläggningen kan en temporär anläggning behöva ordnas under byggtiden.

Alternativ B. Badmintonverksamhet i befintlig byggnad

Badmintonverksamheten är kvar i befintligt läge med möjlighet till mindre utbyggnad (ca 4485 kvm). Förslaget innebär att verksamheten kan fortlöpa som idag. Förslaget innebär också en betydligt sämre gatustandard (se kapitlet konsekvenser, trafik) som får till följd t.ex. sämre framkomlighet för bussar och sämre orienterbarhet. Gatan behåller i stort sätt sin nuvarande slingrande sträckning runt kvarteret. Fördjupade studier kring båda alternativen kommer att behöva utföras.



Kvarteret Under Bron

Kulturlivet har en stark förankring under broarna vid Skanstull. Varje år besöker över 200 000 människor "Trädgården" och "Huset Under Bron". Skanstull ska fortsatt vara en plats för kultur- och nöje på det unika sätt som brolandskapet ger möjlighet till. Trädgården utvecklas till en destination som erbjuder underhållning, boende, mat, dryck, konst, musik, träning, kontor och ungdomsverksamhet dygnet alla timmar.

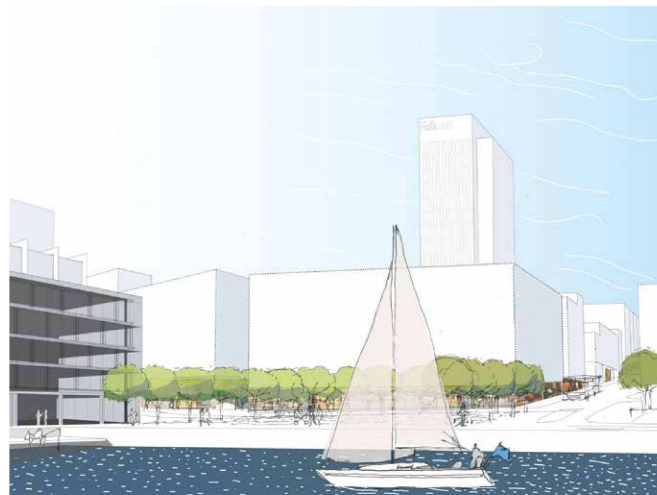
Kvarteret öppnas upp och blir mer tillgängligt, fler entréer skapas och kvarterets verksamhet påverkar och influerar sin omgivning. Mot Torget under bron föreslås en marknadsplats. Ny bebyggelse mot Skansbron kan innehålla studios, butiker och ett mindre hotell. Bebyggelsen mot vattnet föreslås innehålla restaurang, växthus mm. Byggnaden mot Slussparksgatan föreslås innehålla idrott, kontor eller kultur.



Kvarteret Tullgården

Folksamkvarteret är idag ett sammanhängande kontorskomplex som byggts ut i tre etapper, anpassat efter dåtidens företagsanda och Folksam verksamhet. Arbetssätt och lokalbehov har förändrats och på senare tid har huvudkontoret successivt koncentrerats till de tre husvolymerna från första utbyggnadsskedet, i norra delen av kvarteret.

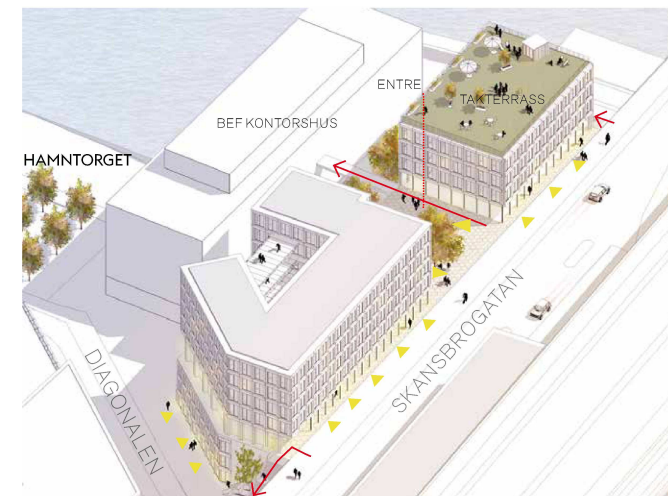
En långsiktig, etappvis utveckling med blandade verksamheter och nya bostäder föreslås. Förslaget innebär att delar av komplexet som byggdes på 90-talet föreslås rivas och ersättas med nya volymer. En påbyggnad föreslås på den äldre delen vid Skansbrogatan. Ny bebyggelse tillsammans med större tillgänglighet med publika gångstråk medför att Folksamkvarteret blir en mer livfull och stadsmässig del av staden. Volymer, exploatering, liksom kvarterens innehåll är översiktligt studerade och kommer att behöva bearbetas i nästa skede.



Kvarteret Katsan

Kvarteret Katsan rymmer idag kontor i en fristående glasbyggnad. Liksom idag kommer byggnaden även i framtiden att markera slussläget och rama in Hamntorget. Men mellan kontorsbyggnaden och Skansbrogatan byggs två nya, fristående bostadshus med entréer och levande bottenvåningar mot både Skansbrogatan och Diagonalen. Inom kvarteret förbinds Skansbrogatans stadsnivå med Diagonalen via en trappgränd och med kajnivån via en terrasserad parktrappa.

Eftersom brons bredd sätter gräns för gatans breddning skapas en entréterrass på Skansbrogatans nivå för att möjliggöra entréer mot den viktiga stadsgatan. Bostäderna får tysta sidor mot öster utan att kvarterets gård blir sluten. Hushöjderna hålls relativt låga för att hålla fria siktlinjer under broarna närmast slussen och för att inte skymma utsikten över dalgången från Skanstullsbron.

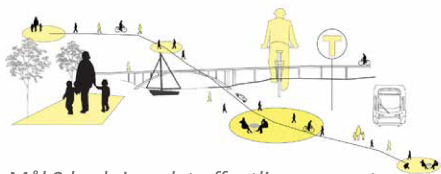


Så skapas en promenadvänlig, trygg och väl sammanlänkad stadsmiljö

Skanstull blir till en sammanhållen stadsbygd med levande mötesplatser och med ett utvecklat gång-, cykel- och gatunät. Diagonalen, ett östvästligt stråk under broarna binder ihop stadsdelens olika nivåer.

Nya gator och torg

2.



Mål 2 beskriver det offentliga rummet och tillgängligheten i stadsdelen.

Idag har Skanstull stora nivåskillnader och flertal barriärer och därför är det i delar av området svårt att ta sig fram. För att åstadkomma en kontinuerlig stadsbygd behöver området länkas samman med omgivande stadsdelar. Inom området behöver olika nivåer kopplas samman och barriärerna i området minska eller tas bort där så är möjligt.

Stråk och platser med olika karaktärer

Stadsrummen i Skanstull innehåller ett nät av stråk och platser som kopplar samman och ger kvaliteter till områdets stadsliv. Stråken har delvis olika karaktär. Där stråken möts, där många människor rör sig, utvecklas platsbildningar och torg som ger rumslig variation i stadsstrukturen och plats för aktiviteter, evenemang och möten.

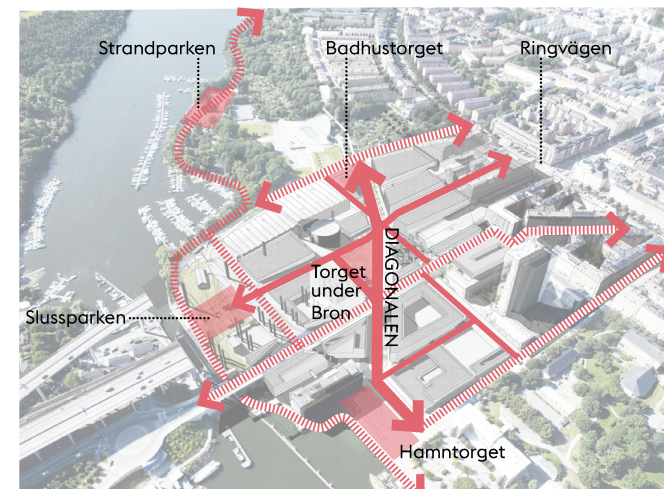
Diagonalen är det centrala nya stadsstråket som förbinder Hamntorget i öster med Eriksdalslunden och Ringvägen i väster. Skanstulls övre stadsnivå förbinds därmed med den lägre stadsnivån och östra och västra Södermalm knyts ihop under broarna.

Dess långa sträckning ger god orienterbarhet i stadsdelen och gestaltas som ett torgfartsområde där bilar angör på gående och cyklisters villkor.

Ett rikt förgrenat gångnät finns också genom Eriksdalslunds dalgång, bergssidor och längs vattnet. Utvecklingen av gångnätet skapar nya skol-, lek- och idrottsvägar.

Även kopplingen till omgivande stadsdelar stärks. Genom att omvandla Skansbrogatan till en stadsgata skapas en kontinuerlig stadsbygd mellan Södermalm, Hammarby Sjöstad och Söderstaden. Skansbrogatan föreslås flankeras av nya byggnader som kan innehålla t.ex. bostäder eller kontor, och gatan föreslås få bredare trottoarer.

Förstärkta och nya kopplingar och platser



- Befintligt stråk där kopplingar förstärks
- Nytt stråk där kopplingar skaps
- Platser

Skansbrogatan

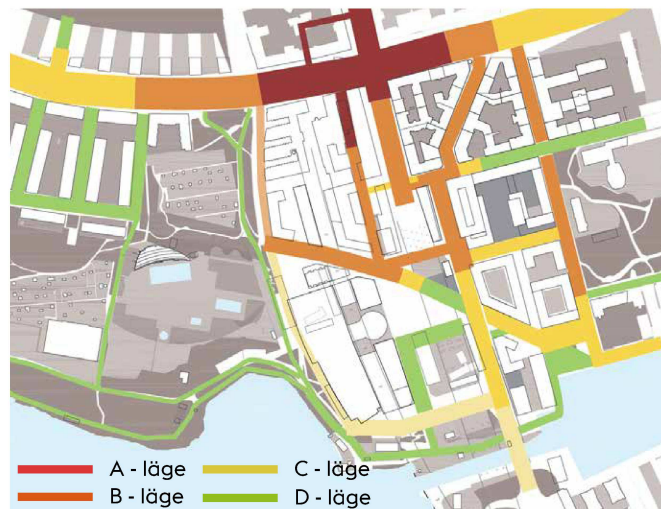
Vy från Skansbron norrut, i riktning mot Södermalm. Skansbrogatan bildar kanske den viktigaste kopplingen inom Söderstaden genom att bli en kontinuerlig stadsgata mellan Södermalm respektive Sjöstaden och Gullmarsplan. Den har breddade cykelbanor och trottoarer, och kantas av ny bebyggelse med entréer och lokaler i bottenvåningarna. Skanstullsbron ses till vänster i bilden.



Stråk för stadsliv

Stadsliv och lägen för handel och service

Diagonalen och det gatunät som tillkommer kopplar samman olika nivåer och staden kan växa ned mot vattnet. Till vardags vistas fler människor på de mest centrala gatorna, i närheten av tunnelbanestationen, vid viktiga målpunkter och närheten av där många människor bor och arbetar. De livligaste gatorna bildar tillsammans stadslivsstråk - se de röda och orangefärgade gatorna i illustrationen nedan, men även till viss mån de gula gatorna. Dessa blir vardagliga stråk av trygghet genom att vara väl befolkade under större delen av dygnet. Stadslivsstråken ger också bäst förutsättningar för handel och service. I det framtida Skanstull sträcker sig de goda handelslägena från A-lägena vid Götgatan och Ringvägen ned till Diagonalen och längs Skansbrogatan.



Prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik

Gång och cykel

Fotgängare prioriteras i området. Ett gångnät förbinder nivåerna och ger alternativ till Skanstulls hårdast belastade gator och säkra och attraktiva vägar till skolor och idrott. En ny passage, Åkernpassagen, genar genom kv Åkern Östra, mellan Ringvägen och Diagonalen. Gångnätet byggs också ut i parkmiljöerna.

Gena cykelstråk förbättrar för cykelpendling. Cykelnätet ges egna banor med god standard. Cykelstråket på Skansbron breddas i båda riktningar och når Ringvägen på ömse sidor om Götgatan via Diagonalen/Badhusbron respektive Rutger Fuchsgatan. Samordnad cykelparkering skapas nära målpunkterna. Cykelparkering prioriteras före bilparkering och placeras i ljusa, lättillgängliga delar av byggnaderna nära cykelstråken.

— Gångtrafiken — Pendelcykelstråk
— Annat cykelstråk — Huvudstråk cykel

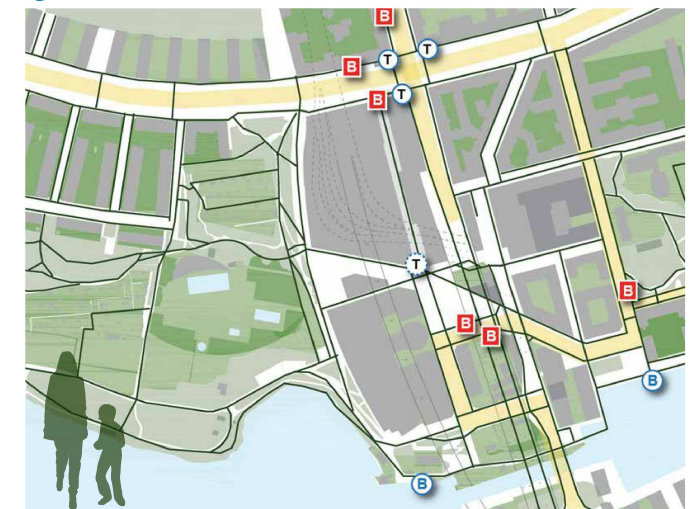


Kollektivtrafik

Skanstull som viktig kollektivtrafiknod förstärks. Tunnelbanestationen Skanstull görs mer tillgänglig genom ny gångpassage, Åkernpassagen genom Åkernkvarteret, mellan Ringvägen och Diagonalen. Buss 74, ges en ny linjesträckning ner i området via Östgötagatan och Hammarby Slussväg. En ny hållplats placeras i centralt läge vid Torget under bron. På ömse sidor om Hammarby Sluss finns möjligheter till bryggor för pendelbåttrafik och resenärerna kan här stiga om till buss och tunnelbana.

En framtida ny tunnelbanelinje till Nacka och Hagsätra planeras. En entré till en ny tunnelbanestation på denna linje föreslås längre bort längs kajen, öster om programområdet.

Ⓣ Tunnelbaneuppgång Ⓣ Ny möjlighet att nå T-bana
Ⓟ Busshållplats — Gångtrafiken
Ⓟ Bryggplats för båtpendling — Gata med busstrafik



Parkering och gatustruktur

Skanstull är fortsatt en länk till det regionala trafiknätet. För ny bebyggelse väster om bron föreslås ett gemensamt garage under Diagonalen med samordnad inlastning till Eriksdalsbadet och kv Åkern. Garaget placeras under stadsdelens nya entrégata, Diagonalen. In- och utfart sker vid Torget under bron. Ny angöring och inlastning söderifrån för kvarteret Åkern minskar belastningen på Ringvägen.

Bilparkeringen minimeras, då Skanstull är den åttonde största kollektivtrafikpunkten redan idag. Genom att samför lägga många olika verksamheters parkeringsbehov till ett större sammanhängande parkeringsgarage kan parkeringsplatserna samnyttjas och därmed minska. I området finns idag befintliga garage i kvarteret Tullgården och kvarteret Åkern östra som avses behållas.

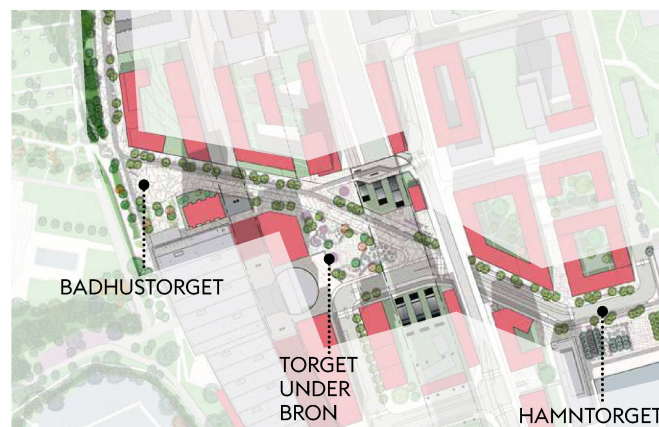
- Mindre lokalgata med angöringsmöjlighet
- Huvudsakligt biltrafiknät
- Genomfarts/Infartstrafik
- (P) Parkingsgarage



Platser och stråk

Diagonalen

Diagonalen blir en viktig och tydlig del av Södermalms gatunät med stora möjligheter till ett rikt stadsliv. Stråket passerar tre torg med olika karaktärer och innehåll. Vid stråket finns entréer till exempelvis Eriksdalsbadet, hotellet och handeln i Åkernkvarteret. Diagonalen utformas som ett rörelse- och vistelsestråk för stadsdelens vardagsliv men är också tänkt att rymma större folkmängder vid evenemang. Diagonalen är förlagd i läget för det gamla spårområdet och länkar en nivåskillnad på ca 11 meter mellan Hamntorget i öster och Badhustorget i väster i en tillgänglig lutning. I förlängningen leder Diagonalen till Ringvägen via Badhusbron. Diagonalen är utformad främst för gående och cyklister men husens entréer gör att angöra (med taxi/färdtjänst och charterbuss). Utformningen av Diagonalens norra sida varierar med en gångzon på 3-4 m och en möbleringszon på ca 4 m för träd, sittplatser, servering, inslag av sport/lek, konstnärliga arbeten och andra attraktioner. Längs södra sidan finns en öppen yta för blandtrafik på gåendes villkor, och en tydligt separerad cykelbana centralt i stråket.



Diagonalen ska ges ett samlat gestaltungsgrepp.
Bilden visar ett gestaltat stråk i Danmark

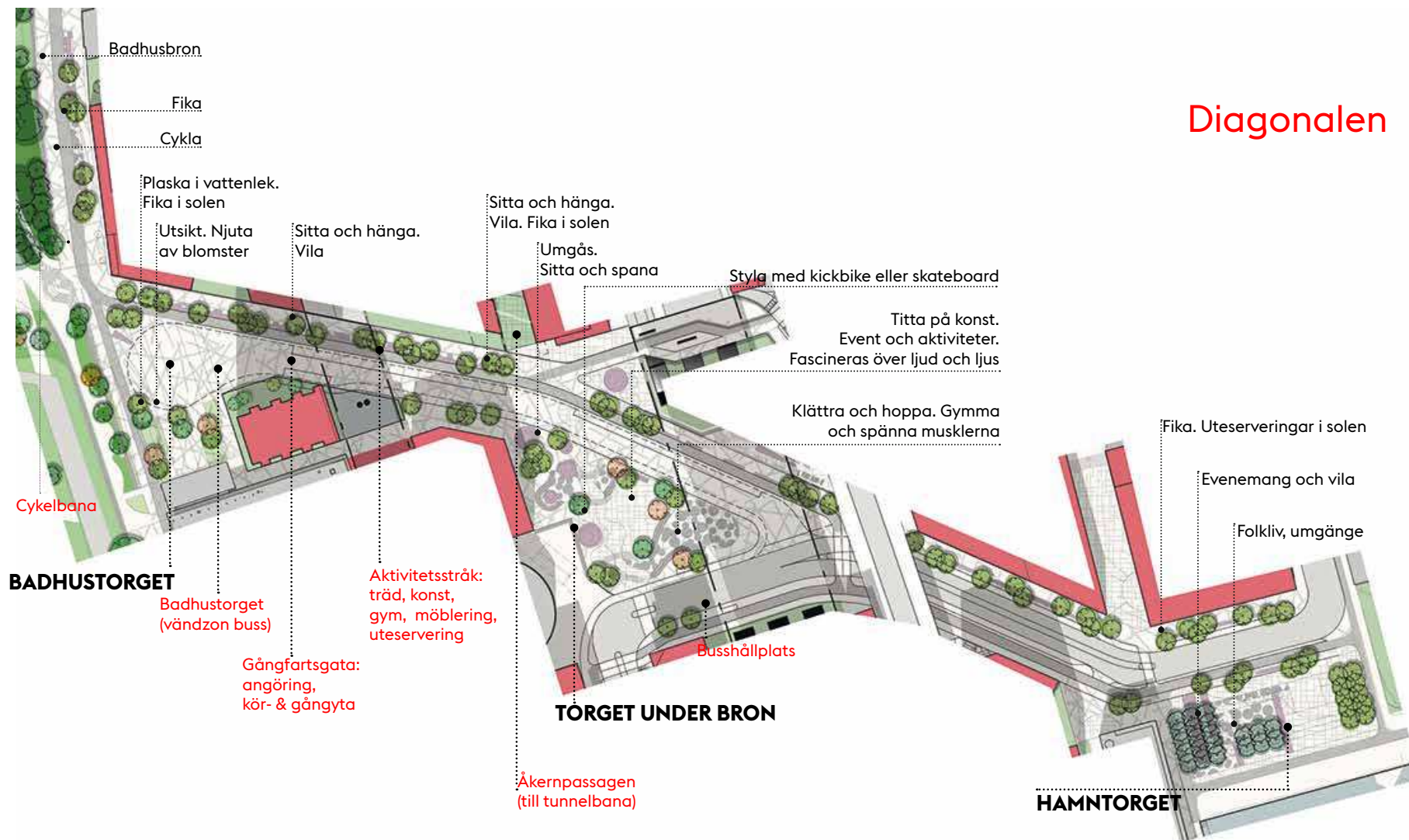


Stråk - Nicholson Street, Melbourne



Exempel konst vid broar

Diagonalen



Badhustorget

I Badhustorget möts stadsliv och grönska. Badhustorget utformas som en sammanhängande torgyta i mötet mellan Diagonalen och Badhusstråket. Den fungerar som entréplats till Eriksdalsbadet men också som en plats för vistelse och evenemang. Här finns grönska, sittplatser, möjlighet till sol, reflektion, iakttagelse och lek och med utblickar mot parken och vattnet. Angöringstrafiken på Diagonalen kan vända här (buss- och bil).

Torget under bron

Torget under bron ligger centralt i stadsdelen och fungerar som en aktiv urban park, unik i sitt slag, starkt präglad av vägbroarnas valv och betongkonstruktioner. Platsen utformas som ett torg med plats för vistelse, sport, samling, marknad och event. Terrasser finns på olika nivåer för urban sport och lek som hopp, gym och skate. Under broarna finns möjlighet för interaktiv konst, tillfälliga installationer (ljud + ljus) och kortvariga event under tak. Torget blir en unik plats i stadsdelen med flexibilitet för olika användningar.

Hamntorget

Hamntorget vid vattnet är en av huvudentéerna till området och det är här Diagonalen har sin början. Hamntorget förslås utformas som en välkomnande yta i vardagen med trädplanteringar, möjlighet till uteserveringar, sittplatser i soligt läge och möjlighet till mindre evenemang. Torget utformas med hamn- och kajkaraktär. Nivåskillnader tas upp av terrasser och ramper.



Target under bron

Vy över Target under bron mot nordväst och Diagonalen. Brovalvet syns till höger i bild. Det här är en aktiv plats där många olika saker kan äga rum, sportaktiviteter, konsthändelser, marknader, konserter och lek. Marken är terrasserad och rymmer både grönska och hårdgjorda ytor. Härifrån kan man ta buss eller röra sig i Åkernpassagen till Skanstulls tunnelbanestation.

Så skapas en stadsdel i samspel med naturen

Sammanhängande parkrum från Ringvägen till vattnet och längs stranden gör att staden möter vattnet. Det gröna ger liv åt stadsrummen. Eriksdalslunden levererar ekosystemtjänster som tas till vara och utvecklas.

Staden möter vattnet

3.



Avsnittet beskriver den grönblå strukturen i samspel med det byggda.

Idag är parken och strandpromenaden välbesökta och många stockholmare nyttjar promenadstråken, grönytorna och utegymmet. Området används dock inte fullt ut på grund av t. ex. inhägnader, brist på kopplingar, en splittrad park samt att delar av området nyttjas för sådant som skulle kunna placeras på annan plats, t.ex. parkering.

Fler parker

Nya gröna stadsrum och parker föreslås. Två torg och en park skapar en grönare miljö kring broarna än vad som finns där idag. En park vid strandpromenaden förbättrar möjligheten till rekreation vid vattnet och stärker promenadvägen som viktigt stråk på Södermalm. Med en utvecklad strand- och kajpromenad vid Skanstull binds östra och västra Södermalm ihop från Danvikstull till Hornstull.

Eriksdalslunden blir en central och tillgänglig stadspark

Eriksdalslunden utvecklas och föreslås få bättre kopplingar och blir tillsammans med Årstaviken ett ännu starkare komplement till det hektiska stadslivet vid Götgatan och Ringvägen. Parkens olika delar föreslås på sikt kopplas ihop och ett sammanhängande parkrum skapas, från Ringvägen i norr till Årstavikens stränder i söder. En ny



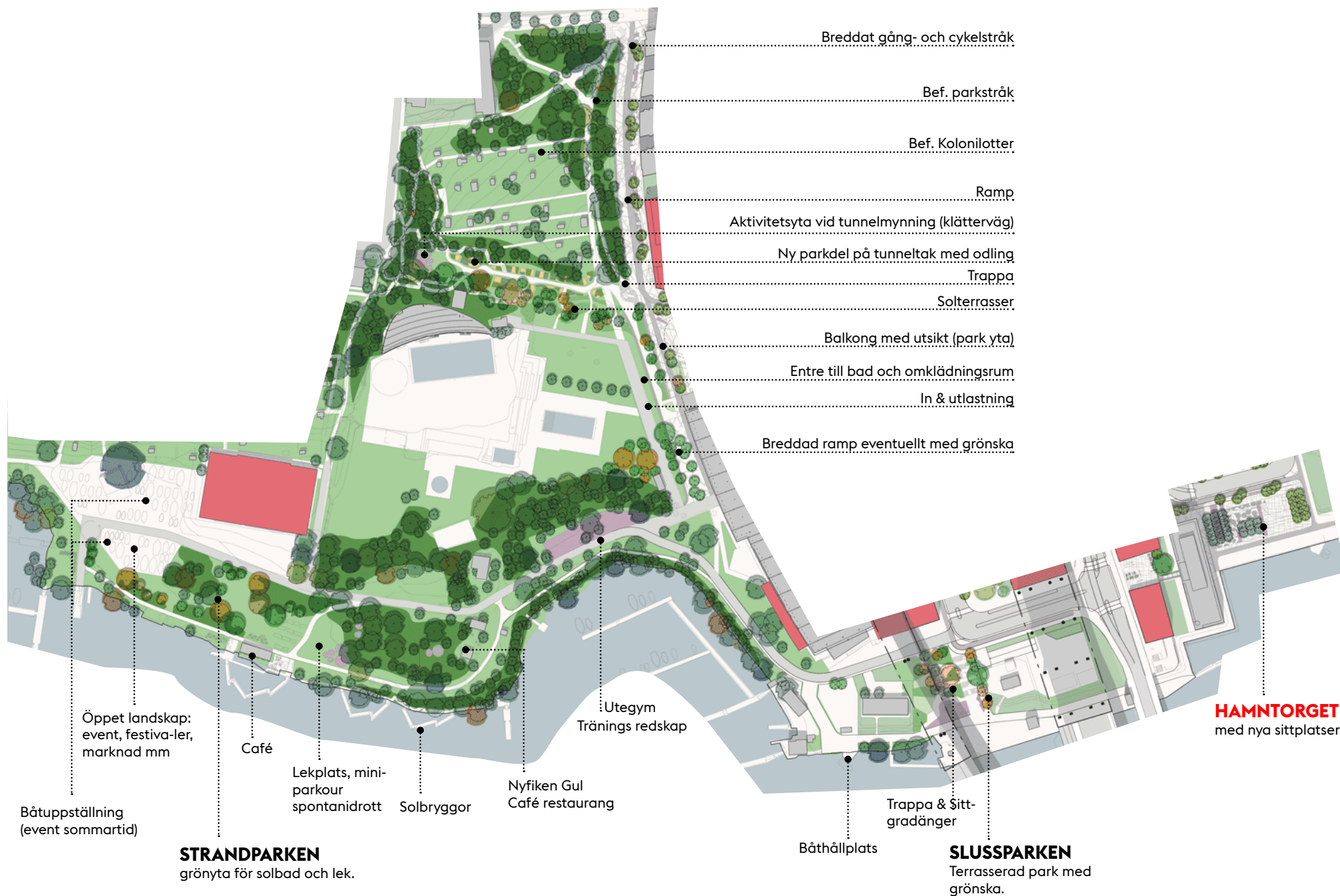
Eriksdalslunden. Perspektivet visar en möjlig lösning för ett sammanhängande parkrum där industrispåret är överbyggt. Nya ramper, trappor, terrasser och gröna ytor skapas.

ramp eller stråk kopplar Eriksdalslunds norra del via badet till det nya Badhustorget.

Parkstigarna i Eriksdalslunden vävs ihop genom att landskapet läks samman över spårdiket. Det befintliga spårområdet kan tas i anspråk för olika verksamheter som till exempel skidtunnelanläggning, odling eller plats för kultur. Möjligheten till intunlling av spårområdet för att skapa en skidtunnelanläggning har studerats på en översiktlig nivå. Vidare studier kommer att behövas för att se om det är en möjlig användning av det före detta järnvägsspåret.

Ovanpå spåret, alternativt tunneltaket, anläggs nya parkfunktioner med grönska, gångvägar, stadsodling och lek. Den befintliga tunnelmynnningen har ett kulturhistoriskt värde och bör kunna bevaras som en attraktion och t.ex. nyttjas till klätterväg.

Anslutningen mot parkens västra del förstärks med nya trappor och gångvägar. I parken finns alltjämt plats för kolonilotter men också nya möjligheter för rörelse och vila, i sol eller skugga. Mot badet i söder skapas gröna solterrasser som kan användas året runt för picknick, träning eller lek.



Platser för rörelse och vila, fånga solen eller svalkas

Badhusbron breddas

Badhusbron utvecklas till ett stadsstråk ner till Badhustorget och fortsätter sedan ända ner till vattnet. Stråket breddas för gång- och cykeltrafiken men också för att ge plats för vistelse. Längs dess östra sida kantas stråket av byggnader med aktiva bottenvåningar med plats för lokaler t.ex. utekaféer mot parken och eftermiddagssolen.

Strand- och kajpromenaden får två nya parker

Årstavikens strandpromenad föreslås stärkas genom två nya parker, Strandparken och Slussparken. Strandparken blir en öppen park för solbad och picknick med en lekpark intill vattenbrynet. För att åstadkomma detta justeras båtklubben ÅSS uppläggningsytor för båtar i läge. Ytan norr om befintlig gång- och cykelväg föreslås öka och ytan söder om vägen minska. Ett nytt klubbhus uppförs längre västerut. Förslaget innebär att båtklubbens yta behöver minskas med ca 700 kvm av dagens 6500 kvm. Restaurang Skrovet föreslås vara kvar i sitt nuvarande läge vid stranden. Solbryggor föreslås anläggas ut i Årstaviken.

Under broarna skapas nya aktiva platser med möjlighet att anordna musik-, teater- och idrottsevenemang och andra publika event. Slussparken ligger i Åkernpassagens förlängning från Ringvägen via

Slussparksgatan nere vid vattnet. En terrasserad park byggs upp med grönska och sittmöjligheter i sol och skugga. Bropelare och utblickar skapar en urban plats som är unik.

Tillgängligheten mellan kajpromenaden öster om broarna och strandpromenaden väster om broarna utvecklas också med en bredare och genare väg förbi båtklubben EMBK och slussområdet. Strandpromenaden ger plats för rörelse, avkoppling och lek. Platser för aktiviteter och uteserveringar blir nya målpunkter längs vattnet och kan successivt utvecklas till en sommarstockholmsk kafédestination.

Föreningslivet i parken kommer fortsatt vara viktigt för parkens användning och trygghet. Hammarby Slussområdet kommer även fortsättningsvis att vara inhägnat av säkerhetskäl då Slussen är en del av en internationell farled.

I takt med att stadens befolkning ökar och parken och stränderna blir mer nyttjade av besökare, kommer vissa omdisponeringar att behövas för att allmänhetens parkliv ska kunna samsas på ett bra sätt med föreningarnas behov av ytor. För verksamheter invid vattnet och föreningar kommer justeringar av stängsel, ytor, marknivåer att behöva göras för att området ska kunna nyttjas på ett bra sätt.

Tennisen i parken

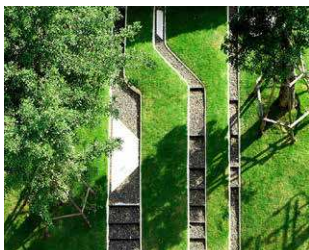
Hellas Tennis har funnits på platsen sedan 1960-talet. Klubbens befintliga tennistält behöver ersättas inom en snar framtid. Klubben önskar en ny permanent hall inom nuvarande område. Platsen ligger inom område för strandskydd men i programmet föreslås att permanent bebyggelse provas för att ge Hellas Tennis en möjlighet att finnas kvar i området.



Illustration ny tennis hall



Terrassering för att sitta i solen.
Exempel Tuvarparken, Stockholm



Höjdskillnader &
gröna trappor



Njuta av solen, vattenkontakt, umgås
- Hornsbergs strand, Stockholm



Plats under broar -
Brovaktarparken, Stockholm



Plats vid vattnet -
Norr Mälarstrand, Stockholm



Slussparken.
Vy från pakens södra del
mot Slussparksgatan. Terrasser tar
upp nivåskillnader och skapar olika
platser i sol och skugga.

Naturens ekosystemtjänster berikar staden

Eriksdalslunden levererar ekosystemtjänster som berikar Södermalms stadsliv. Dessa ska tas till vara och utvecklas.

Området har en rik biologisk mångfald

Eriksdalslunden har en rik biologisk mångfald där fleråldriga trädbestånd utvecklas och den naturliga fröbanken i markens matjord tas tillvara. Koloni- och stadsodling i Södra Skanstull har stora sociala värden men också ekologiska. Variationen av frukt, grönsaker och blommande växter är betydande för Södermalms artrikedom och för pollinerande insekters överlevnad i området. Variationen i sig är en viktig komponent i Södra Skanstull för att skapa ett robust ekosystem som samverkar med staden.

Parkens vegetation skapar vind- och bullerskyddade miljöer. Det bidrar till ett jämnare mikroklimat i hela stadsdelen genom att kyla luften varma dagar. Parkens och gatornas träd och täta buskage har en viss filtrerande effekt på luftpartiklar som fastnar på löv och våta ytor.

Även de nya byggnadernas gårds- och takmiljöer skapar förutsättningar att utveckla områdets ekosystemtjänster som ska tas tillvara på motsvarande sätt som för parken.

Infiltrationskapacitet nyttjas där det är möjligt

I Eriksdalslunden och Årstavikens dalgång är vatten i alla dess former synliga i staden och skapar renande kretslopp samtidigt som det visuellt och ekologiskt berikar stadsmiljön. Markens naturliga infiltrationskapacitet nyttjas, där det är möjligt, för rening av dagvatten. Den genomsläppliga naturjorden och slybevuxna slänter fördröjer effektivt kraftiga skyfall och renar dagvatten från några av stadsdelens gator och bebyggelse. Vissa grönytor kan används som lokala upplagsplatser för snö (med eller utan kapacitet att lokalt omhänderta förorenat smältvatten). Principen för dagvattenhanteringen i den täta delen av stadsdelen är att nederbörd som faller eller smälter på allmän plats leds via rännalar från de hårdgjorda ytorna till planteringsytor och vattenstråk. Rening och fördröjning av dagvattnet sker då genom att partiklar fastnar i jordmaterialet. Vid Diagonalen är gatan delvis underbyggd vilket kompenseras med större fördröjningsmagasin.

De kulturella ekosystemtjänsterna i Skanstull har de största värdena

I framtiden blir det lättare att ta sig ut i parken via de centrala stadsstråken i parkens kanter. Genom att vuxna och barn i staden lättare kan vistas i dalgångens natur kan större förståelse för naturens värde och dess funktioner skapas. Det är också de kulturella ekosystemtjänsterna i Skanstull som har de största värdena i ekonomiska termer. Alla ekosystemtjänster finns i princip i hela området för naturen är utbredd och variationsrik. Parkområdet är och kommer bli populärt för boende och besökare från hela Stockholm.

Inom den nya stadsdelen, mellan Ringvägen och Hammarbyslussen, skapas nya gröna stadsrum som är tystare och med bättre luft än miljön kring broarna idag.

Parkens och stadsbygdens utbredning kan uppfattas som en veckad eller flikig stadsfront från Årstavikens dalgång. Det beskriver på sätt och vis hur stadsdelen samspelar med naturen, vattnet, topografin och grönskan för att ta tillvara naturvärden, skapa parkentréer där det vardagliga stadslivet finns och för att göra stadskopplingar över vattnet där det är möjligt.



Strandparken

Vy över Strandparken från sydväst. Platsen närmst vattnet får vistelse och lekmöjligheter. Här kan man uppehålla sig en stund, de nya bryggorna ger alla tillträde till vattnet med möjlighet att doppa fötterna.

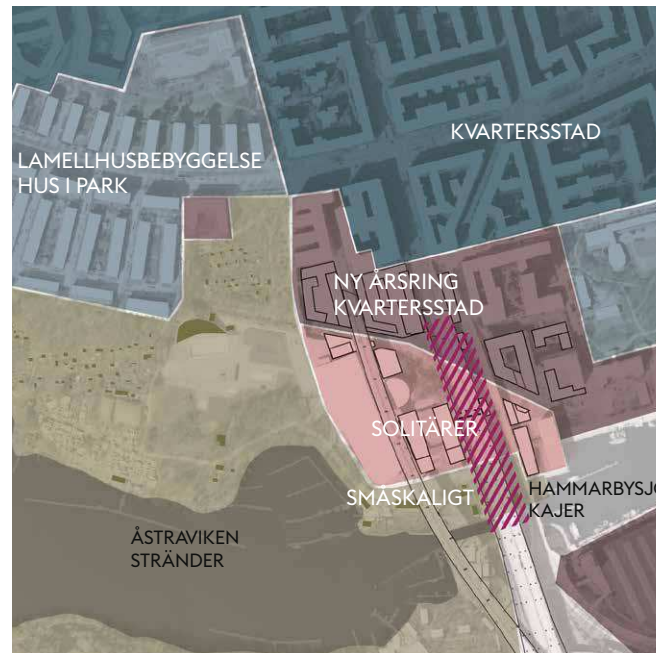
Stadsbyggnadsprinciper

Stadsbyggnadsprinciperna tydliggör hur nya byggnader, gator, torg, platser och parker ska förhålla sig till platsen och sin omgivning.

Bebyggelsekaraktärer i landskapet

Den nya bebyggelsen förhåller sig till broarna

Den nya bebyggelsen sorteras huvudsakligen i två karaktärer beroende på hur de förhåller sig till högbroarna. Bebyggelsen norr om brofästena, det vill säga norr om Diagonalen, är av typen med gårdskringbyggda kvarter och blir en ny årsring med kvartersstad på Södermalm. Bebyggelsen söder om brofästena, det vill säga söder om Diagonalen, består av solitära byggnader utan innergårdar. Bebyggelsen ansluter därmed till innerstadens byggnadssätt med kvartersstad där det är möjligt och lämpligt medan de fristående byggnadsvolymer möter de speciella förutsättningarna i brolandskapet.



Bebyggelsen har olika karaktärer. Färgfälten visar hur staden växer söderut i form av kvartersstruktur närmast befintlig innerstadsstruktur för att sedan övergå till solitära i landskapet och närmast slussen småskalig bebyggelse.

En ny årsring av kvartersstad norr om Diagonalen

Bebyggelsen utgör en ny årsring kvartersstad på Södermalm, alltså kvarter med byggnader i gatuliv och gröna, tysta innergårdar. Stockholms befintliga innerstadsbebyggelse är i huvudsak uppförd i relativt jämn höjd på 5-7 våningar. Södra Skanstulls nya bebyggelse ska i första hand följa den igenkännbara innerstadsskalan.

Solitärer mellan broarna

Bebyggelsen mellan broarna har inga egna gårdsrum och är därför i huvudsak inte bostäder. De vänder sig visserligen mot omgivande lokalgator men befinner sig i ett stadslandskap dominerat av högbroarna. Därför utformas bebyggelsen här som solitärt skulpterade byggnader som förhåller sig både till den låga stadsnivån och till högbroarna.

Den nya bebyggelsen och den storskaliga infrastrukturen samspelar här. Höjden på den nya solitära bebyggelsen följer innerstadens takhöjder men fasaderna kan vara utan särskild våningsindelning och därmed ha ett mer skallöst uttryck.

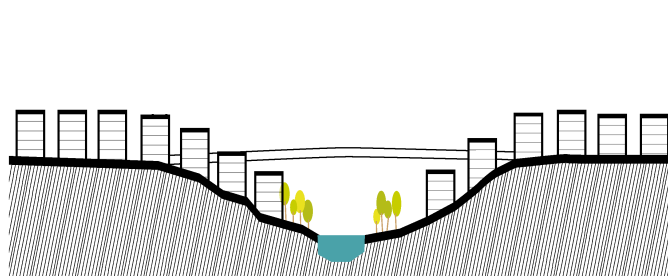
Småskaligt och inte så tillrättat längs strandpromenaden och under broarna.

Längs Årstavikens stränder och under Skanstulls broar finns alltså plats för verksamheter som inte är så tillrättlagda och förutsägbara. Bebyggelsen är småskalig och kan ibland ha en mer tillfällig karaktär. Här värnas rymden under broarna och därigenom kontrasten mellan storskalig infrastruktur och småskalig bebyggelse som följer landskapets nivåer.

Byggnaden i landskapet

Bebyggelse beskriver dalgången

Den nya bebyggelsen vid Skanstull följer landskapet och ger på så sätt en terrasserad silhuett åt Årstaviken och en skiktad silhuett åt Gullmarsplan. Genom att den nya bebyggelsens höjd och tak-silhuett följer eller accentuerar dalgången så understryks landskapsrummets form och upplevelsevärden. Årstavikens sprickdal och dess förlängning i Hammarbykanalens landskapsrum blir läsbar även i stadsbebyggelsens silhuett. Denna princip får också konsekvenser mot de närmaste gatu- och parkrummen. Stadsfronten mot Eriksdalslunden i Åkern Västra kommer till exempel trappas ned söderut längs sluttningen.

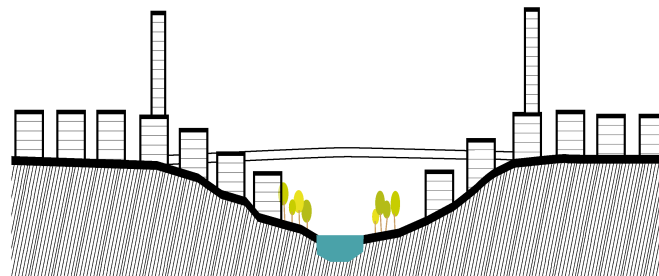


Principskiss. Bebyggelsen trappas ned mot vattnet.

Höga hus vid dalgångens kant

Två nya höga byggnader föreslås i Skanstull. Det innebär att de i likhet med Folksams högre hus, placeras i ett av de centrala lägen som bildas av det nord-sydliga gatu- och brostråket genom Stockholm i Brunkebergsåsens förlängning söderut.

De höga byggnaderna ska placeras, i likhet med både Folksams och Mårtensdal högre hus, i anslutning till den övre stadsnivån, nära sluttningens krön. I förhållande till Årstavikens landskapsrum placeras de därmed på ett sådant avstånd från vattnet och dalgångens sänka att de inte hindrar upplevelsen av landskapets skålning utan accentuerar det.

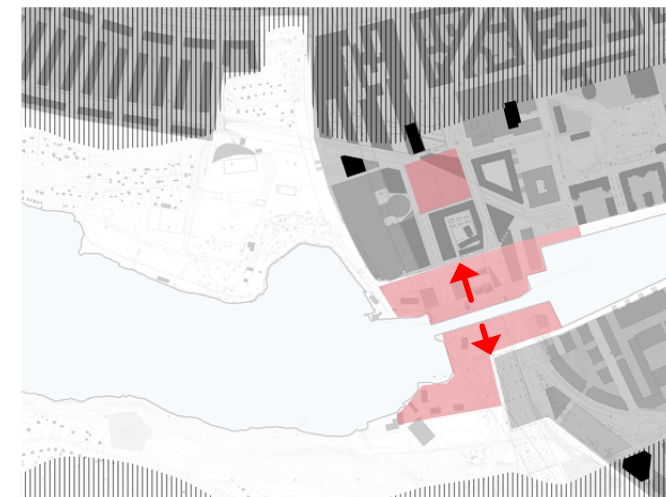


De höga husen accentuerar landskapet.

Det fria rummet under högbroarna

De fria rummet under högbroarna hålls fritt närmast slussen. En zon kring slussen, lika bred som Hammarbykanalens kajrum, hålls fri från nya högre byggnader. Det befintliga kontorskvarteret Katsan kompletteras med en låg byggnad. På så sätt skapas ett öppet rum kring Hammarbyslussen, definierat av en samlad bebyggelsefront och broarna som överbrygger den.

Även rummet under Skanstullsbron hålls fritt från bebyggelse. Istället kan det unika brolandskapet upplevas från det nya offentliga rum, Triangelparken, som tillsammans med brovalvet bildar ram för nya aktiviteter på platsen.



|||| Dalgångens krön

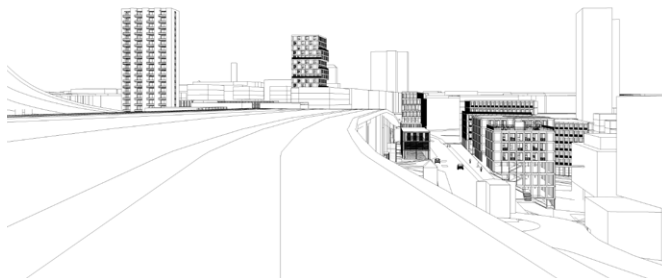
■ Fritt från bebyggelse närmast Hammarbyslussen.

■ Högahus

Stadsbild - byggnad och stadsfront

Höga hus som solitära landmärken

Tre höga byggnader, varav Folksamskrapan är en, reser sig ur innerstadens 5-7-våningskvarter. Det är viktigt att de högre byggnaderna inte uppfattas som en grupp utan som solitärer. Det görs genom placeringen men också genom olika höjd, uttryck och riktning av de höga husen. I stadssilhuetten från Gullmarsplan ska de tre byggnaderna stå på ett bestämt avstånd ifrån varandra. Upplevelsen av höga hus som portmotiv på platsen ska undvikas.

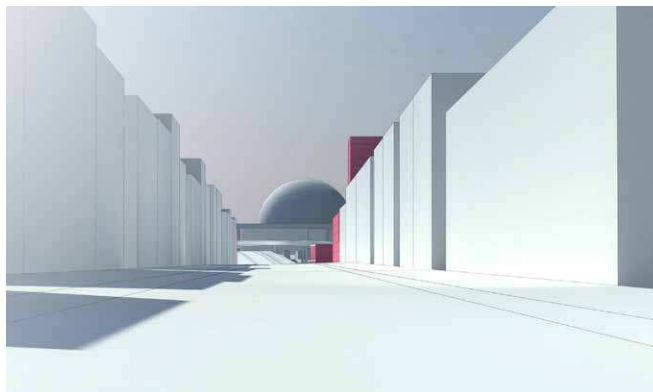


Skanstullsbron. Vy mot Skanstull från Gullmarsplan

Bebyggelsens fasader bildar entrérum och stadsfront

En stor del av den nya bebyggelsen är synlig från broarna och från många olika platser i dalgången. Fasader och tak bildar entré till Södermalm och Söderstaden. Bebyggelsen i Södra Skanstull bildar en ny stadsfront mot ett större stads- och landskapsrum förutom att samspela med stadsdelens lokala gator, parken och brolandskapet. Det kräver särskild omsorg och högsta arkitektoniska kvalitet. Tak som blir synliga från högbroarna ska utformas som en femte och synlig fasad på motsvarande sätt som Eriksdalsbadets vågformade tak.

De nya höga byggnaderna ska placeras så att de inte skymmer viktiga landmärken som Folksam's högbyggnad, Åhlénstornet och Globen. Det är inte minst viktigt sett från söder som är en viktig entréväg till Södermalm och varifrån de höga byggnaderna syns tydligt. Åkernkvarterets högre byggnad, Åkertornet är placerad i kvarteret dvs indragen från Götgatans förlängning så att Globen är väl synlig.



Vy i Götgatan mot dess förlängning söderut i Skanstullsbron med Globen i fonden

En tät och blandad stadsdel

En blandad stadsdel - mångfald av funktioner

Den nya bebyggelsen ska bidra till att skapa en levande stadsdel med blandat innehåll. Det innebär att verksamheter som det finns brist av eller som saknas idag ska prioriteras som t.ex. bostäder, handel, service och kultur. All typ av idrott, rörelse och lek är en viktig del av blandningen för att utveckla Skanstull som en bad- och idrottsdestination.

Blandningen av verksamheter ska inte bara rymmas i stadsdelen som helhet utan även inom varje kvarter och längs kvarterens bottenvåningar. På så sätt skapas en rik och varierad miljö för dem som promenerar. Tätheten, skalan och intensiteten gör stadsdelen till en del av innerstaden.

Läget kring broarna och den blandning av offentliga, permanenta och tillfälliga verksamheter som utvecklats här lämpar sig också för tillfällig arkitektur. Tillfällig arkitektur kan vara tillfälliga byggnader med tidsbegränsade bygglov som inhyser till exempel utställningar, popupaktiviteter eller serveringar. Det bidrar till en varierad och upplevelserik stadsdel över rum och tid.

Skola och förskola

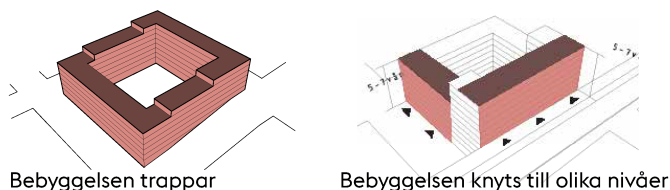
Förslaget innebär ca 750 lägenheter. Förskolebehovet föreslås lösas genom att förskolor integreras i de nya kvarteren.

Tullgårdsskolan och Eriksdalsskolan planerar att bygga ut sina verksamheter.

Byggnaden i staden

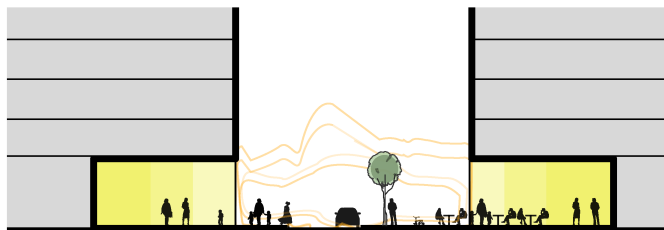
Innerstadsskala anpassad till stadsdelens nivåer

Den nya stadsmiljön i Skanstull karakteriseras av att stadsgator och byggnader i flera olika nivåer knyts samman till en läsbar helhet. Byggnadernas höjd och antal våningar ska räknas ifrån den gata de knyts till och har entréer mot. På så sätt blir stadens nivåer och inbördes sammanhang även läsbara i taklandskapet.



Bottenvåningen ska stödja gatulivet

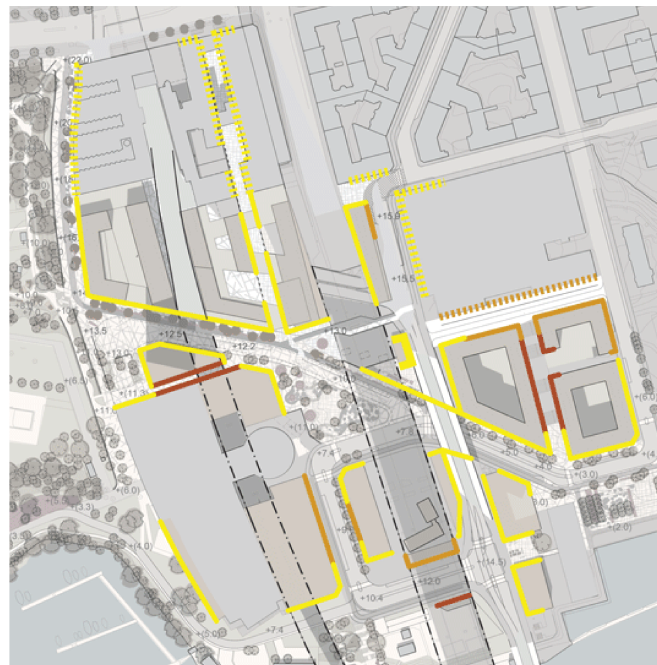
Levande stadsgator möjliggörs genom ett samspel mellan det privata och det offentliga rummet. Bottenvåningarna ska utformas så att de stöder stadslivet och upplevs vara en del av gaturummet. Utformningen av fasader ska möjliggöra visuell kontakt mellan gata och byggnadernas insida med tydliga entréer och öppningar. Bottenvåningarna ska medge variation i innehåll och upplevelse över tid.



Levande stadsgator möjliggörs genom ett samspel mellan det privata och det offentliga rummet.

Olika bottenvåningar och dess lägen

Bottenvåningarna kan grupperas i tre olika kategorier; aktiva -, öppna - och stilla bottenvåningar.



Principskiss. Lägen för aktiva-, öppna -, respektive stilla bottenvåningar

Aktiva bottenvåningar

Fasadens stödjer ett intensivt stadsliv.

Fasadens bottenvåning har en utformning som lockar till visuell kontakt och interaktion mellan stadsrum/trottoar och botten-våning. Det sker till exempel med många entréer och stora sammanhängande glaspartier. Den skapar förutsättningar för all typ av handel, kultur, service och näringsliv/verksamheter/kontor och arbetsplatser. Vidare ska bottenvåningarna utformas så att de lockar till användning och möblering av gatan för att bidra till ett levande stadsliv. Bostäder och parkering får inte förekomma mot trottoaren i de aktiva bottenvåningarna och parkeringsinfarter undviks här.

Öppna bottenvåningar

Fasad stödjer stadslivet.

Bottenvåningens fasad har en utformning som ger ett visuellt samspel med gatan. Det görs med entréer och stora fönster. Hörnlägen ska ha större sammanhängande glaspartier. Det ger förutsättningar för viss handel, kaféer, kontor, föreningslokaler, förskolor och annan kommunal service. Flerfamiljshusens gemensamma lokaler kan finnas här. Den största kommersiella potentialen kan hörnlägena förväntas ha. Bottenvåningarna ska utformas så att de lockar till användning och möblering av gatan för att bidra till ett levande stadsliv.

Stilla bottenvåningar

Fasad stödjer ett stillsammare stadsliv.

Bottenvåningens fasad utformas med entréer till bostäder och andra lokaler med mindre eller större fönsteröppningar. Den utformas med mindre krav på visuell kontakt och samspel med gatan.

Det offentliga rummet, gator och stadsrum

Stråk och platser med olika karaktärer ska stödja en mångfald av användningsområden

Nya torg, gator och parker skapas. De offentliga rummen har olika förutsättningar som ska tas tillvara och resultera i platser med olika karaktärer. Det kan gälla platsernas rumsliga avgränsning, växtlighet, möblering och markens och belysningens utformning.

De offentliga rummen ska bidra till en rik och varierad upplevelse för den som rör sig igenom stadsdelen men också fungera som mötesplatser för boende, verksamma och besökare. Platserna ska vara flexibla så att de kan stödja många olika användningar, planerade aktiviteter och tillfälliga evenemang.

Diagonalen - ska ges ett samlat gestaltungsgrepp

Diagonalen är det centrala stadslivsstråket med många entréer, och med handel, service, kaféer och restauranger. Diagonalen utformas främst för gående och cyklister men också för angöring till verksamheter och bostäder. Inlastningar och parkering sker i garage under Diagonalen.

Gatans förbindande roll mellan Hamntorget och Ringvägen och dess orienterande roll i stadsdelen ska tas tillvara och understrykas med ett samlat gestaltungsgrepp. Det kan innebära att Diagonalen har ett eget och lätt igenkännligt golvmönster. Det kan innebära att belysning, grönska och formgivning av stödmurar, växtbäddar och bänkar är konsekvent gestaltat i hela dess sträckning.

En samlad gestaltning gör Diagonalen lätt igenkännbar i hela dess sträckning, trots de många broarna som korsar över den. Det gör dess orienterande roll ännu starkare. Diagonalen kan rätt utformad bli ett tillskott till hela stadsdelens identitet.

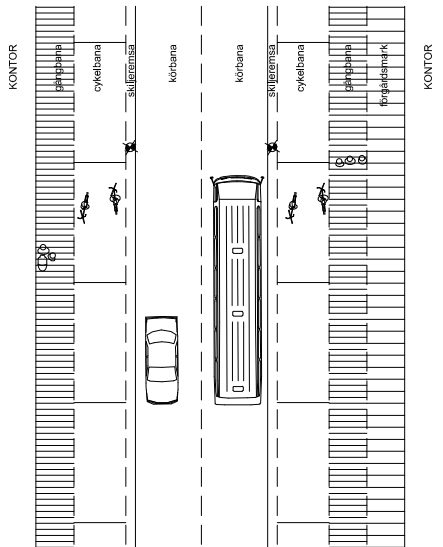
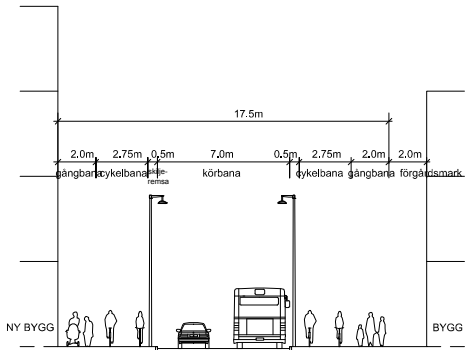
Diagonalen har en gångzon på 4 meter och en möbleringszon på 4 meter vilket ger plats för grönska, konst och olika aktiviteter och attraktioner. På ytan för blandtrafik, ca 10 meter bred, så kallad shared space, samsas gående, bilar och bussar på de gåendes villkor.

Gående och cyklister prioriteras

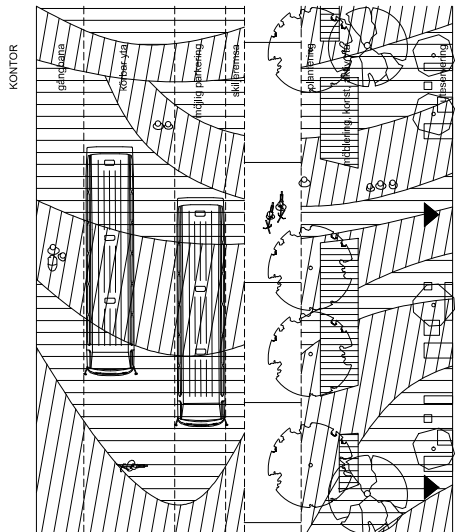
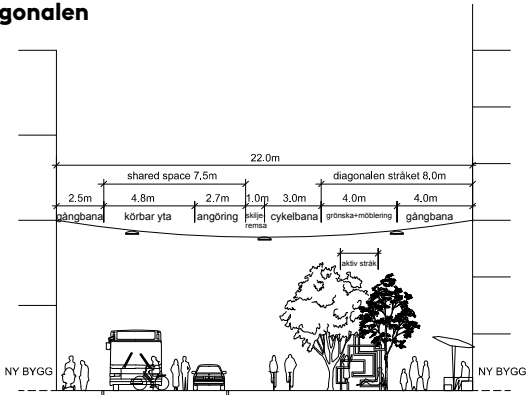
Gående och cyklister prioriteras och ett nät av gång- och cykelstråk i området kopplar samman områdets olika platser. Cykelbanorna separeras från gående och biltrafiken. Genom cykelstråket på Diagonalen skapas en passage mellan Skansbron och Ringvägen och därmed avlastas korsningen vid Ringvägen/Götgatan. Cykelparkeringen placeras i goda lägen inom kvarteren men också vid olika attraktionspunkter.

Gatusektioner

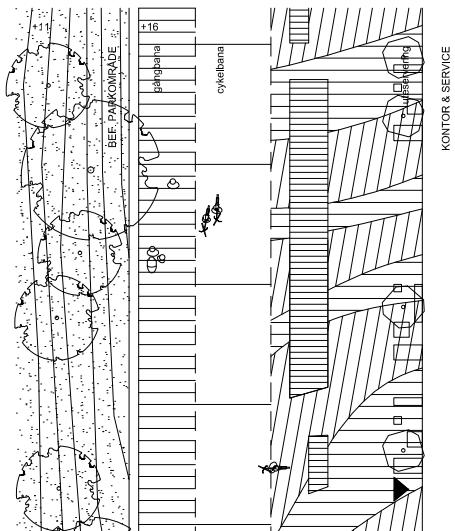
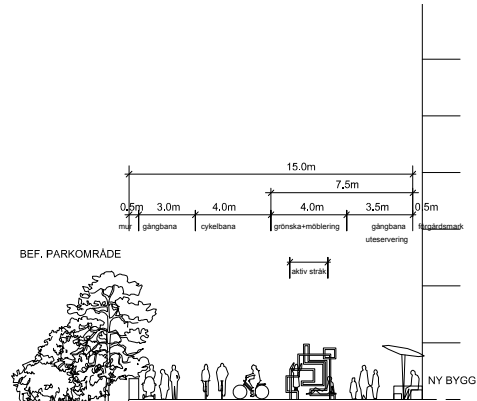
Stadslivetslänk - Skansbrogatan.



Östra och västra Södermalm kopplas samman - Diagonalen



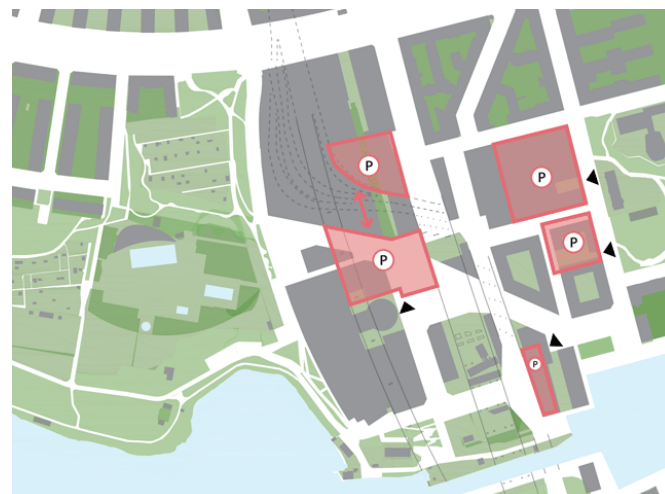
Stadsliv möjliggörs längs det gröna - Badhusbron.



Smart parkering

Genom att samför lägga många olika verksamheters parkeringsbehov till sammanhängande parkeringsgarage kan parkeringsplatserna samnyttjas och därmed minskar behovet ytterligare. Det är främst arbetsplatsparkering som reduceras till förmån för kollektivtrafik, gång, cykel och bilpooler. Ett större garage, 230-280 p-platser föreslås, under Diagonalen för besöksparkering till verksamheterna i området (handel, kontor, idrott) men också för boende i området. Ca 200 bilplatser antas långsiktigt finnas kvar i den nuvarande parkeringsanläggningen i kv Åkern 16.

- Parkeringsgarage i byggnad / under mark
- Infart garage



Nuvarande verksamheters parkeringsbehov för bil i området minskar genom ett aktivt arbete för att stimulera till resval där generös cykelparkering, attraktiva stadsmiljöer, resepolitics med hållbar inriktning, bilpooler, lånebicyklar mm ingår.

Väster om Skansbron bedöms det nya och gamla parkeringsbehovet bli ca 400 bilplatser. Även inom kvarteret Katsan finns möjlighet till garage. I kvarteret Tullgård och kvarteret Åkern Östra finns befintliga garage som avses behållas.

Följande parkeringstal för bil föreslås:

Bostäder: 4 bilplatser/1000 m²

Kontor: 2 bilplatser/1000 m²

Idrott: Ca 75 % av befintliga sportparkeringar

Hotell: 6 % av rummen

Kultur/nöje/mat: 2 bilplatser/1000 m²

Handel: 4 bilplatser/1000m²

Smart angöring och inlastning

Angöring till byggnaderna sker via entréer mot gatorna. Undantagsvis sker den tillgängliga angöringen via entré från parkeringsgarage (kv Åkern Östra). En samordnad inlastning till Eriksdalsbadet och kv Åkern skapas via det nya garaget under Diagonalen. Detta minskar trafikbelastningen på Ringvägen och tunnelkopplingen där kv Åkern Västra har inlastning idag. In- och utfart ordnas vid Triangelparken, på samma ställe som parkeringsgaragets anslutning. Nuvarande sträckning för lastangöring till badet behålls men byggs över och blir ett invändigt lastfar. Lastfaret angör även nuvarande lastgård i kv Åkern 16. Även återvinning och returhantering hanteras i lastgårdarna. Mindre verksamheter som inte förbinds till lastfaret ges möjlighet till godsangöring i gatunätet.

- 🚚 Tillgänglig målpunkt
- 🚚 Ej tillgänglig målpunkt, angöring ordnas från annan nivå eller sekundär entré.
- Enstaka angöring via GC - väg

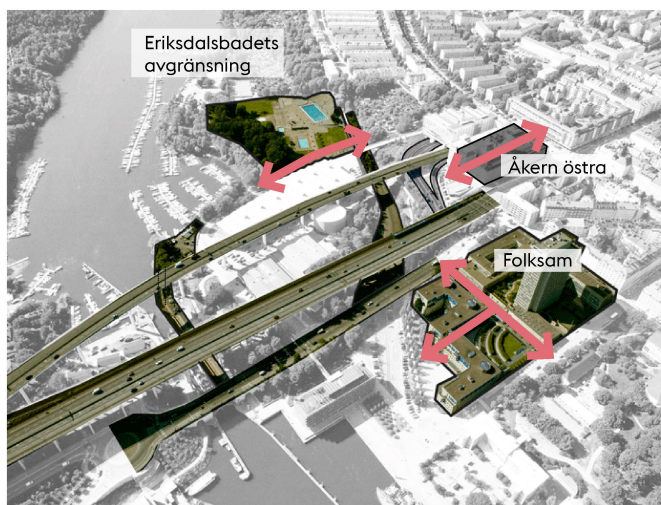


Koppla samman

Passager genom de stora fastigheterna bryter barriärer

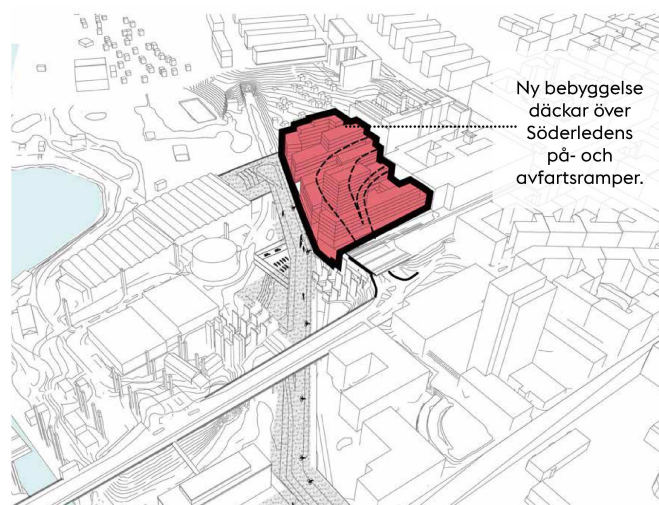
Nya passager och gator genom de största fastigheterna ska öka sambanden och tillgängligheten inom stadsdelen. De stora barriäreffekter som spårområdet och de stora fastigheterna bildar idag bryts för att ge plats för stadsliv och parkliv. Spårområdet används i hela sin östra del till att skapa den nya centrala stadsgatan som släpper stadslivet igenom området. Ifrån Ringvägen skapas en ny passage rakt söderut till Diagonalen genom kv Åkern Östra, vilket blir möjligt när på- och avfartskopplet tunnlas in. Genom Folksam befintliga kvarter planeras stråk för fotgängare som förbinder Skansbron med Östgötagatan och Hamntorget.

På längre sikt kan Eriksdalslundens norra och södra delar knytas ihop via överdäckning av spårområdet och en ramp som förbinder Eriksdalslundens norra del med Badhustorget. På kort sikt föreslås en parkstig mellan Eriksdalsbadets inomhusbad och utomhusbad när utomhusbadet är stängt.



Överdäcka trafikleder

Väggkopplingen mellan Skansbrogatan respektive Södertunneln och Ringvägen tunnlas in. Därmed kan kv Åkern Östra och Åkern Västra utökas med ny bebyggelse och området få en kontinuerlig stadsbyggd från Ringvägen ner till vattnet. Som en följd måste den befintliga inlastningen i vägtunneln flyttas. För att hålla god luftkvalitet i stadsmiljön behöver förbättrad ventilation av tunneln och luftförbättrande åtgärder göras.



Parken, gröna stadsrum, tak, gårdar och fasader

Årstavikens böljande grönska möter vattnet som strand

Utvecklingen av parker och strandpromenad utformas med naturlig karaktär som följer landskapets förutsättningar.

Hammarby sjö möter vattnet med hårdgjorda kajer.

Utvecklingen av platser och offentliga rum mot Hammarby sjö görs på ett stadsmässigt sätt. Platserna utformas som stadsrum omgivna av byggnader och entréer. Kompletteringar anknyter till den hårdgjorda kajmiljöns gatustenar, murar och pollare.

Gröna parker, torg och stråk

Området kring broarna domineras idag till stora delar av hårdgjorda ytor. Broarna och trafiken bidrar till känslan av en tuff miljö. Att tillföra grönska är viktigt både för att förbättra stadsmiljön och för att få viktiga miljövinster.

Större gator och torg ska trädplanteras. Diagonalen är till stora delar underbyggt med garage. För att åstadkomma grönska behöver terrassbjälklaget ges ett djup som medger träd och annan vegetation.

Två nya parker skapas, Strandparken och Slussenparken. Platserna ges olika karaktär och ska förse med grönska och trädplanteringar.

I området finns en tradition av stadsodling som kan utvecklas och få nya platser i området.

Gröna tak, gårdar och fasader

Kvarterens gårdar och tak är en del av områdets grönstruktur. Det nya Skanstull är tättbebyggt. Inom kvarteren möjliggörs endast mindre gårdar alternativt tak som vistelseytor. Gårdar och tak ska utformas som högt kvalitativa gröna miljöer och möjliggöra goda vistelseytor för bostäder och arbetsplatser.

Gårdars terrassbjälklag görs med tillräckligt djup för att bära träd och annan vegetation. Grönska kan även tillföras gata och gård genom växtbeklädda fasader.

Genomförande

Genomförandet av Södra Skanstull kommer att ske etappvis under flera år framåt och drivs av Stockholms stad i samverkan med flera aktörer. I detta kapitel beskrivs översiktligt hur olika genomförandefrågor bidrar till att förverkliga programförslaget.

Fastighetsägarförhållanden

Programområdet omfattar ett antal fastigheter där Eriksdalsbadet 1 och Södermalm 5:2 och 5:17 ägs av Stockholms stad. Privatägda fastigheter inom området är bland annat Åkern 16 och 17, Tullgården 2, Katsan 1 och Ryska Smällen 1 som i olika grad berörs av programförslaget medan kv Metspöet och Kroken inte alls berörs. Därutöver finns flera arrendatorer och andra nyttjanderättshavare inom området.

En stegvis och samordnad utbyggnad i etapper

Skanstullsområdet är komplext med stora nivåskillnader. Programmet innebär omfattande förändringar av infrastrukturen med nytt gatunät och överdäckning av befintliga ramper mellan Skansbrogatan och Ringvägen/ Söderledstunneln. När programmet godkänts kommer det att ligga till grund för en detaljplanläggning i flera etapper.

En planering för etappernas indelning i tid och geografisk avgränsning har påbörjats. Den planerade intunnningen av de befintliga trafikramperna genomförs för att ny bebyggelse ska kunna anläggas ovanpå dessa. Trafiken på ramperna måste då stängas av under 1,5-2 år och fordonstrafiken hänvisas till andra på- och avfarter. Den påbörjade ombyggnaden av Slussen på norra sidan av Södermalm kommer att vara styrande för när intunnningen kan påbörjas eftersom trafikavstängning av ramperna inte kan ske förrän vissa av åtgärderna inom Slussenprojektet är avslutade. För flera befintliga byggnader och anläggningar inom området med gällande detaljplaner och bygglov som stämmer med programmets intentioner behövs ingen ny planläggning. Det är viktigt att verksamheter och anläggningar kan fungera under hela processen. Detta gäller bland annat Eriksdalsbadet, Clarion Hotell, Åhlenskvarteret med sin park-

eringsanläggning samt kontorsbyggnader inom Folksamkvarteret, kv Katsan (White-huset) och kv Ryska Smällen.

När boende och verksamheter börjar flytta in i den framtida stadsdelen ska de kunna uppleva området som en trygg stadsmiljö, även om byggnadsarbeten pågår i närområdet. Det är viktigt att det då finns trygga gång- och cykelvägar till och från skola, kommunikationer och annan samhällsservice. Samordning mellan befintliga och framtida aktörer kommer vara en förutsättning för genomförandet.

Tidplan

Arbetet med den första detaljplanen bedöms kunna starta tidigast 2017. Genomförandet bör kunna påbörjas under 2019. Omvandlingen av Skanstullsområdet planeras pågå i 7-8 år och vara klar tidigast 2026/27.

Markanvisningar

Staden äger en stor del av marken i området och avser att anvisa mark till olika byggherrar för uppförande av den nya bebyggelsen. Markanvisningar ska göras i enlighet med stadens markanvisningspolicy med programmet som grund, baserat på stadens riktlinjer och stadsbyggnadsprinciper. Ambitionen är att inom området skapa en variation av utformning och bebyggelsetyper.

Ekonomi

Stadens utgifter för investeringar i allmänna platser finansieras via exploateringsnämndens budget. Stadens intäkter från försäljning

och tomträttsupplåtelse av mark ska balansera utgifterna för projektet. Byggnation på kvartersmark finansieras av respektive byggherre. I enlighet med stadens mål planeras 1 % av stadens investerade medel avsättas till konst på allmän plats i samarbete med Stockholm konst.

Trafik och parkering

Nya gator och stråk ska byggas för att öka tillgängligheten i området mellan kajnivån och Skansbrons nivå. Diagonalen kommer att binda samman Östgötagatans förlängning med rampen mot Ringvägen i väster. Busstrafik med busshållplats anläggs centralt inom området. Gång- och cykelvägar utökas och kopplas samman. Hammarby Slussväg byggs om för förbättrad tillgänglighet med minskad lutning och kompletteras med gång- och cykelbanor.

Bilparkering föreslås huvudsakligen anläggas i ett gemensamt garage under gatu- och parkmark. Detta innebär möjlighet att etablera bilpooler och att samnyttja parkeringsplatser mellan olika verksamheter som bostäder, kontor, handel och idrott. Parkering inom området på gatu- och parkmark minimeras.

Störningar och transporter under byggtiden

En så omfattande förändring som föreslås i programmet innebär alltid påverkan på omgivningen. Under byggtiden kommer staden att arbeta för att störningar som omledning av trafik och begränsad framkomlighet minimeras så långt det är möjligt. Ett rationellt och effektivt genomförande är nödvändigt. För att byggtransporter inom området ska minska kommer möjligheten till samordning av byggvaruleveranser och omhändertagande av schaktmassor att utredas. Byggtrafiken kommer i första hand att hänvisas till Skansbrogatan för vidare transport söderut på Nynäsvägen.

Förutsättningar och konsekvenser stadsstruktur

Ett flertal utredningar har tagits fram för att belysa programförslagets konsekvenser. Konsekvenserna beskrivs kortfattat i kommande kapitel men finns att läsa i sin helhet i dokument på stadens hemsida. Kapitlet om stadsstruktur innehåller förutom konsekvenserna för kulturmiljön även konsekvenserna för grönsamband och parktillgång. Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmets genomförande som helhet inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmets genomförande som helhet inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (Plan- och bygglagen) eller MB (Miljöbalken) att en miljöbedömning behöver göras.

Programförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Programförslaget bedöms inte strida mot andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Programmet bedöms inte heller medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Miljöförvaltningens bedömning är också att genomförandet av planprogrammet inte kan antas utgöra en sådan påverkan på miljön såsom avses i kapitel 5 i PBL eller kapitel 6 i MB att en fullständig miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behövs göras. Däremot pekar miljöförvaltningen ut viktiga miljöfrågor att belysa i arbetet, bland annat buller, luftkvalitet, markföroreningar och trafikförhållanden.

Stadsmuseums bedömning är likaledes att en MKB inte är påkallad för programarbetet. Programarbetet för Södra Skanstull kan dock anses vara omfattande och berör en del av staden som innehåller tidslager från i stort sett hela stadens historia. Området ligger inom riksintresset Stockholms innerstad. Stadsmuseum har därför önskat att en särskild kulturhistorisk konsekvensanalys görs. Tidigt i programarbetet har därför en kultuhistorisk analys gjorts och varit ett aktivt instrument vid utformningen av området.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) bedömer inte att det inom området finns riskobjekt, såsom leder för farligt gods, bensinstationer, som explicit behöver behandlas i planprogrammet. SSBF har inte heller identifierat några andra riskobjekt vars risker behöver utredas särskilt i planarbetet.

Kulturmiljöanalys

Planområdet ligger i kanten av den äldre stenstaden med kvartersstruktur i de norra delarna av planområdet och med solitära byggnader närmare vattnet.

Stadsväxten har i Skanstull lämnat tydliga årsringar. Planmönstret i Bohus-, Östgöta-, Södermanna- och Götgatans är spår från 1600-talets starkt expansiva stad medan Ringvägen representerar det sena 1800-talets stadsbyggande. Skanstullsbron och Folksam-anläggningen, med dess relation till bakomliggande stadsfront representerar 1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling.

Koloniområdet norr om vattenverken, som staden anlade i början av 1900-talet, är idag en del av värdekarnan Eriksdalslunden. Hammarbyslussen och Skansbron, med tillhörande byggnader och kajer, är spår från sjöfarts-, handels- och industristaden.

Bebyggelsen har en anpassning till den ursprungliga topografin genom att trappas mellan Ringvägen och Hammarby sjö. Skanstull är en del av Södermalms siluett sedd från Södertörn och broarna över Skanstull. Folksamhuset ingår i siluetten tillsammans med kyrktorn, andra höga byggnader och ett i övrigt sammanhållet taklandskap. Bohusgatans norra sida bildar stenstadens yttre gräns; en stadsfront.

Området ligger inom "Stockholms innerstad med Norra Djurgården" som är av riksintresse för kulturmiljövården och omfattas av miljöbalkens skydd mot påtaglig skada på kulturmiljön enligt kapitel 3:6 i miljöbalken. Den kulturhistoriska konsekvensanalysen listar områdets kulturmiljövården uppdelade på betydelse för riksintresset, kommunal betydelse samt betydelse för närmiljön. Den följande beskrivningen fokuserar på Skanstulls betydelse för riksintresset men nämner också värdena av kommunal betydelse.

Konsekvenser

Enligt konsekvensanalysen tar programförslaget som helhet stor hänsyn till områdets kulturvärden och bebyggelseutvecklingen har placerats och utformats för att passa in i stads- och landskapsbilden. Stockholms riksintressanta särdrag behandlas med respekt när bebyggelseutvecklingen till övervägande del får en utformning anpassad till dessa, t.ex. till stadens siluett och anpassningen till naturen. Förändringarna förhåller sig varsamt även till de flesta övriga uttryck för riksintresset.

De historiska uttrycken som hänger samman med läget i stadens utkant påverkas negativt när gränsen för kvartersbebyggelse förskjuts söderut. Den gamla bebyggelsegränsen ersätts av en mindre samlad bebyggelsefront och extensivt använda företeelser som industrispår och upplagsplatser försvinner. Förändringen är omfattande, men dess negativa påverkan bedöms inte så stor att den bör förhindra en utbyggnad i området.

Även Folksam-anläggningen påverkas negativt av förslaget. Programförslaget kommer att minska tydligheten för anläggningens historia, arkitektoniska formspråk och volymhanteringen inom anläggningen. Sammanhanget med Skanstullsbron, som representerar samma modernistiska era, minskar när ny bebyggelse eller påbyggnad skymmer anläggningens lägre delar.

Om du vill veta mer finns bland annat följande rapporter att ladda ner;



Konsekvenser för kulturmiljön som riksintresse

Värden av riksintresse är bland annat 1600-talets starkt expansiva stad, det sena 1800-talets stadsbyggande, 1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling, koloniområdet, sjöfarts-, handels- och industristaden med hamnanläggningar från skilda tider, anpassningen till naturen och stenstadens yttre gräns.

Programområdet ger ingen påverkan på 1600-talets planmönster.

Programförslaget påverkar i liten mån 1800-talets stenstadsbebyggelse och gatustruktur. Förslaget bygger vidare på stenstadsskalan mot angränsande befintlig bebyggelse samt närmast befintliga och nya gator och skapar en naturlig fortsättning på stenstaden. Avvikande höghus i stenstadskvarter innebär en liten negativ påverkan för stenstadsskalan. Delningen av Folksamkvarteret innebär istället en positiv påverkan på stenstadskvarteren. Den nya gatan, Diagonalen, utgör gräns mellan kvarterstad och mera upplöst bebyggelsestruktur. Greppet är nytt men planmässigt anpassat med en viss historisk förankring. En liten påverkan på riksintresset bedöms ge upphov till märkbara konsekvenser för detta uttryck, både positiva och negativa.

Av bebyggelse som representerar 1900-talets bebyggelseutveckling påverkas Skanstullsbron till viss del och Folksam till större del.

Skanstullsbron påverkas inte fysiskt, men ny bebyggelse gör att upplevelsen av bron minskar i landskapet och i närområdet. Rumsligheten minskar under bron när byggnader uppförs under och intill bron på en lägre nivå och när industrispårets dike täcks över. Skanstullsbron blir inbyggd i stenstad och får begränsade utblickar, vilket innebär en negativ påverkan.

Folksam anläggningen påverkas negativt av programförslaget då delar av de sentida tilläggen till anläggningen rivs och delar byggs

på. Anläggningens utbredning minskar fysiskt, funktionellt och visuellt. Läsbarheten av de senaste 25 åren i Folksam anläggningens utbyggnadshistoria försvinner. Föreslagen påbyggnad på det s.k. D-huset påverkar den totala anpassningen till ursprungsanläggningen negativt och anläggningens komposition med nedtryckta lågdelar som kontrasterar mot en skyskrapa förändras. Ny bebyggelse vid Skansgatan/Bohusgatan påverkar sambandet mellan Folksam anläggningen och Skanstullsbron negativt.

Koloniområdet påverkas inte fysiskt genom planprogrammet, istället tillgängliggörs det till viss del. När industrispåret överdäckas och odlingarna återuppstår i en ny form läks landskapet och en del som tidigare var kolonimråde återfås i ny skepnad. Den förbättrade kontakten innebär en positiv påverkan på koloniområdet. Den nya bebyggelsen söder om Clarion Hotel har en trappande skala som förhåller sig varsamt till ljusinfallet i koloniområdet. Höghuset vid Eriksdalsbadet kastar en skugga som under några timmar under vår och höst vandrar över begränsade delar av koloniområdet, påverkan bedöms dock bli liten.

Programförslaget har liten påverkan på upplevelsen av Hammarbyhamnen och Hammarbyslussen i och med att bebyggelse tilläggen har dragits tillbaka från kajerna. En varsam anpassning av bebyggelsen till topografin och det historiska sammanhanget har gjorts och ett omhändertagande av kajernas närområde sker i programförslaget.

Förslaget innebär märkbara positiva konsekvenser för sjöfarts- och hamnanläggningarna i och med omhändertagandet av närområdet vid kajer och genom att Skansbrogatan kommer ge en bättre koppling med staden.

Förslaget är anpassat till den ursprungliga topografin, bl.a. genom

att behålla huvudparten av områdets gröna delar samt området närmast slussen fria från byggnader och att byggnadshöjderna trappar ned mot dalgången. Detta bedöms ge märkbart positiva konsekvenser för uttrycket.

Programförslaget förhåller sig väl mot alla förekommande landmärken samt tar hänsyn till befintliga utsiktspunkter och siktlinjer. Programförslaget skapar även nya siktlinjer mot vattnet och nya allmänt tillgängliga platser med utsikt över vatten och parkrum. I och med den föreslagna innerstadsbebyggelsen längs Skanstullsbron närmast Götgatan på båda sidor förskjuts dock den fria utblicken från bron söderut med ett kvarter. Även längre söderut begränsas utsikten något av de uppstickande friliggande byggnaderna söder om Diagonalen.

Kontrasten mellan Årstavikens gröna vattenrum och Hammarby Sjöstads kajer bibehålls och vidareutvecklas genom tillägg i den nya strukturen. Den gröna karaktären och kontakten med vattnet stärks genom utvecklad strandpark längs Årstaviken och nya gator inom programområdet.

Konsekvenserna för riksintressets uttryck bedöms bli märkbara, såväl positiva som negativa i och med att siktlinjer inom området både förbättras och försämras. Kontakten med vattnet bedöms enbart förbättras och därigenom ge positiva konsekvenser.

Utbyggnadsförslaget i sin helhet adderar en ny tydlig årsring till staden genom tillägg av nutida bebyggelse vilket är positivt. Påverkan på Folksam anläggningen innebär istället att en årsring för anläggningen försvinner då 1990-talets bebyggelse tillägg rivs vilket ger en negativ påverkan.

Konsekvenserna för uttrycket bedöms bli märkbart negativa för Folksamplanläggningen men stora positiva för utbyggnaden som helhet.

Förslaget innebär en stor förändring mot idag när stenstadens yttre gräns förskjuts. Dessutom påverkar spridda byggnader söder om Diagonalen upplevelsen av fronten. Den nuvarande sammanhållna raka gränsen för den klassiska stenstaden försvinner och ersätts med en ny sned, något mindre sammanhållen front norr om Diagonalen vilket innebär en negativ påverkan. Konsekvenserna för uttrycket bedöms således bli märkbart negativa.

Förslaget har en anpassad stenstadsskala med två högre hus som gör avtryck i siluetten. De två höga husen bryter mot stenstadsskalan, men bygger vidare på det sedan 1950-talet gängse sättet att placera höga hus längs stockholmsåsen och vid stenstadens yttre gräns, i det s.k. tullsnittet. Tilläggen är placerade så att de från de flesta håll upplevs som solitärer vilket bygger vidare på den typiska Stockholmssiluetten. Det västra höghuset utgör en slags pendang till Folksamskrapan. Höghuset har samma höjd och liknande rena form som Folksamskrapan.

Genom att programförslaget bygger vidare på den Stockholmstypiska siluetten bedöms förslaget ge upphov till märkbart positiva konsekvenser för uttrycket.

Konsekvenser på kulturvärden av kommunal betydelse

Värden av riksintresse är bland annat 1600-talets starkt expansiva stad, kommunalteknisk anläggning, rekreationsmiljö med idrottsanläggningar, parker och flanörstråk och utsiktspunkter och blickfång.

I programförslaget bevaras vattenverkets tre byggnader som hamnar i delvis nya sammanhang. Byggnadernas ursprungliga funktioner blir inte tydligare, men de ges en funktion i det nya sammanhanget. Verkstadshuset Ryska smällen och pumphusets omgivning ordnas till en mer anlagd park/torgmiljö, vilket inte skiljer sig stort från dagens situation. Respektavstånd till byggnaderna gör att de framstår som tydliga spår från en äldre tid. Kontoret under bron hamnar i ett mer ordnat urbant sammanhang på en gård, omgiven av nya byggnader. Det tappar sin idag historiska plats vid Skansbrogatan, något som programförslaget delvis kompenserar genom att öppna upp sikten in på gården. Då kontoret hamnar i undanskymt läge bedöms programförslaget innebära en risk för små negativa konsekvenser för de kommunaltekniska byggnaderna, men även potential till små positiva konsekvenser för byggnaderna då närmiljön rustas upp.

Den romantiska parken med ”pumphuset” bevaras i programförslaget, rustas upp och tillförs nya lekfunktioner och bryggor, samt utökas västerut vid dagens båtuppställningsplats. Detta ger i huvudsak positiva konsekvenser för parkens värden men kan även ge små negativa om slitaget på parken ökar.

Att industrispåret i programförslaget tas bort innebär märkbart negativa konsekvenser för kulturmiljön. Den nya gatan ovan industrispåret förmedlar dock spårets läge. Vid torgplatsen vid Östgötagatans slut viker gatan av parallellt med det nya kvarteret och följer inte längre spårdragningen. Detta gör att det tydliga sambandet mellan industrispår och kaj minskar något.

Programförslaget har liten påverkan på Åhlénshusets kulturhistoriska värde. Det närliggande planerade bostadstornet skymmer dock Åhlénstornet från söder, vilket innebär risk för negativa konsekvenser. Genom att dra tillbaka bostadstornet från Götgatan bedöms den negativa påverkan minska och ger därmed små negativa konsekvenser. Områdets värde som rekreationsmiljö med idrottsanläggningar, parker och flanörstråk kommer att höjas i och med programförslaget och bedöms således ge märkbart positiva konsekvenser.

Grönsamband och parktillgång

Natur

Vegetationen i området är indelad i tre naturtyper. Den första naturtypen är vid Eriksdalslundens östra parkmiljöer och koloniträdgårdar. Här finns uppvuxna lövträd som alm, lind och lönn samt äpple- och päronträd. Den andra naturtypen är Årstavikens naturliga stränder och angränsande parkmiljöer med stora uppvuxna träd. Här finns en större variation i trädskiktet. Dessa naturstränder ses som mycket viktiga för spridningssambanden längs Årstaviken. De ingår också i habitatnätverket för groddjur som finns längs vattnet. Den tredje naturtypen är de ruderatmarker som finns i området. (Rudratmark är mark som påverkats av mänsklig verksamhet och ofta ligger relativt öppen) Hit räknas den gamla banvallen med slänter samt sandiga slänter och grusytor i närheten av brofästen och under broarna. I områdets östra delar har i dessa sandiga slänter påträffats sällsynta arter (sandvitevivel, nicktistel, ulltistel och paddfot finns registrerade i Artportalen från 2000-talet) Ingen av dessa är rödlistade. I området finns också sällsynta bin knutna till sandmiljöer.

Konsekvenser

Programförslaget innebär att nya gröna väden skapas i form av nya parker, trädplanerade gator och torg och föslag på gröna bostadsgårdar och tak. Den nya bebyggelsen som föreslås placeras i områdets östra del vid broarna som till stor del saknar naturvärden av större värde och delar av området är hårdgjort idag.

Programförslaget innebär att parkmiljöerna i västra planområdet med mycket stort eller stort värde bevaras, såsom strandkanten och

koloniträdgårdarna. Åtgärden att komprimera båtuppläggningsplatsen och delvis flytta den norrut till en redan bebyggd och använd yta medför att del av den gamla ytan för båtupplaget kan utvecklas till en del av grönstrukturen. Detta innebär potential för att stärka gröna spridningssamband vid vattnet och därmed positiva konsekvenser för naturmiljön. Då GC-rampen föreslås breddas kan träd i slänten vid Eriksdalslunden påverkas. Detta bör studeras närmare i det fortsatta arbetet.

Utbyggnaden av Diagonalen och bussgatan samt den utfyllnad av mark som denna utbyggnad kräver innebär att områdets ruderatmarker kommer att påverkas av förslaget. Dessa bedöms ha mycket stort värde. I det fortsatta arbetet bör möjligheten att skapa nya sandiga biotoper studeras för att mildra dessa effekter.

När bussgatan lyfts måste dock nya slänter anläggas ovanför slussområdet. Detta skulle kunna påverka spridningssambanden längs Årstaviken negativt.

Rekreation

Programområdet har idag en stark prägel av de många verksamheter och platser som används för rekreation. Eriksdalsbadet, Årstavikens promenadstråk, småbåtshamnar och urban odling är exempel på rekreativsmöjligheter som används flitigt idag.

Konsekvenser

Bedömningen är att programförslaget får märkbart positiva konsekvenser för rekreation i området. Tillgängligheten till viktiga rekreativsstråk förbättras samtidigt som nya platser för rekreation och möten tillkommer. Programförslaget förstärker Skanstulls karaktär som rekreativ- och idrottsnod ytterligare. Den nya bebyggelsen förstärker kopplingen mellan Skanstull och Söderstaden. Strand och kajpromenaden längs Årstaviken utvecklas. Det nya stråket Diagonalen skapar en ny koppling mellan Ringvägen och Kajområdet. Den ska fungera för såväl gångtrafikanter som cyklister. Längs Diagonalen skapas nya mötes- och vistelseytor. Badhustorget, torget under bron och badhustorget innebär att nya platser för rekreation skapas i området. Torget under bron bedöms kunna bli en viktig mötesplats för spontanidrott eller andra rekreativaktiviteter.

Förslaget innebär också att Skanstull utvecklas som kulturdestination då Huset under bron och Trädgården ges möjlighet att utvecklas.

Stadsanalys

Förutsättningar för gång- och gatunät

Södermalms gång- och gatunät är generellt väl sammankopplat och Götgatan, Östgötagatan och Ringvägen utgör mycket starka stråk som ansluter till Södra Skanstull. Programområdet ligger ändå avskilt från det övriga gatunätet, bland annat på grund av nivåskillnader och bristande kopplingar ner mot vattnet och i öst-västlig riktning under broarna. Gångnätet är bitvis uppbrutet och svårorienterat. Antal korsningar per km² är ett mått som UN-Habitat använder sig av för att mäta hur sammankopplat ett gatunät är. 73 korsningar per km² som finns i programområdet idag är långt under det rekommenderade gränsvärdet på ca 120 vilket visar att området har ett mycket dåligt sammankopplat gatunät.

Konsekvenser

Gatunätet blir generellt mer finmaskigt och sammankopplat i programområdet, vilket är behövligt. UN-Habitats rekommenderade 120 korsningar per km², bedöms inte möjlig att uppnå på grund av områdets topografi och befintlig infrastruktur. Vattnet blir mer tillgängligt från den övre nivån vid Ringvägen och Diagonalen utgör en viktig koppling i östvästlig riktning - både mellan två relativt välintegrerade stråk, Östgötagatan och Badhusbron, och mellan de olika höjdnivåerna i området. Diagonalen ger tillsammans med gallerian i kvarteret Åkern potential att utvidga stadslivet kring Ringvägen och Götgatan ner mot Södra Skanstull, både genom att koppla samman målpunkter men potentiellt också som en målpunkt i sig med platsbildningar och handel och service i gatuplan.

Förutsättningar för befolkningstäthet

Skanstulls läge på gränsen till innerstaden syns i dess avtagande befolkningstäthet söderut. Den absolut största områdestätheten finns innanför Ringvägen men går just vid Skanstull något längre söderut. Dock avtar tätheten betydligt ner mot vattnet i södra Skanstull. Detta resulterar, särskilt i kombination med ett dåligt sammankopplat gatunät, i mindre stadsliv och färre människor i rörelse i södra Skanstull vilket också medför en risk för otrygga miljöer kvällstid. Varken programområdet eller det större analysområdet når upp till UN-Habitats rekommendationer för en hållbar befolkningstäthet på 150 boende per ha*. I programområdet är det idag för glest generellt, medan det större analysområdet är mycket tätare på Södermalm men glesare kring Gullmarsplan och Årstadskogen.

Konsekvenser

Med programförslaget ökar befolkningstätheten i Södra Skanstull även ner mot vattnet. Den tillkommande bebyggelsen med bostäder, arbetsplatser, idrott och handel bidrar till ett blandat utbud och fler människor i rörelse stora delar av dygnet. Innerstadens front söderut, avseende befolkningstäthet och stadsliv förskjuts ner mot vattnet och ger förutsättningar för att på ett mer naturligt sätt knyta ihop Södermalm med den framtida utvecklingen i Gullmarsplan och Söderstaden. Inte heller med den tillkommande bebyggelsen kommer dock programområdet upp i UN-Habitats täthetsrekommendationer vilket delvis beror på att det till stor del utgörs av Eriksdalslundens regionalt och lokalt värdefulla rekreationsområden.

Förutsättningar för andelen friyta och friyta per boende

Skanstull ligger mellan bland annat Eriksdalslunden och Blecktornsparken vilket gör att andel offentlig friyta generellt är mycket stor i programområdet. Tillgången på offentlig friyta per boende skiljer sig mycket lokalt inom området. Den norra delen ligger under rekommenderade 10 kvm per boende. Här är andelen friyta lägst och befolkningstätheten högst. I den södra delen är tillgången per boende mycket god tack vare den låga tätheten och de stora friytorna i Eriksdalslunden.

Konsekvenser

I stort sett ianspråk tas ingen offentlig friyta av betydelse i programförslaget. En yta i Stockholms sociotopkarta bebyggs men platsen under broarna tillkommer istället. Resultatet är att andel friyta inte förändras nämnvärt och att tillgången till stora grönområden och parker i den närmaste omgivningen kommer att vara fortsatt mycket god i södra delarna. En positiv följd av programförslaget är dessutom att befintliga rekreationsområden såsom Eriksdalslunden och strandpromenaden blir mindre avskilda och tillgängliggörs för fler besökare. Vid förtätningen av Södra Skanstull sjunker som väntat friyta per boende. Även om den sjunker till hälften om man ser till hela programområdet så är mängden friyta per boende långt över gränsvärdet även efter den tillkommande bebyggelsen vilket garanterar en god friydetillgång för de boende i området. Den brist som idag finns i nordvästra delen av programområdet finns kvar men förvärras inte nämnvärt, vilket bland annat beror på att en större mängd friytor blir lättare att ta sig till inom nära gångavstånd för de boende. I de södra delarna är fortfarande friydetillgången hög per boende tack vare en lägre bebyggelstäthet och de stora park- och torgytorna som har ett stort rekreativt värde lokalt och regionalt.

Förutsättningar och konsekvenser socialmiljö

Kapitlet beskriver vilka sociala konsekvenser förslaget får i relation till hur människor upplever och använder området idag. Till grund finns en social miljöanalys för Södra Skanstull. Analysen struktureras utifrån fyra övergripande teman eller sociala aspekter: Sammanhållen stad, Samspel, Vardagsliv och Identitet

Social konsekvensanalys

Förutsättningar för en sammanhållen stad

Detta tema belyser den socioekonomiska karaktären och fördelningen inom en stadsdel, stad eller region. Temat handlar också om hur den fysiska miljöns utformning kan bidra till en sammanhållen stad; till exempel hur olika platser och funktioner kan tillgängliggöras för fler.

Dagens Södra Skanstull kan beskrivas som ett fragmenterat område med olika typer av bebyggelse liksom grad av täthet och intensitet i de olika delarna. Samtidigt bildar området under broarna, det gamla tågspåret, Folksamkvarteret och det inhägnade badet tillsammans med markanta nivåskillnader barriärer som gör stadsdelen svår att orientera sig i. Särskilt Götgatan och broområdet utgör en fysisk och mental barriär som gör att människor som bor på den östra sidan sällan tar sig över till grönområdet längs med Årstaviken i väster. Istället söker man sig till Stora och Lilla Blecktornsparken eller Vitabergsparken.

Skanstull är en viktig knutpunkt för barn och ungdomar. Från Söderort kommer ungdomar som går i skola eller har fritidsaktiviteter på Södermalm. Även åt andra hållet sker frekventa rörelseströmmar av barn och ungdomar. Många uppger dock att man upplever kopplingen till Globen-området och Hammarbyhöjden som otydlig. Gång- och cykelvägnätet upplevs underdimensionerat och delvis osammanhängande. På grund av tung trafik längs flera gator är barnens rörelsefrihet begränsad.

Konsekvenser för en sammanhållen stad

De föreslagna förändringarna medför flera viktiga sociala förbättringar. Det blir lättare att hitta och ta sig mellan olika delar av området och söderut mot Årsta och Gullmarsplan, främst till fots eller cykel. Förslaget innebär att just gång- och cykeltrafiken prioriteras upp och underlättas avsevärt. Tydligare kopplingar mellan områdets delar och till omgivande stadsdelar innebär även att olika funktioner tillgängliggörs för fler, framförallt grönområdet, idrottsanläggningarna och vattnet väster om broarna. När flera nya gator samt gång- och cykelvägar tillkommer avlastas andra stråk som idag upplevs som trånga och överbelastade.

Sammantaget kommer de planerade förändringarna att bidra till en mer sammanhållen stadsdel med bättre kopplingar till sin omgivning. Alternativa färdvägar till olika målpunkter ger ökad rörelsefrihet vilket gynnar framförallt barn.

Förutsättningar för samspel

Detta tema riktar uppmärksamheten mot vikten av att människor möts och hur stadsmiljön kan skapa förutsättningar för att möten uppstår. Temat bevakar det offentliga rummet och andra icke-kommersiella mötesplatser där människor vill uppehålla sig för att ge förutsättningar för möten, integration och socialt kapital.

De viktigaste mötesplatserna i området idag är Eriksdalsbadet, Badmintonstadion, Huset under bron med nattklubben, båtklubbar, kolonitrdgårdarna, Trädgård på spåret och de populära kaj- och strandrestaurangerna. Eriksdalsbadet är en viktig mötesplats, främst för barnfamiljer och ungdomar. Trots att hela grönområdet är en oerhört uppskattad plats är det till stor del ett område man rör sig igenom snarare än att vistas i. Ringen uppskattas som ett shoppingcentrum men uppfattas inte som en attraktiv mötesplats. Förutom Huset under bron saknas kultur i olika former. För lek och

spel finns det relativt gott om plats, bland annat i Eriksdalshallen, Badmintonstadion, Skanstullhallen, skolornas gymnasalar och i skogen vid slänten ovanför kolonilotterna.

Konsekvenser för samspel

Med de förändringar som planeras kommer Södra Skanstull att bli ett mer levande område med fler mötesplatser av olika karaktär. Både kommersiella och icke-kommersiella mötesplatser tillkommer, liksom platser för specifika aktiviteter och sådana där man bara kan vistas spontant. De icke-kommersiella rummen, som parker, torg, lekplatser och spontanidrottsplatser, är särskilt viktiga ur jämlikhetssynpunkt eftersom de är tillgängliga för alla oavsett ekonomi. Samtidigt erbjuder det föreslagna planprogrammet plats för kultur, både för befintliga verksamheter att växa och för nya aktörer att etablera sig. Det är viktigt ur jämlikhetssynpunkt att Södra Skanstull får fler icke-kommersiella rum, offentlig kultur och mötesplatser för ungdomar. Därför är det viktigt att staden framgent tar ett socialt ansvar för att på olika sätt verka för att sådana verksamheter får ta plats. Mötesplatser av olika slag domineras inte sällan av män (spontanidrottsplatser brukar exempelvis till 80 procent användas av killar). Därför blir det viktigt med ett genusperspektiv i den fortsatta planeringen av offentliga rum.

Tillkommande kollektiv odling på nya grönytor tillmötesgår inte bara återkommande önskemål utan bidrar också till att förädla grönvärdena som anses vara en av de främsta tillgångarna i Södra Skanstull.

Planprogrammet visar två förslag på Badmintonstadions placering. Båda alternativen får sociala konsekvenser. Badmintonstadion har funnits på platsen i nästan 50 år och bedriver en verksamhet som når ut till ca 200.000 besökare per år. En flytt skulle bland annat innebära

Om du vill veta mer finns bland annat följande rapporter att ladda ner;



stopp i verksamheten. En sådan effekt är märkbar även på en större skala då antalet badmintonhallar är begränsat i Stockholms stad. En ny byggnad möjliggör bättre relation till omgivande gator med mer öppna bottenvåningar, sammanhängande gatustruktur med bättre framkomlighet, orienterbarhet och trygghet.

Förutsättningar för vardagsliv

Detta tema handlar om hur stadsmiljön är organiserad för återkommande behov och sysslor som att åka till jobbet, handla mat, hämta barn, umgås med vänner, motionera eller delta i kulturella aktiviteter. Ett vardagslivsperspektiv ligger nära hur människor faktiskt använder sin stadsdel och blir avgörande för en hållbar stad. Eftersom människor är olika är också variationen av verksamheter och platser viktig att bevaka.

Södra Skanstull har mycket goda kollektivtrafikförbindelser med bussar, tunnelbana och närheten till pendeltågen vid Södra station och tvärbanan vid Gullmarsplan. I området finns stora grö- och rekreationsytor, gott om platser för lek, stora idrottsanläggningar och ett antal gym, flera förskolor, två grundskolor och en gymnasieskola. Av den sociala miljöanalysen framgår att de flesta är relativt nöjda med utbudet av service och aktiviteter men vill gärna ha mer kultur, restauranger och caféer. Slutna byggnader i delar av området bidrar inte till stadslivet.

Av den sociala miljöanalysen framgår även att Södra Skanstull är ett relativt barnvänligt område. Det största problemet i området handlar om trafiken. Kraftig trafik hindrar barnens rörelsefrihet, orsakar buller och avgaser och gör vissa korsningar och övergångsställen osäkra, för både barn och vuxna. Otrygghet är ett annat problem, framförallt på platser som är relativt obefolkade under kvälls- och nattetid. Hit hör det uppskattade rekreationsstråket längs Årstaviken, Eriksdalslunden, spårområdet och området under broarna.

Konsekvenser för vardagsliv

Det föreslagna planprogrammet kommer sannolikt att medföra flera positiva förändringar som underlättar vardagslivet för de som bor och verkar i området. Fler mötesplatser skapas, kulturutbudet utökas, idrotten stärks, bostäder byggs, grönområdet utvecklas och lokaler i attraktiva lägen för handel tillkommer, inte minst caféer och restauranger. Det innebär att området blir än mer multifunktionellt, vilket gör det lättare att klara diverse vardagliga behov och sysslor i närmiljön.

Det nya gatu-, gång- och cykelnätet och levande bottenvåningar ger ökad genomströmning av människor och ett mer levande folkliv. Därmed åtgärdas stora delar av problemet med otrygghet på vissa platser. Samtidigt kommer de nya gång- och cykelstråk som tillförs att avlasta högt trafikerade områden, främst från fotgängare och cyklisterna men även från viss biltransport.

Förutsättningar för identitet

Detta tema närmar sig begreppet identitet från två håll. Det handlar dels om den fysiska miljöns speciella karaktär och vad som skapar denna karaktär. Men det handlar också om människors identitet, hemkänsla, tillhörighet, delaktighet och trivsel såsom den hänger samman med plats och miljö. Genom levda erfarenheter och i samspel med andra människor skapas en kollektiv inifrån-bild av en plats. Samtidigt finns också en generell utifrån-bild som formas av omvärldens sätt att beskriva platsen.

De boende i Södra Skanstull som intervjuats för den sociala miljöanalysen beskriver sitt område som en perfekt blandning, med förortens grönska och lugn och närheten till stadens utbud och puls. Besökande ungdomar beskriver däremot Skanstull som ett lite tråkigt område som varken är förort eller "riktig" stad. Det blir också tydligt att uppfatt-

ningarna om vad som är Skanstull, områdets geografiska avgränsning, är splittrade. För vissa omfattar det bara korsningen vid t-banan och för andra ett vidare närområde.

Samtidigt finns en stark positiv identitet som är nära förknippad med områdets grönska och vatten och ett antal tongivande verksamheter. Här är strandpromenaden, båtlivet, den parkliknande karaktären längs med Årstaviken, kolonilotterna och annan odling viktiga komponenter. Även Eriksdalsbadet, idrotten och kulturverksamheten i Huset under bron bidrar till att sätta Skanstull på kartan, då de lockar besökare från hela staden.

Många beskriver också att de uppskattar den speciella karaktär och charm som finns i ruffigheten under broarna och det småskaliga, lite ostajlade hos verksamheter som Nyfiken gul och Skrovet. Därför vill man inte att området blir allt för tillrättatlagat och välpolerat.

Konsekvenser för identitet

Sammanfattningsvis är bedömningen att det föreslagna planprogrammet i huvudsak kommer att påverka platsens nuvarande identitet på ett positivt sätt. Planprogrammet syftar till att stärka några av områdets viktigaste identitetsskapande värden, sett ur de boendes synvinkel. Trots planerna på förtätning kommer de gröna och blå värdena inte att naggas i kanten, utan snarare utvecklas och tillgängliggörs ytterligare. Även idrotten och kulturen, som inte bara värderas av de boende utan av människor från hela staden, förstärks. Sett från ett utifrån-perspektiv beskrivs Skanstull ibland som lite tråkigt och "inte riktig stad". Även här medför planprogrammet en förbättring genom att förtätning kring t-banan, broarna och de nya stråken kommer göra att området uppfattas som mer stadsmässigt och levande.

Förutsättningar och konsekvenser trafik

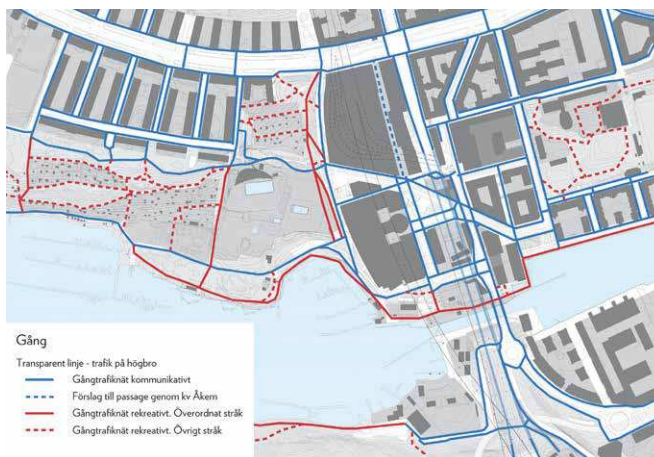
Gång

I programområdet har delar av gångnätet goda kvaliteter, men stora delar av området har brister. Det finns begränsade möjligheter att gå gent i nord-sydlig riktning och än mindre i öst-västlig riktning inom området. De gångförbindelser som finns är ofta svårorienterade och finns i otrygga, bullerstörda områden med kraftiga lutningar. De norra och de södra delarna av programområdet har en svag koppling för gående. Stadsmiljön i de centrala sydliga delarna är undermålig och fungerar dåligt för gående där flera mycket viktiga länkar och samband saknas. Stora delar av området stimulerar inte till gång som färdmedel. Det är stora höjdskillnader i området och svårt att klara god tillgänglighet för funktionshindrade.

Konsekvenser

I programförslaget är gångtrafikanter en prioriterad trafikantgrupp och förslaget innebär ett betydligt förbättrat gångnät för denna grupp. Ett finmaskigt gångnät skapas som leder längs, mellan och till viktiga målpunkter på ett gent, tryggt och trafiksäkert sätt, vilket ger förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö.

Gaturummen utformas för gående och deras behov av omväxling, trygghet, orienterbarhet, tillgänglighet, utblickar mm. Gångnäten medger att gående ska kunna gena i området, ibland via trappor, då det är stora höjdskillnader. Trots de stora höjdskillnaderna har programmet strävat efter att alltid ha ett tillgängligt alternativ för gående med max 5 % lutning. Breda gångbanor på båda sidor av gatorna, kompletterat med gång- och cykelbanor och vägar ger fotgängare egna avgränsade stråk och hastighetssäkrade övergångsställen, vilket innebär både ökad säkerhet och trygghet. Genom att såväl gatu- och gångstråken dras mellan platsbildningar, torg, entréer och stråk blir det lätt att orientera sig och intressant att röra sig på ett sådant sätt att man aktivt väljer att gå före andra färdmedel. Kompletterande gångstråk genom kvarter, som Åkernpassagen, förbättrar ytterligare gångnätets attraktivitet.



Längs stranden finns ett rekreativt gångstråk som föreslås förbättras genom en närmare kontakt med vattnet, genare sträckning med god uppsikt och bättre orienterbarhet.

Om badmintonhallen ligger kvar påverkas gatumiljön och utformningen. Ett förslag som studerats, där badmintonhallen ligger kvar, medför att Hammarbyslussväg inte kan rätas ut, att det blir mindre utrymme att bygga gatan och gångbanor bara på ena sidan av gatan. Mindre utrymme ger lägre standard på gatan, gång- och cykelnätet. Orienterbarheten minskar. Om badminton ges nya byggnader kan gångbanor anläggas på båda sidor och gatanätet rätas upp.

Gatumiljöerna med badmintonhallen kvar blir inte innerstadslika. Det påverkar tryggheten och kan minska benägenheten att gå och cykla i området.

Cykel

Cykelvägar i området ligger, tillsammans med gångvägar, ofta i svårorienterade, otrygga, bullerstörda impedimentområden. Det är stora höjdskillnader i programområdet där vissa cykellänkar har lutningar på ca 12 %, vilket innebär att det är mycket tungt att cykla uppför. Gång- och cykelnätet är ofta underdimensionerat avseende bredder, trots att de är väl använda av många gående och cyklister. Det saknas flera viktiga länkar i cykelnätet t ex mellan Skansbrogatan och Ringvägen/Götgatan. Cykelkopplingen mellan området öster och väster om Skansbrogatan behöver förbättras. Detsamma gäller kontinuiteten i cykelnätet.

Konsekvenser

Befintliga pendlings- och huvudstråk för cykel har utvecklats i programarbetet med förslag till alternativa sträckningar, breddningar, förbättringar av lutningar och ökad genhet. Fler möjliga cykellänkar



Om du vill veta mer finns bland annat följande rapporter att ladda ner;



Kollektivtrafik

samt förbättrade kopplingar i nordsydlig och i östvästlig sträckning tillkommer också vilket bland annat ökar cykeltrafikanternas framkomlighet, valmöjlighet, orienterbarhet och trafiksäkerhet i linje med cykelplanens och framkomlighetsstrategins mål.

I programmet föreslås att dagens pendlingsstråk, som går längs stranden förbi Hammarby sluss (se prickad linje längs vattnet under broarna i bilden) flyttas upp och dras längs den nya sammanlänkande gatukopplingen mellan Hammarby slussväg och Östgötagatan (se den övre prickade linjen). Det ger pendlingscyklisterna en ökad trygghet och orienterbarhet då de kan cykla längs stadsgator. Det ger även en bättre koppling till de huvudcykelstråk som förbinder pendlingsstråket längs stranden med längs Ringvägen. Om pendlingsstråket ligger kvar längs stranden, förbättras det genom den breddning och uträtning som föreslås förbi Hammarby sluss.

Huvudcykelstråket upp till Skansbrogatan längs Hammarby slussväg, som idag är väldigt brant, förbättras kraftigt genom att lutningen halveras. Det innebär att många kommer att kunna cykla uppför gatan istället för, som idag, leda cykeln. Andra förbättringar är breddning av cykelbanor längs Skansbrogatan, Bohusgatan och Badhusbron samt den nya dubbelriktade cykelbanan som föreslås längs Rutger Fuchsgatan med fortsättning till Götgatan vid Ringvägen. Det ger en tidigare saknad cykelmöjlighet på egen bana mellan Skansbron och Ringvägen i en attraktiv lutning och trygg miljö. En enkelriktad cykelbana norrut längs Östgötagatan upp mot Ringvägen förbättrar möjligheterna att cykla säkert upp mot Ringvägen.

Skanstull är den åttonde största bytespunkten för kollektivresenärer i länet. Södra Skanstull har ett bra kollektivtrafikläge, framför allt i de norra delarna där hållplatser till bussarna och entréer till tunnelbanan finns. I de södra delarna, med ett bristande gatunät och gångnät, är idag trafiktäckningen sämre. Där finns inga busslinjer med hållplatser, ingen entré till tunnelbana och gena gång- och cykelstråk saknas trots att det i den södra delen finns flera viktiga målpunkter tex Eriksdalsbadet. Höjdskillnaderna i området bidrar till problem med att nå kollektivtrafiken på ett bra sätt.

På Ringvägens södra sida vid Skanstull har stom- och lokalbussar framkomlighetsproblem. Angöringen vid hotellet och till Ringvägen 100 påverkar busstrafiken negativt.

Området kommer att stärkas ur kollektivtrafiksypunkt med en framtida ny tunnelbanelinje till Nacka och Hagsätra vars entré planeras längre bort längs kajen, öster om Skanstull.

Konsekvenser

Ny bebyggelse föreslås främst nära bytespunkten Skanstull vid tunnelbanan. Genom att bygga nära kollektivtrafiken stimuleras det kollektiva resandet.

Gångnätet till kollektivtrafiken vid Skanstull, med tunnelbanan och bytespunkten med flera stom- och lokalbusslinjer, förbättras genom att det blir fler gena kopplingar med förslaget. Med den nya Åkernpassagen kan kollektivtrafikanter lätt och tryggt komma till tunnelbanan från Diagonalen och de södra delarna av programområdet.

Programmets förslag med Diagonalen, som en södra entré till Skanstull, avses avlasta dagens angöring till hotell och kontor längs

södra Ringvägen där lokal- och stombussarna angör. Det förbättrar bussarnas framkomlighet och förstärker därmed kollektivtrafiken.

Busslinje 74 föreslås dras via Östgötagatan och Östgötagatans nya koppling till Hammarby slussväg ner till de lägre liggande delarna vid Eriksdalsbadet och vattnet, där den föreslås få ett nytt hållplatsläge. En ny bussdragning ger förbättrad kollektivtrafiktäckning där flera stora publika målpunkter finns.

Möjligheter att angöra med båtpendlingshållplatser på båda sidor om Hammarby sluss har utretts och ses som en möjlighet.

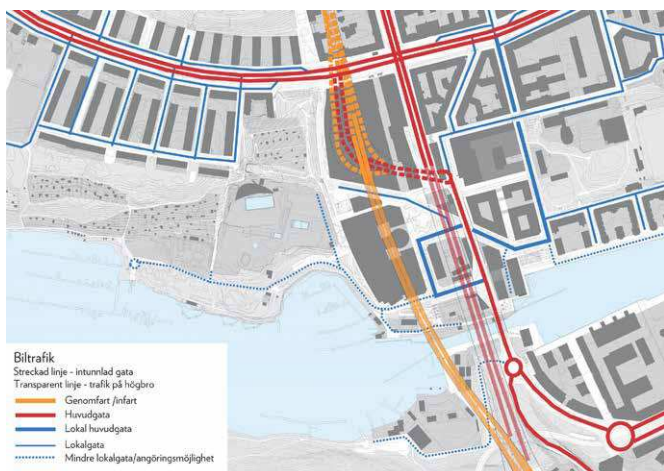
Två förslag för badmintonhallens läge föreslås i programmet. Förslaget där badmintonhallen blir kvar i befintligt läge innebär att Hammarby slussväg inte kan rätas upp till Skansbrogatan, utan får en mer krokig dragning. För busstrafiken innebär det sämre framkomlighet då det inte blir möjligt med två körfält vid Hammarby



Gatunät

slussvägs tillfart till Skansbrogatan, där det finns risk för köbilning från området. Med en upprättad gata kan två körfält i tillfarten skapas så att busstrafiken kan köra förbi eventuella köer. Förslaget där badminton flyttar möjliggör en upprätning av Hammarby slussväg som ger fler körfält, gångbanor på båda sidor, cykelbana längs gatan samt en bättre lutning.

Området präglas idag av den regionala trafiken på de tre broarna och Söderledens mynning med dess på- och avfartsramper. Trafiken på det regionala nätet medför att gatorna ibland blir överbelastade och köer uppstår. Det lokala gatunätet är bristfälligt och kopplingar saknas. Skansbrogatan har t ex ingen direkt koppling till östra delen av Södra Skanstull och Östgötagatan har ingen koppling med Hammarby slussväg. Bohusgatan har en otydlig koppling med många brister mellan Skansbrogatan och Rutger Fuchsgatan. Söderledens ramper har en dålig koppling till Ringvägen. Med en bättre koppling



skulle ytvägnätet på södra Södermalm kunna avlastas.

Idag är Ringvägen hårt belastad och hotell- och kontorsangöringen stör cykel-, stom- och lokalbusstrafik. Även angöring till Clarion hotell som sker i befintlig tunnel del påverkar framkomligheten negativt. Hotellens befintliga lastgård har en begränsad användbarhet för godstransporter.

Konsekvenser

Som en del av vision Söderstaden omvandlas dagens gatunät i Södra Skanstull från att vara infartsgator till att stödja visionen om attraktiva stadsmiljöer. I programförslaget tillkommer nya gator,



som länkar olika nivåer och delar i området till varandra. Därmed möjliggörs en sammankopplad stad. Förslaget innebär också en överdäckning/intunnling av Söderledens av- och påfartsramper och en kontinuerlig stadsbyggd skapas.

Utbyggnaden i Åkern östra, Åkern västra och Åkern Tornet innebär att Skansbrogatan väster om Skanstullsbron intunnas. Det gör även delar av Skansbroramporna, se grå vägdelar nedan.

Intunnlingen i kv Åkern innebär att Skansbrogatans befintliga och föreslagna intunnade delar kommer att ingå i Söderleden. Därmed ska lagen om säkerhet i tunnel gälla både den nya intunnlingen, Söderleden och den befintliga överdäckningen av kv Åkern 17, det vill säga under nuvarande hotell Clarion. Lagen om säkerhet i tunnel innebär att Söderleden behöver ges ökad säkerhet eller att dispenser från gällande lagstiftning krävs. Konsekvenser av detta behöver utredas vidare. Även utformning, framkomlighetskrav och trafikstyrning mm vid intunnlingen behöver utredas mer.

I Skansbrogatans korsning med Bohusgatan ökas framkomlighet och tillgänglighet för biltrafik genom en droppformad cirkulationsplats och att Bohusgatan dubbelriktas till Rutger Fuchsgatan. Det kan avlasta Ringvägen, det ger fler gatukopplingar i området och ökar östra Skanstulls kontakt med det regionala vägnätet.

De nya gatulänkarna Östgötagatans förlängning och Diagonalen skapar möjligheter till ett attraktivt stadsliv i de nedre delarna av Södra Skanstull och vitaliserar därmed området. Sambanden stärks mellan östra och västra delarna av Skanstull och det ger alternativa vägmöjligheter mellan stadsdelarna, vilket är positivt för stadsliv, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet.

Parkering

Cykelparkering finns idag i ytterst liten omfattning. För biltrafik finns en parkeringsanläggning i kv Åkern och markparkering i de södra delarna. Parkeringsanläggningen i kv Åkern 16 fungerar främst som parkering för de som arbetar i området och för hotellets besökare, men fungerar sämre som parkering till idrottsanläggningarna då det är svårt att gå mellan parkeringsanläggningen och idrottsanläggningarna. Idrottsverksamheten har gott om markparkering för bil, men färre parkeringsplatser för cykel. Området har relativt gott om bilplatser idag.

Konsekvenser

Gång-, cykel- och kollektivtrafik samt bilar i rörelse i programmet ges prioritet före bilparkering i enlighet med framkomlighetsstrategin. Eftersom Skanstull har god kollektivtrafik kan parkering för bil minimeras. Stadens gröna parkeringstal och dess synsätt har varit rådande i synen på bilparkering.

Med låga bilparkeringstal och möjligheter till samnyttjande som föreslås i programmet hålls antalet bilplatser nere. Mobiliteten för boende och verksamma samt besökare i området ska främst lösas med aktiv planering för smarta resval, med mobilitetslösningar, bilpooler, gång, cykel och kollektivt resande.

För att prioritera cyklisterna har stadens cykelparkeringstal använts i planeringen. Det innebär att det kommer att bli en kraftfull satsning på cykelparkering i den nya exploateringen. Det blir mångfaldigt fler cykelparkeringsplatser än bilparkeringsplatser i området.

I dagens Skanstull sker mycket av bilparkeringen på mark. För att lösa framtida parkeringsbehov planeras ett samutnyttjat garage under Diagonalen väster om Skansbron.

Väster om Skansbron bedöms det nya och gamla parkeringsbehovet till ca 400 bilplatser. Programmet föreslår 230-280 nya parkeringsplatser i det gemensamma garaget. Till det kommer, för området väster om Skansbron, de ca 200 bilplatser som antas långsiktigt finnas kvar i kv Åkern 16:s nuvarande parkeringsanläggning. Det innebär att det väster om Skansbron kommer att finnas ca 430-480 bilplatser för ny och befintlig verksamhet. Befintligt garage i kvarteret Tullgården i områdets östra del avses behållas.

Trafikanalys

Det förekommer köer på det övergripande gatunätet idag både till Söderleden och till Ringvägen. Trafiksystemet är dimensionerat för att klara högre trafikvolymerna söder om Hammarby sluss än norr därom.

Konsekvenser

För Södra Skanstull har en trafikprognos tagits fram för programförslaget med ny bebyggelse och nytt vägnät där stadens övriga indata för trafiknätet år 2030 ingår. Det betyder att det i trafikprognosen för 2030 bedöms finnas en östlig förbindelse i drift för vägtrafik såväl som tunnelbana till Nacka. Det antas även att trängselskatter används för att styra inflödet av biltrafik till innerstaden. Detta, tillsammans med antagandet att ny trafik tränger undan befintlig trafik (trafiksystemet i innerstaden är som ett kommunicerande kärl där köer på en länk leder till en överflyttning av trafik till en annan länk) innebär att prognosen för 2030 för Södra Skanstull visar en lägre trafikvolym än dagens.

I programförslaget visas en ny gatulänk som förbinder Skansbrogatan med Östgötagatan via Hammarby slussväg. Denna länk ökar sambanden mellan östra och västra Skanstull, men bedöms ha en marginell påverkan på trafikfördelningen. Inte heller bedöms intunningen påverka biltrafikflödet.

Det är en fördel att gatunätet ger fler möjliga vägval genom Östgötagatans förlängning till Hammarby slussväg, inte minst med tanke på att Trafikförvaltningens bussdepå för Södermalms bussar hamnar i Mårtensdal.

Förutsättningar och konsekvenser verksamheter

Inom Södra Skanstull finns idag en mängd olika verksamheter med olika karaktär och olika förutsättningar. Tillsammans utgör de en viktig del av Skanstullsområdets identitet och attraktionskraft. I programarbetet har det därför varit centralt att bevara denna mångfald och undersöka möjligheter för verksamheternas fortlevnad.

Verksamheter

Södra Skanstull är ett högtintressant område inom vilket många vill verka. Det ger stor utvecklingspotential men det finns också givna begränsningar då många ska samsas inom ett givet område. Flera av aktörerna har uttryckt önskemål om att expandera eller på annat sätt förändra pågående verksamhet. Planprogramet har i möjligaste mån arbetat för att finna lösningar för behoven inom området.

Konsekvenser

Hellas Tennisklubb arrenderar mark för tre banor väster om Eriksdals utomhusbad. Vintertid skyddas banorna med tält medan de sommartid är utomhusbanor. Inom programmet utreds möjligheten att inom motsvarande yta utveckla en permanent tennishall med fyra banor.

ÅSS - Årstavikens segelsällskap – arrenderar mark av idrottsnämnden för uppläggning av båtar vintertid på 6200 m2 samt för brygganläggning. Programmet föreslår att upplägningsområdet flyttas mot väster och norr i området och båtklubbens område blir då mer sammanhållet. Upplägningsytan föreslås minska med ca 700 m2 eller ca 10 %. Yta kan då frigöras för park- och rekreation för allmänheten inom det populära gång- och cykelstråket längs Årstaviken.

EMBK - Eriksdals Motorbåtsklubb – har en mindre yta för vinteruppläggning söder om Eriksdalsbadet samt klubbhus och bryggor. I programmet föreslås att en väg för gående och tillfart till Hammarbyslussen dras delvis genom båtklubbens upplägningsområde vilket innebär att ytan för båtuppläggning behöver justeras något.

Nyfiken gul och Skrovet är två populära restauranger på parkmark nära Årstaviken. Dessa påverkas inte av programmet.

Eriksdalsbadet har möjlighet genom programmet att få ytterligare idrottsytor och utöka sin verksamhet. Ny angöring för buss planeras nära badets huvudentré medan parkering för besökande sker i samutnyttjat garage.

Föreningen Trädgård på spåret bedriver odling i lådor på det nedlagda järnvägsspåret. Programmet innebär möjlighet till stadsodling även framöver ovanpå spårområdet, som föreslås fyllas igen och bilda en större park norr och söder om spåret.

Eriksdals koloniträdgårdsförening har två delområden inom programområdet. Tullhagen påverkas inte av programmet. Inom Tobakshagen norr om Hellas Tennis påverkas utsikten för bakomliggande kolonilotter då en permanent tennishall föreslås där tennistälten finns idag.

För Badmintonstadion har två alternativ utretts, ett med oförändrat läge för badmintonhallarna och ett där möjlighet ges till nya lokaler för badminton inom en byggnad för idrottsändamål strax väster om nuvarande läge. Vid eventuell flytt av badmintonstadion kommer verksamheten att tillfälligt behöva evakueras under byggtiden för en ny hall.

Trädgården/Huset under bron ges möjlighet att finnas kvar i området i området med huvudsakligen bevarad karaktär. Möjlighet finns även att expandera och skapa ytterligare byggnader för befintliga och nya verksamheter.

Inom fastigheten Ryska Smällen 1 finns en kontorsbyggnad. Programmet innebär att Hammarby Slussväg får ett högre läge norr om fastigheten för att minska lutningen och öka tillgängligheten på gatan. Angöringen till Ryska Smällen kommer därför behöva flyttas något. I övrigt ingen påverkan.

Stockholms Hamnars verksamhet vid Hammarbyslussen kommer att fortgå som idag. Verksamheten kräver fortsatt inhägnad men staketets sträckning förändras något för att möjliggöra en bättre passage utmed strandpromenaden.

Inom området finns två upplag för drift och underhåll av stadens gator. NCCs etablering ligger på spårområdet och måste få en alternativ placering om programmet genomförs. PEAB arrenderar mark under Skanstullsbron. För att öka tillgängligheten behöver Hammarby Slussväg få ett högre läge vid arrendeområdet. Angöring till fastigheten kan komma att få ett något annat läge.

Kvarteret Åkern vid Ringvägen består av två fastigheter, Åkern 17 (västra) med Clarion Hotell respektive Åkern 16 (östra) med Åhléns-huset. Ny bebyggelse föreslås söder om dessa fastigheter men för detta krävs att befintliga trafikramper överdäckas. För Åkern västra innebär detta att befintligt lastintag under hotellet måste flyttas till annat läge. För Åkern östra kan programmet medföra att nuvarande infart till befintligt parkeringsdäck inte får användas när ramperna har överdäckats. F ö blir påverkan på befintlig bebyggelse liten.

Folksam äger fastigheten Tullgården 2 inom programområdet. I programmet föreslås att fastigheten utvecklas med t ex bostäder och kontor. Fastigheten har stort kulturhistoriskt värde och möjligheten att riva eller bygga om delar av bebyggelsen får provas i kommande detaljplaneprocess.

På kv Katsan söder om Folksams kvarter ligger ett kontorshus som inte påverkas direkt av programförslaget. Väster om byggnaden mot Skansbrogatan föreslås två nya byggnader för bl a bostäder och kontor. Kontorshusets angöring mot gatan med gångbro måste därmed förändras.

Förutsättningar och konsekvenser miljö

Luftkvalitet

Utmaningen att klara god luftkvalitet i städer är starkt förknippad med trafikens utsläpp av luftföroreningar. Trots utveckling av fordon och bränslen kvarstår problemet att klara miljökvalitetsnormerna för NO₂ och PM₁₀ på vissa trafikintensiva platser i staden.

I Södra Skanstull finns gator och vägar med hög trafikbelastning såsom Ringvägen, Götgatan, Söderledstunnelns mynning och Johanneshovsbron – där det sker överskridanden av miljökvalitetsnormen för både NO₂ och PM₁₀.

Vid Johanneshovsbron på Södermalm är halterna mycket höga vilket beror på bidraget av luftföroreningar från Söderledens tunnelmynning samt mycket hög trafikbelastning på trafikleden. På Ringvägen och Götgatan är halterna höga på grund av den höga trafikbelastningen. Dessutom är ett större område runt trafiklederna påverkats och har förhöjda luftföroreningshalter.

Området vid Söderledens mynning, där halterna är som högst, har idag inga gång- eller cykelytor utan miljön är endast avsedd för biltrafik. Både Ringvägen och Götgatan har gång- och cykelbanor men inte några torgtyor eller annan typ av yta som inbjuder till stadigvarande vistelse.

Konsekvenser

Luftkvalitetsutredningen visar sammantaget att luftsituationen i programområdet är komplicerad. I programområdet finns ett par platser där det krävs särskild hänsyn i planeringen eftersom miljökvalitetsnormen för luftkvalitet beräknas överskridas.

De platser som särskilt kommer att behöva analyseras i det fortsatta arbetet är Diagonalens passage under Johanneshovsbron där PM₁₀-halterna (inte NO₂-halterna) i gatunivå beräknas bli strax över miljökvalitetsnormen. Den andra platsen som är kritisk är området vid Söderledstunnelns andra tunnelmynning mot Skansbron. Staden har studerat olika möjliga lösningar för att hantera luftföroreningarna t. ex. nytt frånluftstorn, ny luftutbytesstation (torn för till- och frånluft), nya tilluftsstationer för utspädning av tunnel-luft etc. Dessa lösningar avser dels olika tekniska åtgärder för att minska utsläppen av föroreningar vid Söderledens tunnelmynningar, dels hur staden på de platser med för höga luftföroreningshalter kan gestalta miljön för att undvika att människor stadigvarande vistas där. Åtgärderna ska studeras vidare i det fortsatta arbetet med hänsyn till kostnad och effekt på luftföroreningshalterna.

Positiva konsekvenser som uppstår av programmets förslag till ny bebyggelse är att bebyggelsen begränsar spridningen av luftföroreningar till områdena öster och väster om trafiklederna.

Trafikbuller

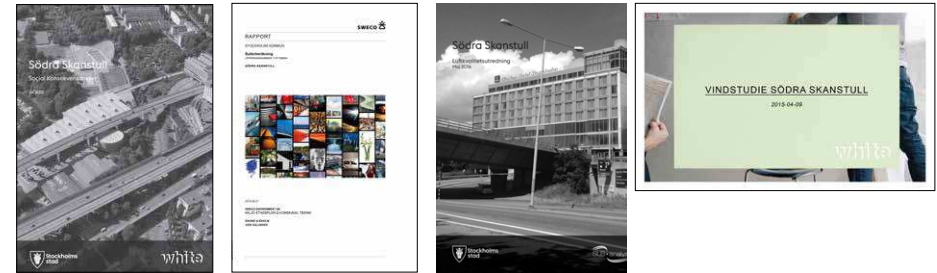
Stadsbyggnadsprojekt i centrala staden innebär ofta stora utmaningar när det gäller att klara en acceptabel ljudmiljö. I många fall handlar det om att kunna planera bebyggelsen så att trafikens bullerpåverkan minimeras.

Programområdet vid Södra Skanstull är i nuläget starkt bullerstört från trafiken på Johanneshovsbron och Skanstullsbron/Götgatan, Skansbron samt det närliggande tunnelbanespåret vid Skanstullsbron. Riktvärdena för trafikbuller överskrids med förekommande ekvivalenta ljudnivåer på över 65 dBA. Detta skapar utmaningar för planering av bostadsbebyggelse i detta område.

Konsekvenser

Bullerberäkningarna visar på utmaningar för att klara bullernivåerna för planerad tillkommande bostadsbebyggelse i programområdet. I den fortsatta planeringen för bostäder behöver utformningen av bebyggelsen särskilt studeras för att klargöra hur bostadshusen ska kunna klara en acceptabel ljudnivå. Flera av bostadskvarteren klarar bullerkraven genom tyst sida in mot en bullerskyddad gård. För de två högre punkthusen, Badhustornet och Åkerntornet, som föreslås för bostadsbebyggelse, behövs lösningar av annan karaktär. Möjlighet finns att lösa bostäder i dessa byggnader genom hur volymerna utformas, mindre bostäder och hur fasadernas utformas med t.ex. burspråk och inglasade balkonger. Detta behöver dock studeras vidare under projektets fortsatta gång.

Om du vill veta mer finns bland annat följande rapporter att ladda ner;



Risk

Inom programområdet finns verksamheter med idrottshallar, bad, kontor, handel och hotell men även grönstråk, kolonilotter och småbåtshamnar. Genom programområdet sträcker sig också de tre broarna Johanneshovsbron, Skanstullsbron och Skansbron med tillhörande påfarter. Inom området eller i det direkta närområdet finns inga utpekade vägar för transport av farligt gods. Sjöfarten på Hammarbyleden, en farled för sjötrafik mellan Saltsjön och Mälaren, söder om programområdet utgör ingen risk för programområdet. Sjöfarten har låg hastighet och särskilda regler gäller för sjöfart på Mälaren.

Det finns en påtaglig risk för översvämning i områdets lägre delar både mot Saltsjön och Mälaren.

Konsekvenser

Tillkomsten av fler vistelsezoner och byggnader under broarna i området innebär en liten ökad risk kopplat till risk för avkörning. Broarnas avkörningshinder bör ses över i den fortsatta planeringen. Översvämningensrisken är kopplad till områdets lägre delar och inte direkt till planerad bebyggelse som ligger högre upp.

Vattenkvalitet

Hammarby sjö tar emot dagvattnet från området i Södra Skanstull. Hammarby sjö ingår i det som kallas vattenförekomst Strömmen och är en del av Saltsjön. Denna vattenförekomst har otillfredsställande ekologisk status och uppnår inte god kemisk status.

Enligt EU:s vattendirektiv (lagstiftning för vattenkvalitet) får verksamheter i området inte försämra vattenkvaliteten. Detta innebär i princip att nybebyggelse i området måste planeras med hänsyn till att föroreningsbelastningen inte ska öka.

Idag leds dagvattnet ut till Hammarby sjö utan att i de flesta fall renas.

Konsekvenser

Programförslaget innebär ökade mängder dagvatten och föroreningar men då dagvattnet renas innan det släpps ut till recipienten, medför det märkbart positiva konsekvenser för vattenkvaliteten i recipienten.

Föreslagna åtgärder såsom tex växtbäddar ger kombinerad effekt av rening och flödesutjämning. Lösningarna utgör en god förutsättning för att inte öka halterna av kväve och fosfor i recipienten.

Markföroreningar

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har gjorts som visar att 26 av 35 provpunkter har halter av metaller och/eller organiska ämnen i jord som överskrider de generella riktvärdena för känslig markanvändning (KM). Knappt hälften av dessa punkter har även halter av metaller och/eller organiska ämnen över riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM). De högsta metallhalterna i jord påträffades i de punkter belägna vid den större båtplatsen i västra delen av området. Höga halter har även påvisats i yttlig jord i parkmark vid gångvägen intill småbåtshamnen och i slussområdet vid byggnaden Ryska smällen.

Provtagning gjordes på både ytliga och djupare jordlager. De högsta halterna uppmättes i de ytliga jordlagren.

Konsekvenser

Programförslaget innebär att mark vid t.ex. båtuppläggningsplatsen planeras bli park. Den förorenade marken kommer att hanteras och behandlas så att kvaliteten motsvarar planerad markanvändning, dvs parkmiljö för vistelse och lek. Utifrån att marken i de förorenade områdena hanteras och behandlas bedöms risken för att människor exponeras för markföroreningar bli mindre jämfört med nuläget.

Geoteknik

Geotekniska förhållanden

Området utgörs av såväl hårdgjorda (asfalt, grus) och bebyggda ytor som spårområden, naturmark samt upplagsytor m.m. Utredningsområdet ligger till stor del inom Stockholmsåsen, vilken passerar centralt genom området i nord-sydlig riktning. Marknivåerna inom området faller söderut från ca +21 +23 vid Ringvägen till +1 vid stranden mot Mälaren respektive Hammarby sjö (Saltsjön). Jorden i det aktuella området består huvudsakligen av fyllning ovan åsgrus, svallsediment (sand, silt och lera) respektive lera. Djupare lager är troligen grövre friktionsjord (grus och sten eller morän) närmast berget. Väster och öster om Stockholmsåsen ökar inslaget av lera och lermäktigheterna. Jorddjupen inom området varierar i huvudsak mellan 0 och ca 25 m.

Grundvattennivån faller söderut och varierar från ca +13 - +15 i norr vid Ringvägen till ca ±0 +1 vid strandkanten mot Saltsjön och Mälaren i söder. Det finns en väst-östlig grundvattentröskel/-barriär (inom stråket kvarter Halmen - Åkern - Kroken - Metspöet) som avgränsar ett grundvattenmagasin norr om Ringvägen. Tröskeln/barriären består av berg och/eller täta jordlager samt eventuellt även anlagda tätningar (som t.ex. kan ha utförts vid byggande inom kvarter Åkern). Söder om grundvattenbarriären faller grundvattennivåerna brant.

Grundläggningförhållanden

Inom planområdet finns befintlig bebyggelse i kvarteren Eriksdalsbadet, Åkern, Katsan, Kroken, Metspöet, Tullgården och Ryska smällen. Det finns tre broar som passerar genom området i nord-sydlig riktning mellan Södermalm och Hammarby (över Hammarby sluss). Både byggnader, broarnas och anläggningarnas grundläggningssätt har inventerats. Av de tre trafikanläggningarna Skansbron (uppförd på 1920-talet, med förlängning norrut i Skansbrogatan), Skanstulls-

bron (uppförd på 1940 -talet, med förlängning norrut i Götgatan) och Johanneshovsbron (uppförd på 1980-talet, med förlängning norrut i Söderleden) är grundläggningen för Skansbron delvis osäker.

Det finns också undermarksanläggningar i området. En VA-tunnel i berg finns söder om kvarter Åkern och i Skansbrogatan, en bergtunnel (gammal järnvägstunnel) finns med tunnelmynning vid västra gränsen av området, betongtunnel (Söderleden) under kvarter Åkern och norr därom som bergtunnel som utgör en förlängning av Johanneshovsbron, betongtunneln (tunnelbanan) under Götgatan samt förlängning genom kvarter Åkern (direkt väster om Götgatan) samt diverse ledningar och kablar samt andra undermarksanläggningar.

Övriga anläggningar - ett gammalt järnvägsspår (industrispår till Hammarbykajen som passerar genom området i nordväst-sydöstlig riktning), stödmurar (främst mot gator och trafikleder), permanent spont och stödmurar för stabilisering av vägslänten mellan broarna finns utmed Skansbrogatan, Hammarby sluss som är anlagd i en grävd kanal mellan Mälaren och Saltsjön, kajer med bakåtförankringar samt bryggor och ledverk.

Utifrån inventeringen av befintliga byggnader och anläggningar inom det aktuella området bedöms att de huvudsakligen är grundlagda på berg, på s.k. fast botten (friktionsjord) och på pålar. Även till området angränsande byggnader har liknande grundläggningssätt.

Konsekvenser

Grundläggning av de nya byggnaderna kommer främst att utföras på berg samt med pålning i partier med lös jord. Grundläggning på åsmaterial/friktionsjord kan bli aktuellt inom Stockholmsåsen. Byggnader och anläggningar som är grundlagda i/på åsmaterial kan vara känsliga för vibrationsalstrande arbeten. Därför kommer troligen borrade pålar att behöva användas intill befintliga störning-skänsliga anläggningar.

En grundvattenbarriär/bergrygg finns inom norra delen av programområdet. Rivning och nybyggnad inom detta område måste utföras så att skadliga grundvattenförändringar inte inträffar. Om ingrepp måste göras i denna grundvattenbarriär/-tröskel måste den återskapas för att förhindra permanent grundvattenavsänkning. En ev. grundvattensänkning skulle kunna skada byggnader och anläggningar norr om Ringvägen som har grundläggningar som är känsliga för grundvattensänkningar.

Schakt- och grundläggningsarbeten kommer delvis att utföras över eller intill bergtunnlar och i nära anslutning till andra befintliga anläggningar. Särskilda hänsyn och åtgärder kommer att krävas till följd av befintliga byggnaders grundläggningssätt och -nivåer. För att hantera de stora nivåskillnaderna i området kommer troligen stödmurar, sponter eller andra stabilitetsskapande åtgärder att krävas, såväl i byggskedet som i permanentskedet.

Mikroklimat

Vindstudie har gjorts av programförslaget. Den visar att den vanligast förekommande vindriktningen i nuläget är sydväst. Studien visar också de vanligast förekommande vindstyrkorna. Ingen djupare analys kring vindsituationen har gjorts i nuläget. Solstudien har enbart utförts för programförslaget, ej för nuläget.

Konsekvenser

Programförslagets nya byggnation med bland annat två höga hus innebär en viss ökning av såväl vindhastighet vid markytan som skuggning. Hänsyn har dock tagits till detta i planeringen och bedömningen är att förslaget medför små negativa konsekvenser för mikroklimatet.

Översvämningsrisk

Planområdet gränsar till Saltsjön öster om slussen och i väster mot Mälaren. Bedömning av risk för översvämning har utförts inom programarbetet.

Konsekvenser

Bedömning av risk för höga vattenstånd och översvämning i områdets lägre delar är påtaglig, dock är sannolikheten låg att detta drabbar föreslagen bebyggelse.

Framtagna utredningar

Följande utredningar tagits fram:

1. Södra skanstull - Socialmiljöanalys 14O924
2. Södra Skanstull - Landskapsanalys 13O613
3. Södra Skanstull - Stadsanalys 14O6O5
4. Södra Skanstull - Kulturmiljöanalys 1412O1
5. Södra Skanstull - Parkeringsinventering 14O925
6. Södra Skanstull - Grundläggningsutredning 13O411
7. Södra Skanstull - Geotekniskutredning 15O323
8. Södra Skanstull - Geotekniskutredning bilagor 15O323
9. Södra Skanstull - Miljöteknisk markundersökning 131218
10. Södra Skanstull - Miljöteknisk markundersökning 131218 bilagor
11. Södra Skanstull - Miljöteknisk markundersökning 131218 ritningar
12. Södra Skanstull - Miljökonsekvensanalys 16O7O4
13. Södra Skanstull - Socialmiljökonsekvensanalys 16O63O
14. Södra Skanstull - Kulturhistoriskkonsekvensanalys 16O817
15. Södra Skanstull - Övergripande trafikutredning 16O7O5
16. Södra Skanstull - Övergripande trafikutredning ritningsb 16O519
17. Södra Skanstull - Parkeringsutredning 16O519
18. Södra Skanstull - Intunningsutredning 16O519
19. Södra Skanstull - IntunningsRitningsbilaga 16O519
20. Södra Skanstull - Luftkvalitetsutredning 16O5O1
21. Södra Skanstull - Förbättrad luftkvalitet förslag 16O4O8
22. Södra Skanstull - Dagvattenutredning 15O6O1
23. Södra Skanstull - Bullerutredning 16O627
24. Södra Skanstull - Bullerutredning ritningar 16O627
25. Södra Skanstull - Vindstudieutredning 15O4O9
26. Södra Skanstull - Handelsanalys 14O312
27. Södra Skanstull - Stadsutveckling analys 16O7O5

Samtliga utredningar kan laddas ned från stadens hemsida www.stockholm.se/sodraskanstull

Medverkande

Projektgrupp

Ewa Wåhlin, projektledare, stadsbyggnadskontoret
Helena Wessberg, projektledare, stadsbyggnadskontoret
Christina Winberg, projektledare, exploateringskontoret
Helena Lombrink, kommunikatör, exploateringskontoret
Inger Åberg, landskapsarkitekt, exploateringskontoret
Ingmarie Ahlberg, miljöchef, exploateringskontoret
Johan Karlqvist, trafikplanerare, exploateringskontoret
Stefan Carlén, byggprojektledare, exploateringskontoret

I tidigare skeden: Daniel Andersson, Louise Heimler och Ann-sofi Rundquist, stadsbyggnadskontoret.

Arbetsgrupp konsulter

Programförslaget har utarbetats av stadsbyggnadskontoret i nära samarbete med följande konsulter:

White arkitekter AB: Krister Lindstedt, uppdragsansvarig, Rebecca Rubin, Elin Henriksson, Ivar Suneson, Jens Rasmus Andersson och Ulrika Stenkula

Andersson Jönsson landskapsarkitekter AB, Anders Jönsson, uppdragsansvarig, Patricia Aramburu och Viktoria Arvidsson
WSP samhällsbyggnad, Elisabet Renlund, uppdragsansvarig och Lars Kiesel

Arbetsgrupp byggaktörer

Kv Åkern västra: Aspelin- Ramm fastigheter AB, genom Lennart Karlsson, vd

White arkitekter AB, Johan Gustafsson, uppdragsansvarig

Kv Åkern östra: Skandia, genom John Junker, projektchef, 2BK arkitekter, Per Kraft uppdragsansvarig

Kv Tullgården: Folksam, genom Karin Bark-Holst, projektchef, White arkitekter AB, Hans Forsmark, uppdragsansvarig

Kv Under bron: Huset under bron, genom Johan Wiklund, vd, Gustav Appell arkitektkontor AB, Gustav Appell uppdragsansvarig

Utredningar har tagits fram av följande konsulter

Spacescape AB, genom Alexander Ståhle

Nyrens arkitektkontor, genom Anna Birath

White arkitekter, genom Anna Ågren, Teresa Lindholm och Erik Eriksson

Ekologigruppen, genom Ulrika Hamrén

Sweco environment AB, genom Matilda Björkheden, Philip Karsson och Rickard Sjöholm

Andersson Jönsson landskapsarkitekter, genom Anders Jänsson

WSP Sverige AB genom Elisabet Renlund, Lars Kiesel, Katarina Gyllenberg, Göran Nygren, Per Lardner, Fredrik Johansson och Jonathan Olsson.

SLB analys, genom Kristina Eneroth

Niras genom Thomas Hellström

Layout

Rebecca Rubin och Elin Henriksson, White arkitekter

Illustrationer

s 1, 23, 28 Oskar Nordquist, Rebecca Rubin, White arkitekter i samarbete med Tegmark

s 13, 17 Oskar Nordquist, Rebecca Rubin, White arkitekter

s 2, 7, 10-12, 14-16, 20-22, 26, 28, 30, 40- 43, 47 Rebecca Rubin, White arkitekter

s 6, 46 White arkitekter, Ivar Suneson

s 18-19 White arkitekter, Anton Kolbe

s 25 Sanam Enednejad, White arkitekter, Kv Åkern Västra, Per Kraft, 2BK arkitekter, Kv Åkerna Östra, Anders Johansson, White arkitekter, Badhustornet

s 27 Elliot Alfredius, Peowstudio, Kvarteret under bron, Hans Forsmark White arkitekter, Kv Tullgården, Anders Johansson, white arkitekter, Kv Katsan

s 32-35, 37, 39 Patricia Aramburu, Andersson Jönsson:

s 36 Jens Rasmus Andersson, White, Ny tennishall

s 49-51 Filippa Andersson och Sofia Eriksson, WSP Sverige AB

Fotografier

s 8 - 9 från tryckta källor, arkiv och internet:

Fogelström, Larsson, St. Eriksårsbok 1986, Folksam Skanstull, Nybygget 1990, Stockholm: Ordblom, Högbro vid Skanstull, Stockholms stads hamnstyrelse, Stockholm 1949, Stockholms stadsmuseum, Faktarummet, www.flickr.com - Lennart Börjessons vykortssamling, <http://www.stockholm.se/eriksdalsbadet>, Nyrens, White Arkitekter, <https://sv.wikipedia.org>, <http://www.stockholmskallan.se>

s 11, 13, 17 flygfoton, Lennart Johansson

s 31, 36 Patricia Aramburu



**Välkommen med dina
synpunkter!**