

**Handläggare**  
Björn Hansson  
08-508 262 84**Till**  
Trafiknämnden  
2016-11-10

## **Programsamråd för Södra Skanstull. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden, S-2009-04719**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden avseende program för Södra Skanstull.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefErika Björnsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett programförslag för Södra Skanstull. Programförslaget innebär en förtätning i stadsdelen Södra Skanstull där 750 nya bostäder föreslås. Programmet behandlar också 22000 kvm handel, 65000 kvm verksamheter och allmänna funktioner som idrott, kontor och kultur samt 9900 kvm hotell. I programmet föreslås förändrade och nya gatustrukturer för att möta förtätningen.

Trafikkontoret tycker att programförslaget är genomarbetat och välkomnar att fokus ligger på att skapa en hållbar stadsdel med stort

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 261 80  
Växel 08-508 272 00  
pernilla.knutsson@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

fokus på gående och cyklister och mötesplatser i det offentliga rummet. Kontoret önskar att högre prioritet ges till stadens utpekade gång- och cykelpendlingsstråk utmed Årstaviken och att utgångspunkten är att stråket ska finnas kvar men förbättras och kompletteras med nya sträckningar snarare än att flyttas.

Kontoret har fått i uppdrag av Trafiknämnden att utreda om järnvägstunneln under Eriksdal kan vara en alternativ sträckning för det öst-västliga cykelpendlingstråket längs Årstavikens norra strand. Det arbetet har ännu inte hunnit påbörjas. Tunnelns användning som cykelstråk finns inte med i programförslaget utan försvårar denna utveckling om ombyggnad sker i enlighet med förslaget. Möjligheten till cykelstråk i tunneln bör utredas inom och i samband med programarbetet.

Programförslaget bygger på att en del av Söderledstunnelns ramper från Skansbrogatan tunnlas in och över- respektive underbyggs. Det medför att ny lagstiftning om tunnelsäkerhet träder in för Söderledstunneln i sin helhet. Intunnlingen av Söderledstunnelns ramper är därmed svår att bedöma och osäker i sin genomförbarhet och de kostnader som exploateringsprojektet måste bära bedöms som mycket stora.

Kontoret vill delta i fortsatt arbete med utredning och bedömning av möjligheten till intunnling. Särskild kompetens inom dessa frågor behöver köpas in och bekostas av programmet. Tillsvidare avråder därmed kontoret från intunnlingen som en förutsättning för fortsatt arbete enligt programförslaget. Trafikkontoret efterfrågar att programmet redovisar alternativ till utbyggnad med möjlig exploatering och stadsutveckling delvis eller helt utan den tekniska lösningen med intunnling.

### **Remissen**

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett programförslag för Södra Skanstull. Programförslaget innebär en förtätning i stadsdelen Södra Skanstull där 750 nya bostäder föreslås. Programmet behandlar också 22000 kvm handel, 65000 kvm verksamheter och allmänna funktioner som idrott, kontor och kultur samt 9900 kvm hotell. I programmet föreslås förändrade och nya gatustrukturer för att möta förtätningen.

Programförslaget finns att ta del av på följande länk:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-04719>

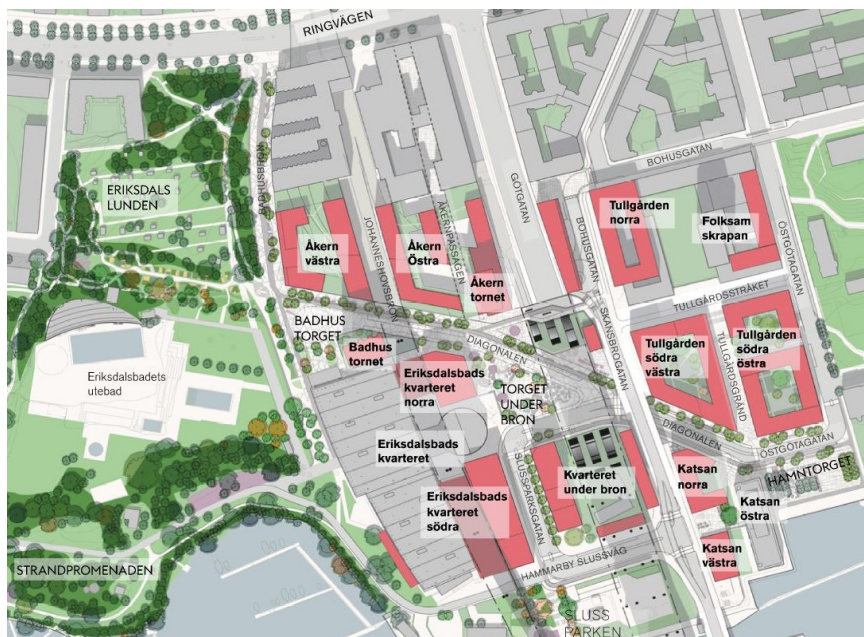
Remisstiden sträcker sig till 2016-10-27. Trafikkontoret har fått förlängd svarstid till 2016-11-15.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt inom trafikkontoret.

### Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret har inte deltagit kontinuerligt i programarbetet. Det är ett fint och genomarbetat program som utvecklar Södra Skanstull med nya kvaliteter. Programmet baserar sig på en god kunskap om platsen och stor hänsyn har tagits till befintliga värden, så som vattenkontakt, grönstruktur och rekreationsbehov. Förskolors och skolors antal, lokalisering och gårdsytor måste dock studeras vidare i processen.



Översikt över programområdet

### Koppla samman

#### Överdäcka trafikleder

Programförslaget bygger på att del av Söderledstunnelns ramper tunnlas in och över- respektive underbyggs. Intunnlingen av Söderledstunnelns ramper osäker och svår att ta ställning till då den medför att ny lagstiftning om tunnelsäkerhet träder in. Detta medför att hela tunneln får retroaktiva krav på tunnelsäkerhet. Stockholms stad är i dagsläget inte väghållare för någon tunnel med de kraven. I Sverige finns det i dagsläget två tunnlar som omfattas av dessa förutsättningar där Trafikverket både är projekt drivande och myndighet.

Den i programmet genomförda intunningsutredningen redovisar flera komplexa frågeställningar som behöver utredas vidare. Kontoret saknar erfarenhet och kompetens i viktiga sakfrågor och kan därmed i dagsläget inte vidare bedöma om det är rimligt och lämpligt att genomföra intunnningen. Kontoret avråder därmed i dagsläget att gå vidare med förslaget om intunnning innan en fullständig bild över konsekvenser och kostnader finns framtagen eftersom åtgärden är så komplicerad och osäker.

Trafikkontoret efterfrågar att programmet redovisar alternativ till utbyggnad som presenterar möjlig exploatering och stadsutveckling delvis eller helt utan den tekniska lösningen med intunnning.

Intunnningen kommer medföra stora kostnader, avsteg från regelverk och omfattande trafikstörande ombyggnadsarbeten under flera år. Trafikkontoret ser heller inte några tydliga vinster eller förbättringar kopplat till kontorets egen verksamhet och uppdrag, så som förbättrad trafikföring, trafiksäkerhet eller framkomlighet, och efterfrågar ytterligare incitament till intunnningen. Kan intunnningen göra så att trafiksäkerheten ökar och att framkomlighetsproblem kopplat till Söderledstunneln avsevärt kan förbättras ser kontoret större fördelar med en så omfattande investering, kompetenshöjning och utökning av kontorets ansvar.

Kontoret kräver en separat arbetsgrupp för att utreda frågan vidare innan ytterligare och fortsatt arbete med detaljplaner etc. påbörjas. Kontoret vill delta i sådant arbete med utredning och bedömning av möjligheten till intunnning. Särskild kompetens inom dessa frågor behöver köpas in både till exploateringsprojektet och till trafikkontoret, kostnader för detta måste bäras av exploateringen. Likafullt måste även alla kostnader tillhörande upprustningen av söderledstunneln utöver investeringen tillhörande programförslaget bekostas av exploateringsprojektet.

En blandad stadsdel

### **Nytt läggs till befintligt, variation och mångfald skapas**

Enligt programmet planeras en rad enkla och öppna ytor för spontanidrotten i parker och på torg (såsom utegym, skatepark och mindre bollplaner) söder om Eriksdalsbadet. Kontoret bedömer att dagens befintliga parkytor inte kommer att räcka för detta, utan ytorna behöver därför placeras inom badets nuvarande idrottsmark som därmed får övergå i parkmark genom planändring.

## Nya gator och torg

### **Sammanhållen stadsbygd med levande mötesplatser**

Av inledningstexten framgår att målsättningen är att Skanstull ska bli en sammanhållen stadsbygd med levande mötesplatser. Programmet redogör för en rad aktiviteter och upplevelser utmed Diagonalen och dess torgytor. Trafikkontoret efterfrågar en redovisning av att genomförda buller- och solstudier visar att ambitionerna är rimliga i relation till trafik, brokonstruktioner och ny bebyggelse.

### **Skansbrogatan**

Skansbrogatan föreslås byggas om till en stadsgata som kantas med nya byggnader och med bredare gångbanor och dubbelriktade cykelbanor. Kontoret är positivt till en mjukare karaktär av gatan men efterlyser en analys av framkomlighet för busstrafik och fordonstrafik samt behov av ytor för olika trafikfunktioner.

### **Tullgårdsgränd**

Tullgårdsgränd redovisas med avslut i norr med trappor och trafikkontoret ställer sig frågande till vad för typ av gaturum det blir. Eftersom fasaden på den nya byggnaden längs västra Tullgårdsgränd ligger förskjuten i fasadliv mot kontorsbyggnaden nere på kajen, riskeras en ”skev” koppling och sämre visuell kontakt. Kontoret önskar att gatan ses över och anser att den bör ges tillräcklig bredd och gestaltning för att upplevas som en attraktiv och trygg nord-sydlig gångkoppling. För att berika gaturummet kan även bottenvåningarna med fördel rymma publika verksamheter.



Översiktsplan från Trafikutredningen (Gult: Gång, Orange: Cykel, Rött: Busshållplatser, Blått: Angöring/parkering)

### Gång och cykel

Det nord-sydliga gång- och cykelstråket utmed badhusbron, från Ringvägen till Årstaviken föreslås breddas fram till den nya gatan Diagonalen. Kontoret anser att hela stråket mellan Ringvägen och Årstaviken bör breddas och standardhöjas så att tillräcklig plats finns för alla funktioner. Det är ett viktigt gångstråk som i programmet också föreslås kompletteras med ett förbättrat parallellt stråk genom Eriksdalslunden. Detta är bra, men behöver utredas vidare då det är en knepig plats med stora höjdskillnader. Det saknas också en nord-sydlig passage över det gamla spårområdet och förbi utebadet där en parkeringsplats blockerar. Trafikkontoret önskar att programmet utreder frågan vidare för ökad tillgänglighet till Årstaviken och förbättrad möjlighet till genomströmning i området.

Programmet förespråkar gena cykelstråk men föreslår samtidigt stråk som inte är optimerade. Det öst-västliga stråket längs Årstavikens strand föreslås gå runt de nya kvarteren i en nordligare



sträckning. Den föreslagna sträckningen är inte rak och gen utan ger flera tvära kurvor runt byggnaderna. Den går även utmed och korsar huvudgatan Slussparksgatan vilken har angöringsbehov, busshållplats och även medför höjdskillnader som gör stråket mindre attraktivt än idag. Cykelstråkets nordliga sträckning korsar huvudgatan, Slussparksgatan, precis intill den kanske största motorfordonsmålunkten som är in-utfarten till det stora underjordiska parkerings- och lastfaret. Eftersom det nya nord-sydliga gångstråket också passerar här kommer tre av planområdets största flöden av trafikanter mötas vid den platsen. Kopplingen från Norra Hammarbyhamnen, stråket på kajen, till Diagonalen skulle med fördel planeras rakt istället för med räta vinklar och utan passage över den nya huvudgatan, Slussparksgatan med busstrafik.

Det befintliga pendlingsstråket längs med strandpromenaden, som pekas ut i stadens cykelplan, borde oavsett ovanstående prioriteras och förbättras. Längs vattnet kommer fortsatt en stor mängd (och i och med exploateringarna i Södra Skanstull ännu fler) fotgängare och cyklister att röra sig och möjlighet till en kapacitetsstark utformning utmed strandpromenaden är prioriterat att åstadkomma. Där kan fotgängare och cyklister röra sig orienterbart, gent och i princip motorfordonsfritt utan höjdskillnader. Alternativt behöver fortsatt möjlighet att utreda pendlingsstråk för cyklister via befintlig tunnel under Eriksdal säkerställas i programmet.

Trafikkontoret fick i februari 2016 i uppdrag av Trafiknämnden att pröva om järnvägstunneln under Eriksdalsgatan kan användas som alternativt cykelpendlingsstråk. Kontoret har ännu inte påbörjat utredningsarbetet men bedömer att järnvägstunneln som cykelpendlingsstråk är möjlig. Preliminärt kan sägas att utöver utredning av anslutande kopplingar och nivåskillnader mot stranden krävs även en investering för rivning av spår, anläggning av cykelbana samt belysning. Driftskostnader tillkommer i form av t ex övervakning samt löpande bergsbesiktning och skrotning. Programmets nuvarande förslag omöjliggör nyttjande av järnvägstunneln som gent cykelpendlingsstråk då Diagonalen höjs upp från kaj-/spårnivå vid Hamntorget till Badhusbrons nivå, som är 11 meter högre vid Badhustorget. Möjligheten till cykelstråk i tunneln bör utredas inom och i samband med programarbetet.

Programmet föreslår en dubbelriktad cykelbana på Rutger Fuchs gata och samtidigt att dubbelrikta cykelbanan längs Ringvägens södra sida för att förbättra kopplingen till Ringvägen/Götgatan, vilket är en god idé som kontoret dock anser kan bli svår att få trafiksäker och tydlig. Trafikkontoret ser gärna att programmet

utredet och redovisar en alternativ lösning med en gång- och cykelramp direkt upp till pendlingstråket på Götgatan. Sammanfattningsvis anser trafikkontoret att ambitionen gällande gång- och cykelkopplingar är positiv, men önskar att cykelstråken i det fortsatta arbetet utvecklas för mer gena, tydliga och kapacitetsstarka förbindelser.

### Kollektivtrafik

En entré till tunnelbanan vid Diagonalen med gångpassage genom ny bebyggelse i Åkern Östra är positivt för att knyta det nya området men också befintliga rekreativstråk, verksamheter etc. närmare kollektivtrafiken. Det är också bra att busstrafiken föreslås dras in via området för ökad tillgänglighet.

### Parkering och gatustruktur

Det är bra med samlokaliserade parkeringslösningar och lastfar till verksamheter. Angöringen till dessa behöver vara tydlig och genomtänkt så att de är lätta att hitta även för besökare till området för att minska söktrafik och uppställning på gatumark. Entrén (in och utfarten) till lastfaret under Diagonalen som placeras vid torget under bron på Slussparksgatan behöver utformas på ett trafiksäkert sätt. Detta blir sannolikt den största målpunkten för fordonstrafik till området (för både besökare och varuleveranser) samtidigt som det enligt förslaget intill entrén i kurvan ska passera ett pendlingstråk för cykel och den nya nord-sydliga gångkopplingen mellan Slussparken och Ringvägen.



Det nya nord-sydliga gångstråket mellan Ringvägen och Slussparken vid Årstaviken



Inga parkeringstal eller större parkeringsanläggningar för cykel föreslås i programmet och trafikkontoret anser att detta bör redovisas på samma sätt som för bil.

Trafikkontoret önskar att de lokala angöringsgatorna som inte är allmänna i sin funktion inte redovisas i samma kategori som allmänna angöringsgator.

På idrottsområdet öster om utebadet ligger en streckad angöringsgata. Kontoret anser att den bör kunna nås från parkeringsgarage och eller lastfar istället. Det viktigaste är dock att gångtrafik kan prioriteras i ett sammanhängande nord-sydligt stråk i den lägre nivån mellan Eriksdalslunden och Årstaviken. Ytterligare en möjlig angöringsgata behöver pekas ut utmed spårområdet eftersom det finns planer på en annan användning av järnvägstunneln under Eriksdalsgatan. Trafik till en sådan verksamhet bör komma genom lastfaret.

Hammarby Slussväg mellan Badhusbron och Slussparksgatan, redovisas i planprogrammet som mindre lokalgata utan cykelbana men i Trafikutredningen som en gata med dubbelriktad cykelbana. Samtidigt lämnar trafikutredningen öppet för en dialog med trafikkontoret om utformningen. Trafikkontoret anser att övergången från gata till parkmiljö och parkgata bör ske vid Slussparksgatan så en tydlig entré till parken skapas. Hammarby Slussväg väster om Slussparksgatan bör ges en karaktär som passar parkmiljön utan cykelbana med motorfordonstrafik på gång- och cykeltrafikens villkor. Gatan kan exempelvis utformas som en cykelfartsgata med separata gångbanor och i övrigt som en gata med blandtrafik.

Korsningsutformningen mellan Skansbrogatan och Bohusgatan med en dropputformning minskar flexibiliteten i gatunätet eftersom den omöjliggör framtida dubbelriktad passage mellan Bohusgatan och Skansbrogatan. Kontoret är tveksamt till om Bohusgatan har rätt förutsättningar för en shared space utformning.

## Platser och stråk

### Diagonalen

Att Diagonalen ska länka samman nivåskillnaden på drygt 11 meter mellan Hamntorget och Badhustorget är en bra utgångspunkt för en mer tillgänglig stadsdel. Dess planerade utformning är generös och kontoret är positivt till en tydligt separerad cykelbana centralt i stråket och ordentligt med plats för möblerings- och gångzon.

Olika begrepp används och trafikkontoret efterfrågar ökad tydlighet och konsekvens i detta, t ex gällande *torggata* och *torgfartsområde*. Att utforma en gata som gångfartsområde eller shared space har vissa nackdelar då det gäller säkerhet, trygghet och tydlighet. Det är inte självklart att vistelseytan för gående upplevs större då känslan av otrygghet kan medföra att gående väljer att röra sig nära omgivande fasader. Detta bör, i dialog med trafikkontoret, utredas vidare under fortsatt arbete. Generellt bedömer trafikkontoret att oavsett hur Diagonalen benämns och trafikregleras så är det att föredra om resterande yta kan utformas som en körbana med nivåskild kantsten från övriga funktioner. Det ger ökad trafiksäkerhet och bättre upplevd trygghet. Diagonalen kommer att trafikeras av både sopbilar och bussar utöver viss vanlig trafik. Utöver att de är tunga stora fordon som kan ha svårt att få god uppsikt över situationen så är det också yrkestrafik vars arbetsmiljö avsevärt försvåras av gångfartsytor där alla ska samsas. Kontorets erfarenhet är också att eftersom området planeras med minimal parkering i gatunivå så riskerar Diagonalen att utnyttjas för otillåten parkering och angöring om den utformas utan kantstenar. En annan viktig fråga är att åstadkomma god fri höjd under Skansbrons breda brospann för trivsel och trygghet.

För att säkerställa att Diagonalen samt angränsande torgytor kan trädplanteras måste konstruktioner för underliggande intunnlingar medge tillräckliga jorddjup (min ca 1,0 meter). I illustrationsplanerna redovisas gatu-, torg- och parkträd under brospannen vilket troligen inte är genomförbart på grund av brist på ljus och vatten.

### **Badhustorget och Torget under bron**

Det är viktigt att tydliggöra gränser mellan köryta och vistelseyta för säkerhet och upplevd trygghet, främst med avseende på busstrafik och transporter. För att kunna säkerställa att trädplantering på torg och anslutande gaturum är genomförbar krävs tillräckliga jorddjup, min ca 1,0 meter. Det behöver tas med i kommande utredningar. Kontoret önskar också att träd i hårdgjord yta nyttjas för avvattning och dagvattenhantering.

### **Staden möter vattnet**

#### **Eriksdalslunden blir en central och tillgänglig stadspark**

Detta parkrum är idag relativt otillgängligt och därmed underutnyttjat och upplevs otryggt. Programmets förslag till ett sammankopplat parkrum med flera möjliga gångkopplingar är mycket bra. Framför allt är en ny gångpassage mellan Ringvägen och Årstavikens strandpromenad oerhört värdefull. Parken har stor

potential genom dess centrala placering, trafikskyddade läge och storvuxna träd. Här vore det även värdefullt att åstadkomma en större lekplats då behovet av lek i området är stort samt för att befolka och berika parken. En utökad kontakt med koloniområdet bidrar till blomsterprakt, upplevelse och ekologiska värden samt är en pedagogisk skatt för såväl vuxna som barn.

### Platser för rörelse och vila, fånga solen eller svalkas

#### **Badhusbron breddas**

En breddning av gång- och cykelrampen ned till Badhustorget är nödvändig men utökad yta bör relateras till de ingrepp det medför i Eriksdalslunden. En större tydlighet mellan kommunikationsyta och park kan åstadkommas genom att utesluta ny zon för plantering utmed fasad och istället låta parkens grönska berika stråket. Det är också bra med levande fasader utmed rampen samt yta för serveringar och vistelse.

#### **Strand- och kajpromenader får två nya parker**

Strandparken är en fin idé för att utveckla befintligt grönområde, i direktkontakt med vattnet, med fokus på solbad, picknick och lek.

Slussparken utgör en betydelsefull rekreativ koppling mellan stadsmiljön i norr och stranden i söder, samt som utvidgad och aktiverad länk utmed strandpromenaden i öst-västlig riktning. Det är viktigt att säkerställa att parken verkligen blir grön med tanke på brotak och trappkonstruktioner.

### Byggnaden i landskapet

#### **Kommunaltekniska ytor**

Under Skanstullsbron finns två kommunaltekniska ytor, en längs järnvägsspåret som föreslås utgå och bli Diagonalen och en norr om Slussparken som föreslås få en förändrad anslutning via trappan i Slussparken på grund av att Hammarby Slussväg ges en ny högre höjd. Programförslaget behöver beakta behovet av kommunaltekniska ytor för drift och underhåll av stadens gator och hantera frågan eftersom båda ytorna i praktiken kommer att försvinna eller kunna utnyttjas i mindre omfattning. Trafik till ytan vid Slussparken är inte lämplig över parktrappan och nord-sydliga ångstråket och med in- och utfart över pendlingscykelstråket om det dras i den nordliga dragningen.

### En tät och blandad stadsdel

#### **Skola och Förskola**

Enligt programförslaget ska förskolor förläggas i de nya kvarteren.

Det är viktigt att gårdar med tillräckliga kvaliteter inryms. Om förskolegård på kvartersmark saknas måste lösning på hur detta kan kompenseras på offentlig mark hanteras. Idag är slitaget högt på de allmänna parkerna i stadsdelen och angränsande stadsdelar. Det finns ett upprustningsbehov som behöver tas med i kostnadsbedömningen för programmet. Det är av stor vikt att inte skolgård eller parkmark tas i anspråk då/om Tullgårdsskolan och Eriksdalsskolan byggs ut

### Genomförande

#### **Störningar och transporter under byggtiden**

I programhandlingen tas genomförandet av utbyggnaden i enlighet med förslaget upp. Det är positivt att frågorna lyfts redan till samrådet då det får stora konsekvenser och påverkan på övriga trafikinätet. Programmet konstaterar att intunnlingen av ramperna skulle kräva att Söderledstunnelns ramper är stängda för trafik i 1,5-2 år men att detta behöver samordnas med ombyggnationerna kring Slussen. Trafikkontoret vill lyfta fram att det även måste samordnas med utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka då Södermalm kommer att påverkas av byggtrafik till och från stationsuppgångar och arbetstunnlar för stationerna Sofia, Hammarby kanal och Gullmarsplan.

Kontoret bedömer att den upprustning som krävs, för att Söderledstunnelns övriga delar ska motsvara regelverket och kunna godkännas, rimligtvis behöver göras före intunnlingen av ramperna. Detta påverkar i sin tur trafiksituationen än mer eftersom det innebär arbeten i Söderledstunnelns hela sträckning. Hur genomförandet av ett sådant arbete skulle kunna se ut och vilken påverkan det skulle medföra för programmets genomförande är inte klargjort. Kontorets första bedömning är att förslaget om en tidplan med påbörjat genomförande 2019, inte avser utbyggnad inom dessa delar av området

#### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att nämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande till stadsbyggnadskontoret som svar på programremiss för Södra Skanstull

**Slut**

**Bilaga**

Bilaga 1: Översikt över programområdet Södra Skanstull

Länk till områdesprogram:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-04719>