



områdes program

Östermalm

**ÖSTERMALM
NORRA DJURGÅRDEN
HJORTHAGEN
GÄRDET
DJURGÅRDEN**

STOCKHOLMS STADS- ARKIVS BIBLIOTEK	
2000 -09- 05	
121-8-213	

INNEHÅLL

Sammanfattning "Grönområden och utbyggnadsmöjligheter" 1

Beskrivning av Östermalm 3

Historik och karaktär
Befolkning och bostäder
Arbete
Service och kultur
Trafik
Natur, parker, torg och stråk
Kulturhistoriska miljöer
Teknisk försörjning

Utgångspunkter för Östermalm 13

Karaktär och kulturmiljöer
Befolkning
Bostäder och arbete
Natur, parker, torg och stråk
Trafik

Framtidsfrågor 15

Den historiska stenstaden
Nationalstadsparken
Norra Djurgården
Södra Djurgården
Värtan-Frihamnen
Husarviken
Projektlista

Stadsbyggnadskontoret inbjuder till dialog

I detta områdesprogram har stadsbyggnadskontoret sammanställt sådana uppgifter som kontoret använder vid planeringen för **Östermalm**. Programmet redovisar även pågående planering och diskuterar hur stadsdelsområdet kan utvecklas framöver samt hur dess värden ska tillvaratas.

Områdesprogrammet är ett underlag för en dialog mellan medborgarna, stadsdelsförvaltningen och stadsbyggnadskontoret om framtiden i stadsdelsområdet. Stadsbyggnadskontoret fortsätter härmed det områdesvisa planeringsarbete, som inleddes med de stadsdelsbeskrivningar som ingick i samrådsförslaget till översiktsplanen hösten 1995.

Områdesprogram finns för samtliga 24 stadsdelsområden.

Stadsbyggnadskontoret är stadsbyggnadsnämndens beredande organ och stadens expertorgan i stadsbyggnadsfrågor. På stadsbyggnadsnämndens uppdrag har kontoret hand om frågor som rör markanvändning och byggande.



STADSBYGGNADS KONTORET

Fleminggatan 4, KUNGSHOLMEN
Tfn växel 08-508 260 00

Kontaktpersoner för Östermalm

Områdesprogram: Niklas Svensson
Planfrågor: Ulf Tärnström
Bygglov: Kaisa From

Områdesprogrammet i korthet:

Grönområden och utbyggnadsmöjligheter

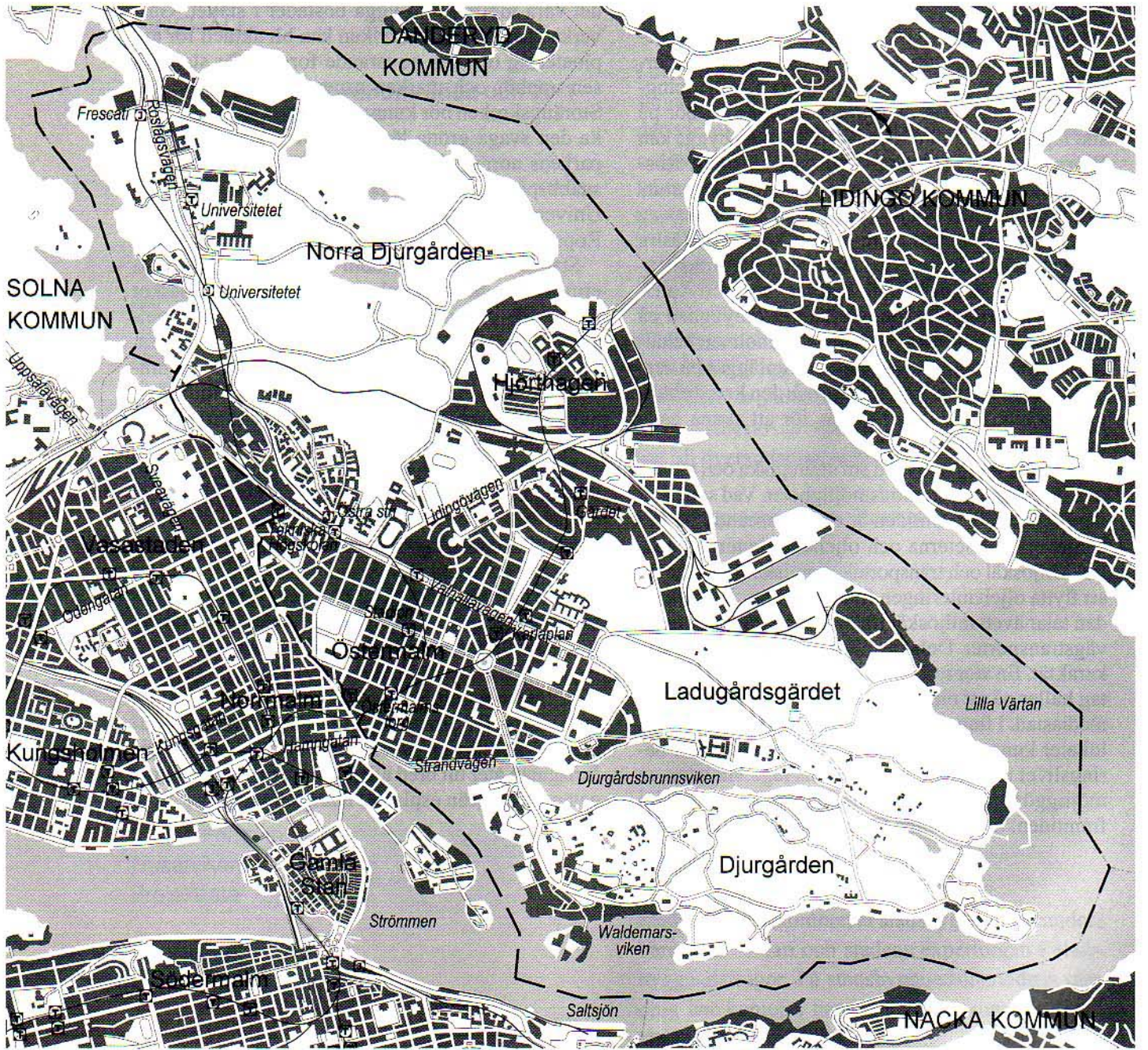
Nationalstadsparken ska behållas och skyddas, detta medför vissa restriktioner på nybyggnationer i området. Karaktären på byggnader i parken ska behållas, gröna korridorer ska förstärkas och buller- och luftföroreningar måste förbättras. Kraftledning- en från Värtaverket över norra Djurgården bör på sikt läggas under jord. Om Norra Länken byggs kan Björnnäsvägen stängas av för trafik. För att Roslagsvägen bättre ska anpassas till områdets natur- och kulturvärden ska den smalas av och kantas av trädplanteringar med gång- och cykelstråk. Västra delen av södra Djurgården ska även i framtiden användas för nöjen och kultur. Gröna Lund och Aquaria vattenmuseum är intresserade av utbyggnad på parkeringstomten emellan dem. Beckholmen behåller sina verksamheter och park kan anläggas på västra udden. Färjetrafiken till Djurgården kan förbättras och nya färjelägen föreslås för att skapa goda bilfria alternativ.

Värtan-Frihamnen med sitt strategiska och attraktiva läge har stora framtidsmöjligheter. Vad som sker med området i framtiden är dock beroende på hur hamnverksamheterna och oljehantering utvecklas. Miljöskäl och transportekonomiska skäl talar för att flytta oljehantering från Loudan. Å andra sidan talar även miljöskäl för sjöfarten framför landsvägstransporter. Delar av Värtan håller på att ändra karaktär. En stor inflyttning av TV och mediaföretag håller på att omvandla en del av området till en mediastad. I framtiden skulle attraktiva bostäder och lokaler kunna byggas i Värtan-Frihamnen och näringslivet utvecklas. Värtaverkets läge vid hamnen möjliggör miljövänliga transporter av biobränslen i framtiden. Stockholms Energis ställverk i Hjortha-

gen kan med ny teknik på sikt friställas. Här skulle det vara möjligt att bygga bostäder i stället. Gasverkstomten vid Husarviken kan bli aktuell för exploatering om den nuvarande formen för stadsgasen upphör och marken saneras. Industriområdet Storängskroken bör kunna utrymmas för att förstärka den svaga gröna länken mellan Nationalstadsparkens norra och södra del. I framtiden skulle en snabbspårväg kunna dras under Brunnsviken via Universitetet och genom norra Djurgården fram till Ropsten. .

Stadsdelskaraktären inom stenstadsdelen av Östermalm ska bevaras och ses över. Torg och parker ska vårdas och utvecklas och inga större bebyggelseförändringar bör tillåtas inom den täta stenstaden. Större nybyggnationer ska koncentreras till området där tidigare anspråktagen mark kan utnyttjas. Stadens front mot vattnet bör utvecklas och parken- tréer till nationalstadsparken tydligare göras.

Alléer, parker och trädgårdar kan med små medel förbindas till gröna stråk för att ge plats åt serveringar och goda förbindelsestråk för fotgängare. Förutom Nationalstadsparken har Östermalm en stor rekreativ potential i esplanadsystemet. Esplanaderna bör åter bli attraktiva grönstråk. Dagens trafiksituation och gatumiljöer på Östermalm bör ses över. Radikala förändringar kan åstadkommas om Karlavägens och Narvavägens avstängningar mot Karlaplan tas bort och Karlaplans cirkulationsfunktion återskapas. På Strandvägen bör parkeringen reduceras, Vallhllavägens mittparti rustas upp, Birger Jarlsgatan åter bli bred allégata och Erik Dahlbergs- gatan bli en grön esplanad utan parkering.



ÖSTERMALMS STADSDELSOMRÅDE

500 0 500 1000 1500 m

Östermalm

Historik och karaktär

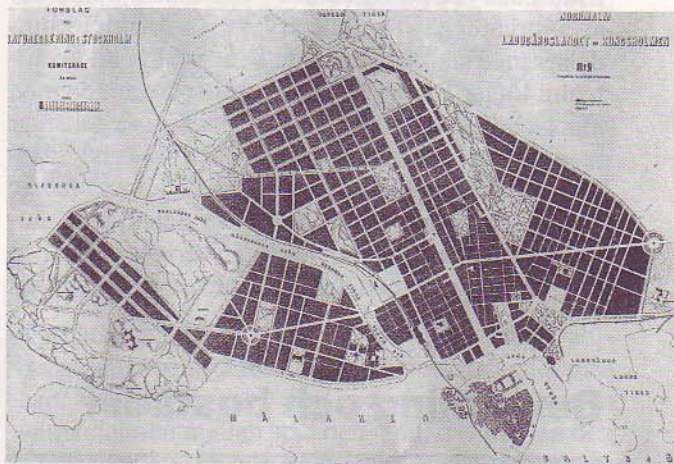
Östermalm har en stadsplanemässigt enhetlig men arkitektoniskt variationsrik stenstadsbebyggelse från årtiondena kring sekelskiftet, med fina stadsparker och platsbildningar. Gärdet, Hjorthagen och Ekhamnen har en bebyggelse i typisk funktionalistisk stil från 1930-talet med mycket grönska. Norra och Södra Djurgården är innerstadens största natur-, fritids- och kulturområde.

Den västra delen av Ladugårdslandet, Östermalms benämning fram till 1885, donerades 1640 av förmyndarregeringen till Staden. På 1600-talet hade en rutnätsplan uppgjorts med gator som finns än i dag i sin gamla bredd; t ex Riddargatan och Storgatan. Längre dominerade enkla trähus och murade tegelhus stadsdelen men idag präglas Östermalm upp till Valhallavägen av Albert Lindhagens esplanadsystem från 1800-talets senare del med stenstadens typiska gatumönster, hushöjder och kvartersindelning. Här uppfördes till en början enkla byggnader i den som då kallades ladugårdstilen. I dag har de flesta ersatts av representativa - numera upprustade - femvåningshus från sekelskiftet ibland med insprängda nybyggen. Det finns en rad högklassiga byggnader, platser, gatustråk och parker inom Östermalm. Flera militära anläggningar som finns kvar i stadsdelen påminner om att området tillhört Kronan; Kronobageriet, Armémuseum, Hovstallet, Livgardet till häst, Göta och Svea Livgardes kaserner. Strandvägen är en magnifik strandallé kantad med ståtliga byggnader för i huvudsak bostäder. Andra esplanader är Karlavägen, Narvavägen och Valhallavägen. Karlaplan blev Esplanadsystemets enda stjärnplats. Dessa och många populära stråk som Birger Jarlsgatan kantas av hus med en blandning av kontor och bostäder med attraktiva butiker, restauranger och annan service i gatuplanet. Humlegården är en av stadens äldsta parker. Här byggdes Kungliga Biblioteket.

Villastaden anlades på 1870-talet i en helt ny stil samtidigt som nya förorter som Djursholm och Saltjöbaden. Även Lärkstaden med bebyggelse från epoken med jugend, nationalromantik och med stadsplan av stadsarkitekten Per Hallman anpassad efter terrängen skulle locka med representativt boende. Idag har dessa områden till stora delar kontrollerats. Eriksbergsområdet från 1910-talet präglas

också av den kuperade marken och nationalromantik.

Resten av Ladugårdslandet, Ladugårdsgärdet, användes länge för militära övningar och på senare tid politiska manifestationer. I området finns flera av försvarets centrala förvaltningar. Norr om Valhallavägen togs mark på 1880-1920-talet i anspråk för sjukhus och högskolor. En del mark lät Kronan stycka av och sälja för att 1932-37 bebyggas med Gärdesstaden. Här infördes en ny stadsbyggnadsidé med öppna och storskaliga former. Stadsplanen och arkitekturen är ett exempel på tidig funktionalism anpassad till en redan befintlig innerstadsstruktur.



Albert Lindhagens stadsplan för Stockholm från 1866

På 1880-90-talet avyttrade staten djurgårdsmark för tekniska verk och hamnändamål till staden. Värthamnen och Frihamnen i områdets östra del är nu regionens största hamn med omfattande gods- och passagerartrafik. Hamnområdet fungerar som terminal för transporter av gods till regionen och landet i övrigt, för persontrafik till Finland och Baltikum. I närheten till hamnen finns även verksamheter som är knutna till dessa transporter som t ex terminaler, oljedepåer samt andra miljöstörande anläggningar som gasverk och kraftvärmeverk. Området är av betydelse för regionens näringsliv. Allt detta alstrar tung lasttrafik som idag går igenom park- och bostadsområden. Mitt i området ligger Hjorthagens bostadsområde från 1930-talet, den äldsta delen strikt uppförd enligt funktionalistiska ideal.

Större delen av stadsdelens yta upptas av Sveriges första nationalstadspark. Den utgörs i huvudsak

av Norra och Södra Djurgården. Inom parken finns stora natur-, fritids- och kulturvärden. En stor del är kunglig mark och ägs av Djurgårdsförvaltningen. I parkens norra del ligger Bergianska Trädgården och landets största universitets- och forskningsområde med Stockholms Universitet och Kungliga Tekniska Högskolan, utbyggd i flera etapper på 1900-talet. Intill finns också flera idrottsanläggningar med Stadion i nationalromantisk stil vid Valhallavägen. På Djurgården finns flera nationella museer bl a Naturhistoriska Riksmuséet. Längst i norr ligger Ekshagens funktionalistiska bostadsbebyggelse från 1930-talet, områdena intill har senare bebyggts med studentbostäder.

Södra Djurgården innehåller flera institutioner och museer av stor betydelse för turismen. Några av dem; Skansen och Vasamuséet, är de mest besökta i Stockholm och Sverige. Detta är även ett av stockholmarnas populäraste utflyktsmål. Här finns Djurgårdsstaden från 1600- och 1700-talen, ursprungligen bostäder i anslutning till de varv som länge fanns här. Flottan hade fram till slutet av 1950-talet en stor verksamhet i Galärvarvet. Den södra stranden har fortfarande en stark marin karaktär med hamnar för fritidsbåtar och Beckholmens verksamhet. Denna del av Djurgården har både spårvagns- och färjeförbindelser med stadens centrum. I anslutning till Östermalm ligger Diplomatstaden, idag ett område med många utländska beskickningar, men stora delar var ursprungligen bostäder. De arkitektoniskt högklassiga och påkostade villorna bidrar till karaktären av avskild förnäm stadsmiljö. Södra delen av Ladugårdsgärdet har staten använt för Sveriges Radio och TV:s utbyggnad med Kaknästornet och för museer.

Befolkning och bostäder

BEFOLKNING	Östermalm	Innerstaden	Stockholm
folkmängd 1996	59 678	266 004	718 462
andel 0-15 år	12%	12%	17%
andel 65-år	23%	19%	20%

Östermalm är stadens befolkningsmässigt största stadsdelsområde med snart 60 000 invånare. Det som utmärker stadsdelen från övriga när det gäller åldersstruktur är den relativt höga andelen äldre. Denna andel kommer enligt prognoserna att minska kraftigt, även i jämförelse med andra delar av staden. Andra förändringar att notera är att skolbarnen ökar kraftigt i Östermalms stadsdelsområde.

Östermalm har en liten andel smålägenheter jäm-

BEFOLKNING	Östermalm	Innerstaden	Stockholm
Prognos 2004	61 243	278 107	746 817
förändring 1 %	3%	5%	4%
förändring 1-5 år	4%	3%	-1%
förändring 6-15 år	28%	23%	20%
förändring 65-	-18%	-14%	-16%

fört med övriga innerstaden, men däremot en hög andel bostadsrätter. Östermalm är den stadsdel som näst efter Maria-Gamla Stan haft den mest omfattande bostadsproduktionen under senare år. Omkring 1 500 bostäder har färdigställts under de senaste fem åren. I Starrbäckensängen norr om Militärhögskolan vid Valhallavägen uppfördes ca 750 lägenheter, i Ruddammen vid fd Roslagstulls sjukhus uppfördes ca 450 lägenheter, i Skvadronen vid Erik Dahlbergs-gatan uppfördes ca 170 lägenheter och i kvarteret Träskfloden vid Jarlplan uppfördes ca 170 lägenheter.

BOSTÄDER	Östermalm	Innerstaden	Stockholm
1 - 2 rok	58%	68%	55%
3 rok -	42%	33%	45%
andel före 1951	79%	77%	54%
allmännyttan	12%	19%	31%
bostadsrätt	31%	28%	22%
barnhushåll	11%	12%	18%
ensamhushåll	62%	65%	54%

Tillgänglighet

Östermalm har en för innerstaden hög andel pensionärer. Andel lägenheter som har hiss är mellan 50-75 % i hela innerstaden. Denna tillgänglighet är bra jämfört med övriga delar av staden. I samband med ny och kompletteringsbebyggelse bör behovet av hiss trots detta särskilt beaktas.

Arbete

Östermalm har en femtedel av innerstadens arbetsplatser. I relation till antalet boende har Östermalm en hög arbetsplatskvot. Arbetslösheten har minskat under de senaste åren, vilket följer den allmänna trenden. Antalet arbetsplatser i stadsdelsområdet har däremot ökat relativt mycket. Det innebär att ett antal nya arbetsplatser har nyetablerats i området under de senaste åren. Ett antal byggen har bidragit till detta tillskott av nya arbetsplatser inom stadsdelsområdet. Bla vid Frescati har en ny byggnad för geovetenskaperna byggts som omfattar 20 000 kvm.

	Östermalm	Innerstaden	Stockholm
arbetsplatser-94	58 534	247 751	445 358
arbetslöshet-95	4,70%	6%	6,40%
socialbidrag-94	4%	6%	10,20%
medelinkomst-93	201 300	181 817	176 400

Service och kultur

Inom stadsdelsområdet finns Stockholms Universitet och Tekniska Högskolan med ett brett utbud av

utbildning och forskning. Eftersom stadsdelsområdet är en del av innerstaden finns en bra tillgång till både service och kultur. Dock är stadsdelen uppdelad i en stenstadsdel och så finns de yttre delarna; Frescati, Universitetet och Ruddammen där det finns en mindre tillgång till kommersiell service. Tillgången till barnomsorg och skola har hittills varit bra men de växande barnkullarna gör att läget snabbt förändras. Idag finns ett växande behov av både nya skolor och lokaler för äldreomsorgen.

Trafik

Östermalms stadsdelsområde har en god kollektivtrafikförsörjning. Flera busslinjer finns inom området. Två tunnelbanelinjer korsar Östermalm. Det är linjen mot Mörby centrum och mot Ropsten. 7 Tunnelbanestationer finns inom stadsdelsområdet; vid Östermalmstorg, Karlaplan, Gärdet, Ropsten, Stadion, Tekniska högskolan samt Universitetet. Tunnelbanestationernas tillgänglighet för äldre och handikappade är god. Samtliga tunnelbanestationer har minst en hissförbindelse mellan gatuplan och plattform. Vid Tekniska Högskolan finns omstigningsmöjligheter till Roslagsbanan, som har ändhållplats vid Östra station. Vid Östra station/Tekniska högskolan finns även bussterminalen för Roslagsbussarna. En museispårvagnslinje går mellan Norrmalmstorg och Oakhill på Djurgården.

Trafiksituationen på Östermalm kan komma att förändras om den planerade Norra Länken byggs. Det är för närvarande osäkert om Norra Länkens alla delar kommer att genomföras.

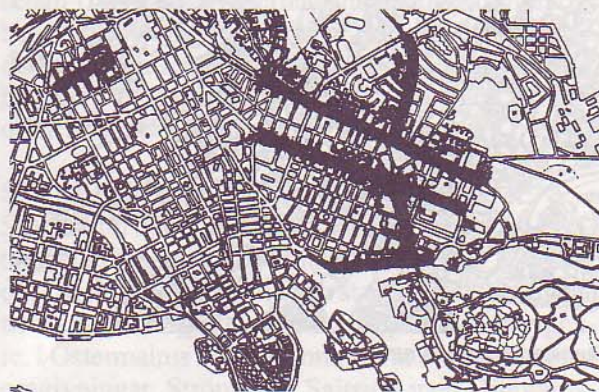
Värtahamnen/Frihamnen är regionens enda fullservicehamn och den har en omfattande utlandstrafik. Färjetrafiken till Finland och Baltikum är ett viktigt inslag. Frihamnen har ostkustens enda livsmedels kontrollstation, vilket innebär att en stor del av de importerade livsmedlen måste passera hamnen. I anslutning till färjelägena finns hotell och konferenscenter. Hamnområdet används för transporter av gods till regionen och landet i övrigt samt för kraft- och värmeproduktion. Här finns också verksamheter som är knutna till dessa transporter, t ex terminaler, oljedepåer samt andra miljöstörande anläggningar som kraftvärmeverk. Området har stor betydelse för regionens näringsliv. Hamnen har därför stor strategisk betydelse för Stockholm.

Hamnområdet har järnvägsanslutning via Värtabanan, som används för kombitrafik och i viss utsträckning också för trafik med järnvägsvagnar mot Finland via tåg färjeläget i Värtahamnen. Industri-spåret har särskild betydelse för godstrafiken med hänsyn till anslutningen till regionhamn och kopplingen till utrikestrafiken i hamnen. Lastbilstrafiken från och till hamnen tvingas i dag gå via Valhallavägen med dålig miljö för många boende som resultat.

Den planerade Norra Länken kommer att ge området bättre vägförbindelser. Det är för närvarande oklart om och hur Norra länken kommer att utformas. Arbetena med länken är för närvarande stoppade och planeras att bli försenade med omkring två år.

Natur, parker, torg och stråk

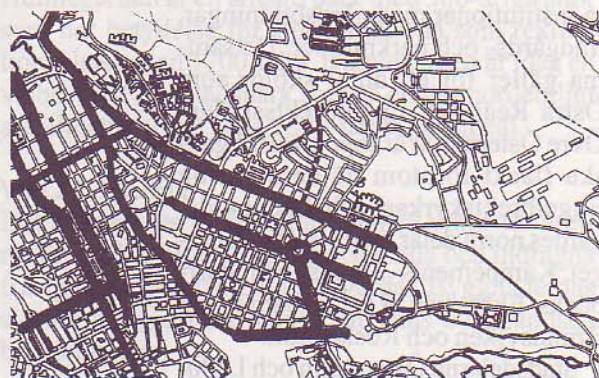
Grönskans uttryck på Östermalm präglas av tre huvudsakliga utbyggnadsetapper: Tiden kring sekelskiftet vid Karlaplan, 10-20-talet med den nationalromantiska epoken kring Engelbrektskyrkan och 30-talets luckra och ljusa stadsbyggnadskonst i slutningen kring Tessinparken. Den täta kvartersstaden på Nedre Östermalm struktureras av stadsdelens breda esplanader.



Esplanaderna

Karlavägen, Strandvägen, Narvavägen, Erik Dahlbergsgatan och stadens bredaste treskeppiga esplanad; Valhallavägen. Valhallavägens har rollen som vattendelaren mellan stad och land; dvs mellan den täta staden och en hus-i-park zon. Birger Jarlsgatan är stadsdelens trädplanterade boulevard och är tillsammans med esplanaderna en av stadsdelens karaktärsgator.

Stadsdelens platsbildningar är samlade framför allt till diagonalen Birger Jarlsgatan på tvärs stadens rutnätsmönster.

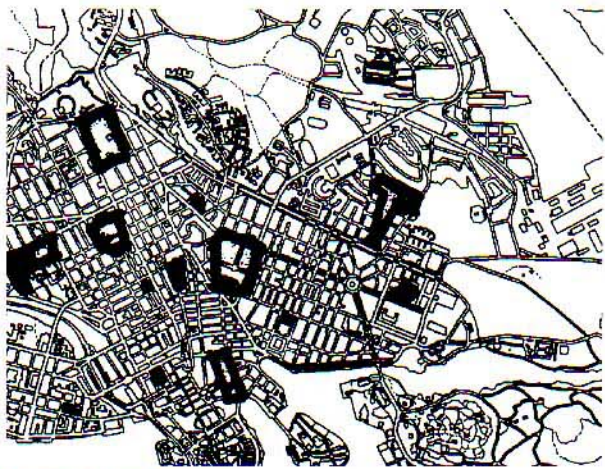


Karaktärsgatorna

Dessa är Nybroplan, Stureplan, Erikbergsplan, Jarlaplan och Roslagstullsplan. Här finns också ett antal namnlösa mindre platser och planeringar värdefulla för stadslivet och stadsbilden. Östermalms-torg är den historiska marknadsplatsen.

Nybrokajen och Strandvägen har utbyggda kajer med aktiv båttrafik och ett av stadens stora rekreationsstråk, dock stört av parkeringar och bensinstationer. På Östermalm finns också stora landskapskvaliteter i Nybrovikens, Ladugårdslandsvikens, Djurgårdsbrunnsvikens och Brunnsvikens vattenrum.

Inom Östermalm finns Humlegården, Stureparken, Gustav Adolfsparken, Tessinparken och Nobelparken. I Gustav Adolfsparken och Tessinparken finns det parklekar.



Stenstadens gröna rum

Östermalms stadspark är Humlegården. Inom Gärdesområdet har Tessinparken en samlande och förbindande parkfunktion. Inom årsringen 1920 finns Jarlaparken, Ellen Keys park i en klassiserande symmetrisk parkkomposition. Kyrkogårdar med grönstyrka är Hedvig Eleonora, Gustav Adolf och Engelbrektskyrkan, där den dramatiska topografin lyfts fram, vilket gäller för hela närområdet som har en medeltida stadsprägel. Inom Östermalmsområdet finns ett flertal stora institutioner med gårdsbildningar, trädgårds- och parkmiljöer. Detsamma gäller för ett antal skolor som Östra Real och Engelbrektskolan. Övre Östermalm är topografiskt ganska flackt förutom höjderna kring Engelbrektskyrkan och Ladugårdsgårdens norra delar med Hjorthagsberget, Kampements- Smeds- och Starrbäckes Ekbackar, Roslagsberget vid Brunnsviken och Roslagstull.

Stadsdelarna Östermalm och Ladugårdsgården stora rekreativa resurs

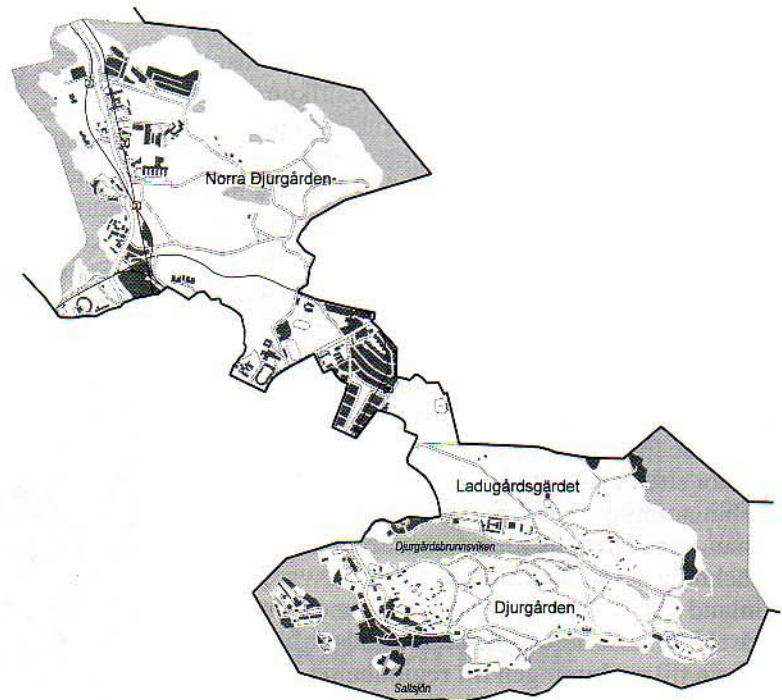
finns i den anslutande nationalstadsparken. Valhallavägen har en viktig sammanbindande roll mellan nationalstadsparkens delar.

Nationalstadsparken

Inom området finns stora naturparker: Norra och Södra Djurgården. Dessa ingår i Sveriges första nationalstadspark. Det unika med parken är att ett så vidsträckt område - lika stort som Stockholm innerstad - i direkt anslutning till storstaden har så betydande natur-, kultur- och friluftsvärden. Det är Sveriges mest besökta natur- och kulturområde. I nationalstadsparken finns även betydelsefulla institutionsområden, attraktiva bostadsområden och uppskattade museer och nöjesparker.

På Norra och Södra Djurgården gäller bestämmelser enligt naturresurslagen 3 kap § 7, om Nationalstadsparken: "Inom en nationalstadspark får ny bebyggelse och nya anläggningar komma till stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden skadas."

Naturreservat ska bildas för Norra Djurgården. På Norra Djurgården finns Ugglevikens fuktlövskog har mycket högt naturvärde. Ugglebacken, Lappkärrer med intilliggande områden och Stora Lappkärrsberget har högt naturvärde. En kvalitet att värna är den rofylldhet och tystnad som råder i stora delar av området. Området kring Stora Skuggan är viktigt för idrottsverksamhet. En kulturmiljö med särskilt bevarandevärde finns intill Naturhistoriska riksmuseet. Norra Djurgården, med våtmarker och sam-



Stockholms del av Nationalstadsparken

manhängande ädellövbestånd, är ett ekologiskt särskilt känsligt område. Ädellövsbestånden är livsmiljö för hotklassade arter. Stränder och våtmarker har betydelse för den biologiska mångfalden.

Södra Djurgårdens höga naturvärde tillsammans med dess stora värde för rekreation gör att östra delen av södra Djurgården ska säkerställas som naturreservat. Flera områden eller objekt har högt vetenskapligt naturvärde. På södra Djurgården främst av botanisk art och på Ladugårdsgårde främst av geologisk art. En kvalitet att värna är den rofylldhet och tystnad som råder i vissa delar av området.

Brunnsviken och Hagaparken, som tillhör Solna, är ett annan del av Nationalstadsparken som finns i anslutning till stadsdelsområdet Östermalm. I Brunnsvikenområdet finns ädellövbestånd som är livsmiljö för hotklassade arter och stränderna har betydelse för rekreation och biologisk mångfald. Östra delen av Södra Djurgården innehåller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, naturmark och anlagda parker. Östra Ladugårdsgården upp mot stadsdelen Gärdet är viktigt för idrottsverksamhet. Norra Djurgården innehåller såväl naturmark, anlagda parker som bebyggelse. Området är av stort intresse för naturvård, kulturminnesvård och rörligt friluftsliv.

Kulturhistoriska miljöer

Hela Stockholms innerstad med Djurgården är klassat som riksintresse för kulturminnesvården, med avseende på 8 företeelser och 31 miljöer. Detta avsnitt tar upp dessa "värdekärnor" på Östermalm som ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. "Värdekärnor" inom nationalstadsparken redovisas ej på kartan eftersom nationalstadsparken innebär ett starkare skydd. Dock redovisas de värdekärnor vars värde mer är kopplat till innerstadens utbyggnad än nationalstadsparkens värden.

Där utöver redovisas "kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer" på Östermalm. De olika miljöerna beskrivs kortfattat och finns markerade på kartan; "Kulturhistoriska miljöer".

De olika stadsbyggnadskaraktärer som finns på Östermalm, och för vilka det finns olika förhållningsätt är särskilt behandlade i "Byggnadsordning för Stockholm". Utöver detta finns det också en kulturhistorisk klassificering av bebyggelsen i Stockholms innerstad. Byggnaderna har klassificerats i fyra kategorier med hänsyn till deras kulturhistoriska värde. Klassificeringen är gjord i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret och stadsmuséet. Enskilda byggnader redovisas inte i detta material.

"Värdekärnor" som ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

KULTURLAGER OCH ANDRA LÄMNINGAR FRÅN MEDELTID OCH 1500-TAL

Alla lämningar från denna tid är av mycket stort nationellt historiskt intresse. (Redovisas ej på kartan.)

1600-TALETS STADSPLANESTRUKTUR

Under 1600-talet skulle staden bli värdig landets nya stormaktsställning. En ny stadsplan lades ut över malmarna, den naturliga topografin utplånades på många håll. Stadsplanen har haft största betydelse för innerstadens utformning. (Redovisas ej på kartan.)

1800-TALETS STADSPLANESTRUKTUR

Planerna som fastställdes runt 1880 byggde i stort vidare på de rutnätsplaner som format Stockholm sedan 1600-talet. Planerna hämtade inspiration från bl a Paris och Berlin och blev uppkallade efter den drivande kraften, Albert Lindhagen. Dessa planer har gett Stockholm dess ännu till stora delar bevarade struktur. (Redovisas ej på kartan.)

STADENS FRONT MOT VATTENRUMMEN

Stockholm har byggts på ett kuperat landskap i mötet mellan Saltsjön och Mälaren. Vattnet är en viktig del i Stockholms historia och stadens front mot vattnet har alltid utgjort en viktig fråga för stadsbyggare. I Östermalms stadsdelsområde är Norrström med omgivning, Strömmen, Saltsjön med Djurgårdsstranden, Nybroviken med Strandvägen samt Djurgårdsbrunnsviken med omgivning viktigast att slå vakt om. (Redovisas ej på kartan.)

ESPLANADERNA

Esplanaderna är av riksintresse för kulturminnesvården. Valhallavägen, Narvavägen, Karlavägen och Strandvägen är utomordentliga exempel på hur esplanadsystemet förverkligats i Stockholm.

HUMLEGÅRDEN

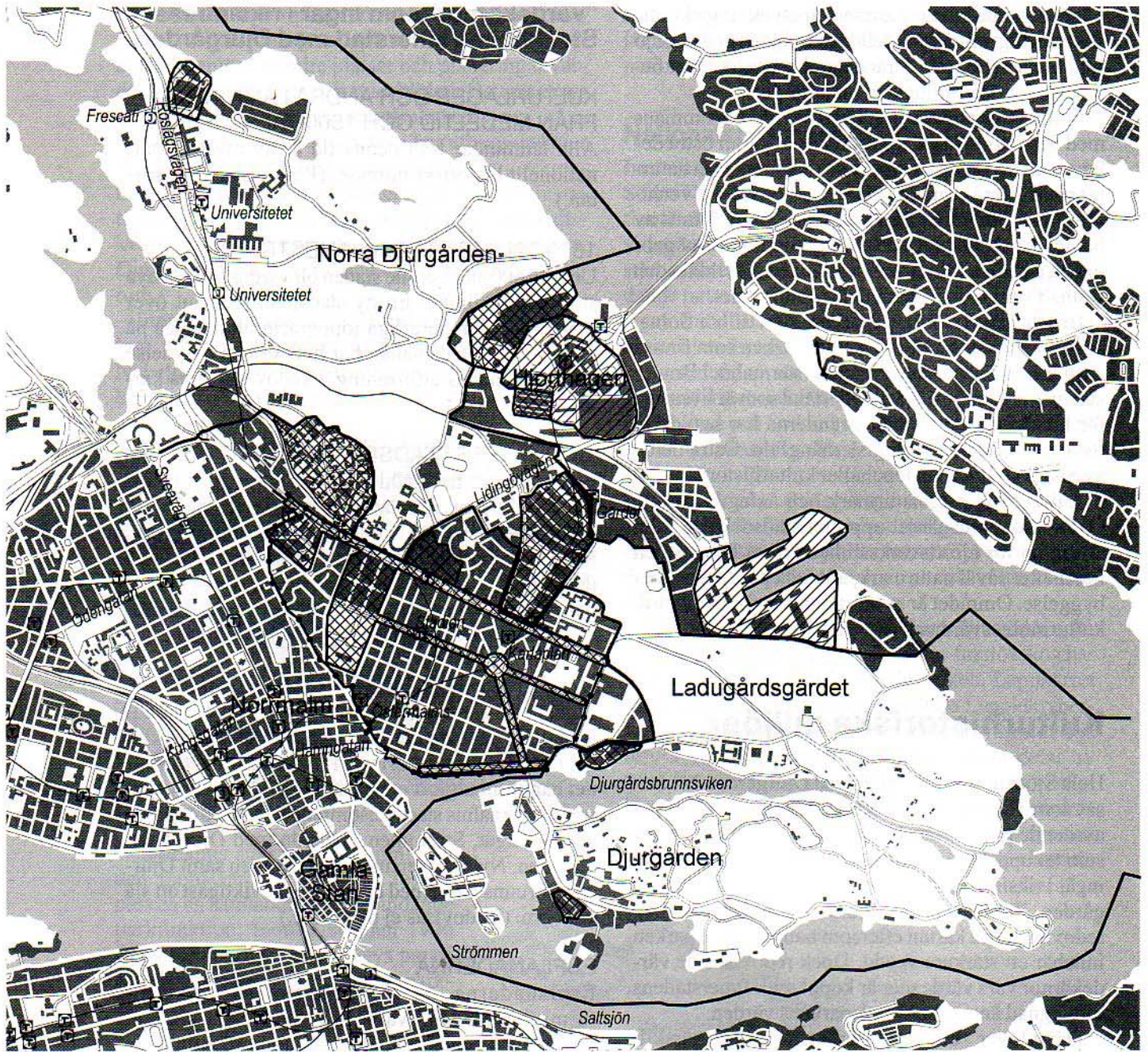
Humlegården är en anlagd park med 300-åriga anor som har betydelse för stockholmarna som rekreationsplats sedan 1700-talet. Humlegården är idag en välbevarad stor stadspark som på ett utomordentligt sätt illustrerar det sena 1800-talets parkideal.

VILLASTADEN

Det är Sveriges första villastad med villor för året-runtbruk. Villorna är stora, fristående och indragna från gatan med planterade förgårdar. Byggnadernas storlek har gjort att många används av utländska beskickningar.

SÖDRA DJURGÅRDEN

Kultur- och naturmiljön är riksintresset. Den ligger



KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA MILJÖER



Värdekärnor som ingår i riksintresset,
Stockholms innerstad med Djurgården



Stadsdelar och områden där särskild uppmärksamhet behöver
ägnas åt kulturhistoriska värden (enligt Stockholms stadsmuseum)



Den historiska stenstaden - område där särskild
uppmärksamhet behöver ägnas åt kulturhistoriska värden.



Nationalstadspark

LÄRKSTADEN

Lärkstaden är ett tidigt exempel på en terränganpassad, oregelbunden stadsplanestruktur. Såväl stadsplanens utformning som byggnadernas arkitektur har stort kulturhistoriskt värde och är väl bevarade.

DIPLOMATSTADEN

Omkring Engelska kyrkan ligger Diplomatstadens stora enfamiljsvillor på oregelbundna tomter, ofta vända mot Djurgårdsbrunnsviken. De är uppförda på 1910- och 1920-talen och ritades av tidens främsta arkitekter med ett enhetligt formspråk och utformning av gårdar och planteringar mot vattnet. (Ligger inom nationalstadsparken, men redovisas separat.)

GÄRDET

Med Gärdesstaden infördes en ny stadsbyggnadsidé med öppna och storskaliga former. Stadsplan och arkitektur är ett exempel på tidig funktionalism anpassad till en redan befintlig innerstadsstruktur. Utformningen av Tessinparken är en viktig del i kulturmiljön. (Ligger inom nationalstadsparken, men redovisas separat.)

DJURGÅRDSSTADEN

Området omfattar främst timrade, envånings arbetarbostäder från 1700-talet och tvåvånings flerbostadshus i trä från 1830-1860. Djurgårdsstaden har bevarat karaktären av förindustriellt arbetarsamhälle knutet till Djurgårdsvarvet. (Ligger inom nationalstadsparken, men redovisas separat.)



Smalhusområdet Abbessinen i Hjorthagen

ABESSINIEN I HJORTHAGEN

Abessinenområdet är ett väl utformat smalhusområde med funktionalistiskt formspråk. Området är ett exempel både på tidiga bostadsrättsföreningar för arbetare och hur arkitekten enligt funktionalismens synsätt planerade ett bostadsområde från stadsplan till lägenhetsdetaljer.

SÖDRA DJURGÅRDEN

Kultur- och naturmiljön är av riksintresse. Den långa

traditionen som naturpark och folkligt utflyktsmål är unik. Det är samspelet mellan natur och kultur som karaktäriserar Djurgården. (Ingår i nationalstadsparken och redovisas ej på kartan).

BECKHOLMEN

På Beckholmen har verksamheter med anknytning till handel och sjöfart bedrivits sedan 1600-talet. Den stora dockanläggningen tillsammans med den välbevarade bostadsbebyggelsen från verksamheternas skilda faser utgör en i Sverige unik industrimiljö. (Ingår i nationalstadsparken och redovisas ej på kartan).

INSTITUTIONSBÄLTET VID NORRA DJURGÅRDEN

De offentliga institutionerna för i huvudsak sjukvård, undervisning, vetenskap och forskning har fått en samlad placering i ett bälte i parkmiljö utanför den tätbebyggda staden, vilket är en typisk företeelse i europeiska städer kring sekelskiftet 1900. (Ingår delvis i nationalstadsparken. De delar som ej ingår i nationalstadsparken redovisas som "värdekärnor" på kartan och dessa är; Tekniska Högskolan och Musikhögskolan.)

GASVERKET

Gasverket är en tidstypisk, storartad kommunal satsning. Ferdinand Bobergs högklassiga arkitektur är väl bibehållen vad gäller gasklockor och andra byggnader.

Kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer

DEN HISTORISKA STENSTADEN

Stenstaden utmärks av den täta kvartersbebyggelsen med en varierad användning. Stenstaden av kontinentalt 1800-tals snitt med sitt karakteristiska läge vid vattnet är utbyggd enligt 1600-talets rutnätsplan och utgör i sin helhet ett kulturhistoriskt särskilt värdefullt område. (Stenstadsdelen av Östermalm redovisas med en gräns på kartan).

HJORTHAGEN

Hela området Hjorthagen är av kulturhistoriskt intresse. De äldre delarna av området byggdes på slutet av 1800-talet och början av 1900-talet med arbetarbostäder för arbetarna i Värtahamnen och Gasverket.

HAMNMAGASIN, FRIHAMNEN

Värdefulla byggnader och hamnmagasin från 1910-30-talet. Här finns bl a Banankompaniet, Fordfabriken och Lindarängshangaren.

EKHAGEN

En funktionalistisk bebyggelse från 1930-talet väl

inpassad i den unika ekbacksmiljön. (Ligger inom nationalstadsparken, men redovisas separat.)

Teknisk försörjning

Energi

I stort sett samtliga bostäder inom Östermalms stadsdelsområde är försörjda med fjärrvärme. För de delar som ännu inte är fjärrvärmeanslutna planeras en utbyggnad under de närmaste åren. Inom stadsdelsområdet ligger en av Europas största kraftvärmeverk; Värtaverket. Här samproduceras el och fjärrvärme med en hög resurseffektivitet. Värtaverkets läge vid hamnen gör att miljövänliga transporter av biobränslen i framtiden är möjliga. Det finns ytterligare två mindre anläggningar i Ropsten och vid Loudden. Den totala effekten för hela anläggningen är 1 500 MW. Värtanätet förser hela norra innerstaden med fjärrvärme. I anläggningen i Ropsten samproduceras fjärrkyla med fjärrvärmen. Denna fjärrkyla förser delar av Norrmalm och Kungsholmen. Stadsdelen korsas av innerstadens enda kraftledning. Det är en 220 kV kraftledning som sträcker sig från Värtaverket över Norra Djurgården upp mot stadsgränsen till Solna.

Vatten och avlopp

Stockholm har antagit en policy för lokalt omhändertagande av dagvatten. Policyn gäller vid nyproduktion av bostäder och arbetsplatser.

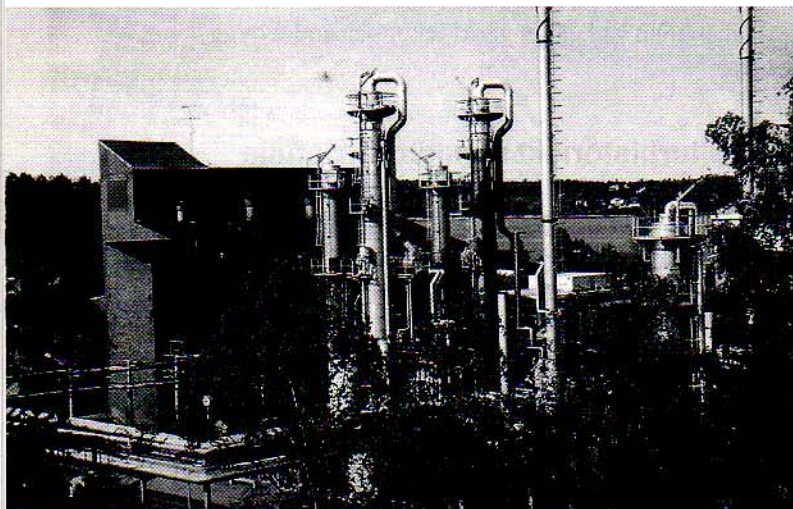
Avloppsreningsverket vid Loudden är en av två i innerstaden. Reningsverket tar emot avloppsvatten från delar av innerstaden främst Östermalm och Hjorthagen. Verket har sin recipient i Lilla Värtan. Under delar av Östermalm ringlar sig "Ormen". Det är en 3,5 km lång tunnel som ska ta om hand bräddvatten från det befintliga avloppsnätet. På detta vis kan det bräddade avloppsvattnet sedimenteras och ledas till Henriksdalsverket. Risker för översvämningar minskar samtidigt som oönskade utsläpp till Brunnsviken kan förhindras.

Avfall och återvinning

För att på sikt kunna minska den totala mängden avfall i staden skulle det vara bra om det fanns tillgänglig statistik över hur stora de olika stadsdelsområdenas bidrag är. Om invånarna i stadsdelarna får en överblick över mängden avfall som de ger upphov till blir incitamenten till att reducera utsläppen starkare. Idag går avfallet från Östermalm till Högdalen för förbränning.

I Albano industriområde finns en omlastningsstation för returpapper. Härifrån transporteras pappret till Hallstavik med lastbil. Spåranslutning finns.

För att öka källsorteringen i innerstaden har SKAFAB och stadsbyggnadskontoret utarbetat ett system för källsortering. Detta innebär att ett antal källsorteringsstationer placeras ut i stadsdelarna. Vid dessa ska det gå att sortera avfall i flera fraktioner. Redan tidigare har liknande källsorteringsstationer funnits utplacerade i Nationalstadsparken. I Östermalms stadsdelsområde finns 12 källsorteringsstationer utplacerade.



Stockholms gasverk i Hjorthagen

Stockholms gasverk i Hjorthagen är en av två kvarvarande gasverk i Sverige. Gasverket förser stora delar av Stockholm samt angränsande kommuner som Nacka, Sundbyberg och Solna med stadsgas. 110 000 hushåll är anslutna till nätet. Kunderna utgörs av hushåll och restauranger som använder gasen till matlagning. Ett annat stort användningsområde är uppvärmning av småhus och panncentraler. I framtiden kan det bli aktuellt att konvertera naturgas till stadsgas om stadsgasen ska vara kvar i Stockholm. Naturgas är en relativt ren energikälla, men den är inte förnyelsebar, vilket innebär att den har en beräknad livslängd.

Utgångspunkter för Östermalm

Med avseende på diskussionen om Östermalms framtid tas inledningsvis upp utgångspunkter och övergripande förändringar som kan få konsekvenser för den framtida utvecklingen av Östermalm

Karaktär och kulturmiljöer

Stadsdelskaraktären inom stenstadsdelen av Östermalm ska bevaras och trasiga miljöer ska ses över. Denna del bjuder på den täta stenstadens miljö med dess gatumönster, hushöjder och kvartersuppdelning. Ett stort antal arbetsplatser av olika slag finns inom området. Den sena 1800-talsstrukturen på Östermalm med dess gatumönster, hushöjder och kvartersindelning bör bevaras. Stadsdelskaraktären ska bevaras i de delar som tillhör stenstadens krans och som till största delen utgörs av bostadsområden i funktionalistisk stil. Stor hänsyn måste tas till de kulturhistoriska och stadsmässiga värdena vid eventuella bebyggelseåtgärder. En förändring av befintliga bostäder bör i första hand vara inriktad på en varsam ombyggnad och upprustning. Rivning bör endast undantagsvis tillåtas.

Befolkning

Under de närmaste åren kommer befolkningen på Östermalm öka marginellt, däremot kommer andelen skolbarn att öka med omkring 20%, vilket får konsekvenser för stadsdelen.

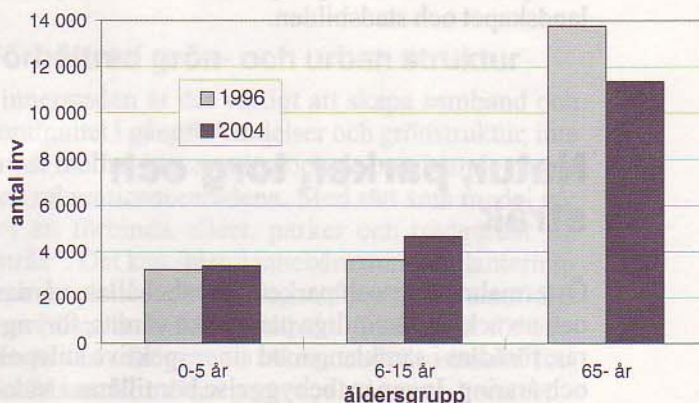
Situationen för skolorna på Östermalm har förvärrats under de senaste åren. Nu finns ett stort behov av nya skollokaler för Östermalms stadsdelsområde. Detta gör att omvandling av befintliga skollokaler inte bör ske. Efterfrågan är nu så pass stor att det är aktuellt med en ny skola inom Östermalms stadsdelsområde. Denna utveckling bör beaktas vid planering av nya bostäder inom Östermalm. Även ett mindre projekt kan här få konsekvenser för kapaciteterna i skolan.

På barnomsorgssidan ser situationen bättre ut. Det finns tillräckliga kapaciteter för att stadsdelsförvalt-

ningen ska kunna erbjuda plats inom den barnomsorgsgaranti som finns, dessutom kommer barn i dessa åldrar inte öka på samma sätt som skolbarnen.

För de äldre är situationen liknande, trots att antalet äldre minskar med omkring 20% under de närmaste fem åren. Stadsdelsförvaltningen har som ambition att de äldre i stadsdelen ska kunna bo kvar även efter det att de har ett behov av specialboende. Idag finns det inte tillräckligt med kapaciteter inom Östermalm. Det kan därför bli aktuellt med äldreboendeprojekt i framtiden. Behovet av denna typ av boende bör beaktas i planeringen av nya bostäder.

befolkningsprognos Östermalm



Bostäder och arbete

Framtida planering av Östermalm ska inriktas mot bostäder, arbetsplatser och service i en bra blandning. En förändring av befintliga bostäder bör i första hand vara inriktad på en varsam ombyggnad och upprustning. Kompletteringsbebyggelse bör i första hand avse bostäder, men inom vissa områden kan lokaler för t ex den högre utbildningen prioriteras. Kontorisering av bostäder bör hindras och redan kontoriserade bostäder bör om möjligt återställas till bostäder. Vid behov bör detaljplaner ändras så att planerna överensstämmer med den befintliga bebyggelsens utformning och erforderliga skyddsbestämmelser införs. Vindar kan inredas för bostadsända-

mål om stadsbild och bevarandevärden medger detta. Butiker bör ej omvandlas till kontor.

I enlighet med stadens målsättningar ska framtida exploateringar i huvudsak ske på redan i anspråktagen mark. Detta för att inte exploatera stadens kvarvarande grönområden. Större nybyggnadsprojekt får etableras på f d spår-, industri- och hamnområden. För mindre nybyggnadsprojekt blir det andra markbitar som kan bli intressanta i framtiden. Sjukhusområden, parkeringsdäck och andra lägre byggnader kommer i fortsättningen vara föremål för ett omvandlingstryck om det ska vara möjligt med mindre nyexploateringar i innerstaden. I framtiden bör större nybyggnationer i Östermalms stadsdelsområde koncentreras till områden där tidigare i anspråktagen mark kan utnyttjas. Det gäller stråket från Husarviken ner till Loudden där det finns en framtida omvandlingspotential. Nybebyggelse inom den befintliga strukturen bör endast ske när det kan tillföra en kvalitetshöjning jämfört med dagens markanvändning.

Institutionsområdet med KTH, Universitetet, Vetenskapsakademien m fl är av stort värde för Stockholm. Området ska kunna leva och utvecklas. Dess läge i eller vid Nationalstadsparken ger särskilda kvaliteter. Samtidigt ställer det krav på att kompletteringar och förändringar görs med stor hänsyn till landskapet och stadsbilden.

Natur, parker, torg och stråk

Östermalms torg och parker ska bibehållas, vårdas och utvecklas. Befintliga parker ska vårdas, förnyas, förädlas i samklang med sin respektive stilepok och årsring. Ingen ny bebyggelse bör tillåtas i sådana områden. Parkentréer till nationalstadsparken bör utvecklas och tydliggöras. Stadens front mot vattnet bör vårdas och utvecklas. Det innebär bl a att stränder och kajer så långt som möjligt bör vara tillgängliga och inte ska nyttjas som parkeringsplatser och trafikleder.

Nationalstadsparken

Naturresurslagens anspråk är hårdare för nationalstadsparken än för andra riksintressen. Det innebär emellertid att viss nybyggnation som har anknytning till befintliga verksamheter kan tillåtas inom befintliga bebyggelseområden om den uppfyller särskilda förutsättningar och krav. Bestämmelsen om nationalstadsparken i naturresurslagen behöver kompletteras med rättsligt bindande skyddsformer enligt naturvårdslagen, plan- och bygglagen, kulturminneslagen m fl. Beslut i enlighet med dessa lagar

ska underordna sig lagbestämmelsen om nationalstadsparken.

I förarbetena till nationalstadsparkslagen står det bl a att Norra Länken och Fysikcentrum ska kunna uppföras i enlighet med lagstiftningen. Lagen om nationalstadsparken har inneburit att en del projekt inte kommit till stånd. Andra projekt har med stöd av lagen minskats, ändrat läge eller på annat sätt bearbetats. Det mest uppseendeväckande var regeringsrättens tolkning av lagen som innebär att Norra Länken utgör ett ingrepp som påtagligt skadar värdena i parken. Denna EU-anpassade tolkning av nationalstadsparkslagen kan få konsekvenser för andra pågående och framtida projekt i och i anslutning till nationalstadsparken.

Trafik

Norra Länken

Norra Länken var en del av den planerade Ringen. Efter Dennispaketets upplösning kvarstår Norra Länken som en av de vägsträckningar som får statliga garantier. Norra Länken sträcker sig från Norrtull till Lidingövägen. Om Norra Länken byggs kan Björnäsvägen stängas av för trafik. Vägtunnlarna kräver ventilationstorn för att trafikantmiljön ska bli acceptabel. Tre torn uppförs i samband med Norra Länken; vid Rytstarstadion, Frescati och Norrtull. Tornen är mellan 25-35 meter höga. Projektet medför en ny trafikplats vid Värtahamnen (se karta). För närvarande är projektet osäkert eftersom regeringsrätten gav regeringen fel i att godkänna detaljplanen för sträckan Norrtull-Roslagstull. Utredning pågår för närvarande angående alternativa sträckningar eller tillvägagångssätt för att inte skada värdena i nationalstadsparken.

Gatumiljöer

För många gator på Östermalm är miljösituationen inte bra. Mycket trafik, bristande utformning och dåliga förutsättningar för gång- och cykeltrafikanterna gör att en hel del gatumiljöer bör ses över. Områdesvisa trafik- och gatumiljöplaner håller på att utarbetas för innerstaden. Planerna syftar till att visa hur trafiksystemet ska fungera och hur gator och torg kan utformas. Planerna är en utgångspunkt för stadens kontinuerliga arbete med gator och torg. Planerna kan utgöra ett underlag för prioritering av åtgärder och anslag.

Framtidsfrågor

Diskussionen i detta kapitel har som utgångspunkt de kvaliteter som bör bevaras och utvecklas, de brister som bör avhjälpas, samt det omvandlingstryck som finns för vissa attraktiva områden. Utifrån detta perspektiv resoneras kring de viktiga framtidsfrågorna, möjligheterna och större förändringar som rör Östermalm på lång sikt. Här finns dels i tiden närliggande projekt, dels visioner i ett längre tidsperspektiv. Kapitlet avslutas med en projektlista som tar upp de närmaste årens planering. Projekt på lång sikt som tas upp i detta kapitel finns med på projektkartan som punkter, som endast markerar var och inte vilken utbredning projekten kan komma att ha.

Den historiska stenstaden

I enlighet med det som står under "utgångspunkter för ett framtida Östermalm" kommer inga större bebyggelseförändringar ske inom det som vi i dagligt tal menar med Östermalm, nämligen den täta kvartersstaden som ingår i begreppet stenstaden. Förändringarna rör varsam ombyggnad och upprustning. Det är viktigt att vårda och utveckla torg och parker inom denna historiska del av staden.

Andra förändringar kan dock komma att ske inom denna täta del av stadsdelsområdet, även om det inte rör sig om nybyggen kan det bli förändringar som rör den offentliga miljön, trafiksituationen etc. Förändringar som förädlar och förbättrar det som redan finns utan att karaktären går förlorad.

Förbättrade gatumiljöer

Dagens trafikföring kan förändras radikalt genom att Narvavägens och Karlavägens avstängningar mot Karlaplan kan tas bort och dessa gator åter blir huvudgator. Detta minskar riskerna för onödig genomfartstrafik på bostadsgatorna.

Förändringar vid Strandvägen avser i första hand kajen. Parkeringen bör reduceras och kajen ges enhetlig markbeläggning. Bensinstationerna och containrar ska tas bort. Valhallavägens mittparti bör rustas upp. Karlaplan kan återskapas som cirkulationsplats. Parkeringen avvecklas successivt i mittpartiet och ytor tillförs gående och cyklister.

Birger Jarlsgatans karaktär av bred allégata kan

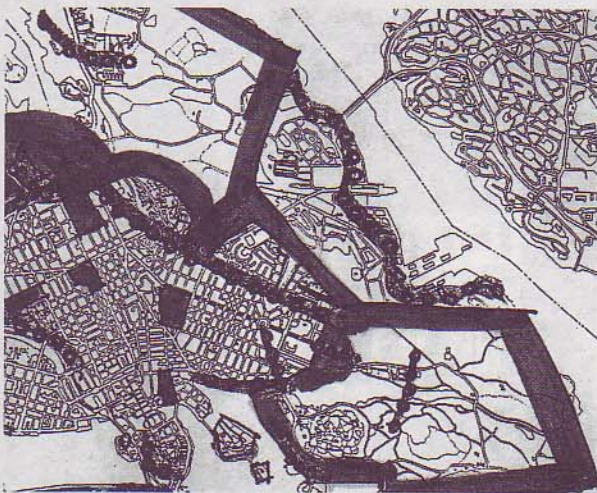
återskapas. En triangulär park ersätter trafiköarna vid Jarlaplan. Cykelbanor byggs längs gatan bägge sidor. Erik Dahlbergsgatan blir till en grön esplanad utan parkering. På sikt bör även Lidingövägen upp-rustas miljömässigt.

Stadsdelen delas in i bostadszoner. Inom dessa zoner tillåts endast en hastighet av 30 km/tim. Genomfartstrafik ska ledas utanför dessa zoner. Infarterna till bostadszonerna ska tydligt markeras så att bilisterna inbjuds till att sänka farten. Gatorna ska kompletteras med träd och nya träd ska planteras längs med flera av huvudgatorna, samt längs med gator som utgör attraktiva gångstråk. Tio kilometer nya cykelbanor förslås i huvudsak utmed huvudgatorna. Planerna medför att stadens mål för luftkvalitet klaras. Längs med huvudgatorna förbättras bullernivån endast marginellt.

Förbättrad grön- och urban struktur

I innerstaden är det viktigt att skapa samband och kontinuitet i gångförbindelser och grönstruktur, inte minst mellan innerstaden och de omgivande natur- och rekreationsområdena. Med rätt små medel går det att förbinda alléer, parker och trädgårdar till "stråk". Det kan ibland innebära mindre planteringar, mer plats för serveringar, fotgängare samtidigt som biltrafiken får stå tillbaka. Inte minst för barnen är det viktigt med säkra och hälsosamma förbindelsestråk mellan parken, skolan och hemmet.

Förutom nationalstadsparken har Östermalm en stor rekreativ potential i esplanadsystemet. Valhal-



Gröna stråk att utveckla och förbättra

lavägen, Karlavägen, Narvavägen, Strandvägen och Eriks Dahlbergsgatan, bör åter bli attraktiva rekreativstråk. Dessa breda gröna promenadgator är viktiga urbana länkar ut till anslutande rekreativlandskap. Inom esplanadens gröna zon kan gång- och cykelstråk ordnas. Kajer som Strandvägen friställs. Befintliga parker skall vårdas, förnygras, förädlas i samklang med sin respektive stilepok och årsring.

Framtida kollektivtrafikförbättringar

Det finns ett antal nya tunnelbane- och spårsträckningar som är möjliga i framtiden för att förbättra tillgängligheten av Stockholms kollektivtrafik och som får konsekvenser för Östermalm.

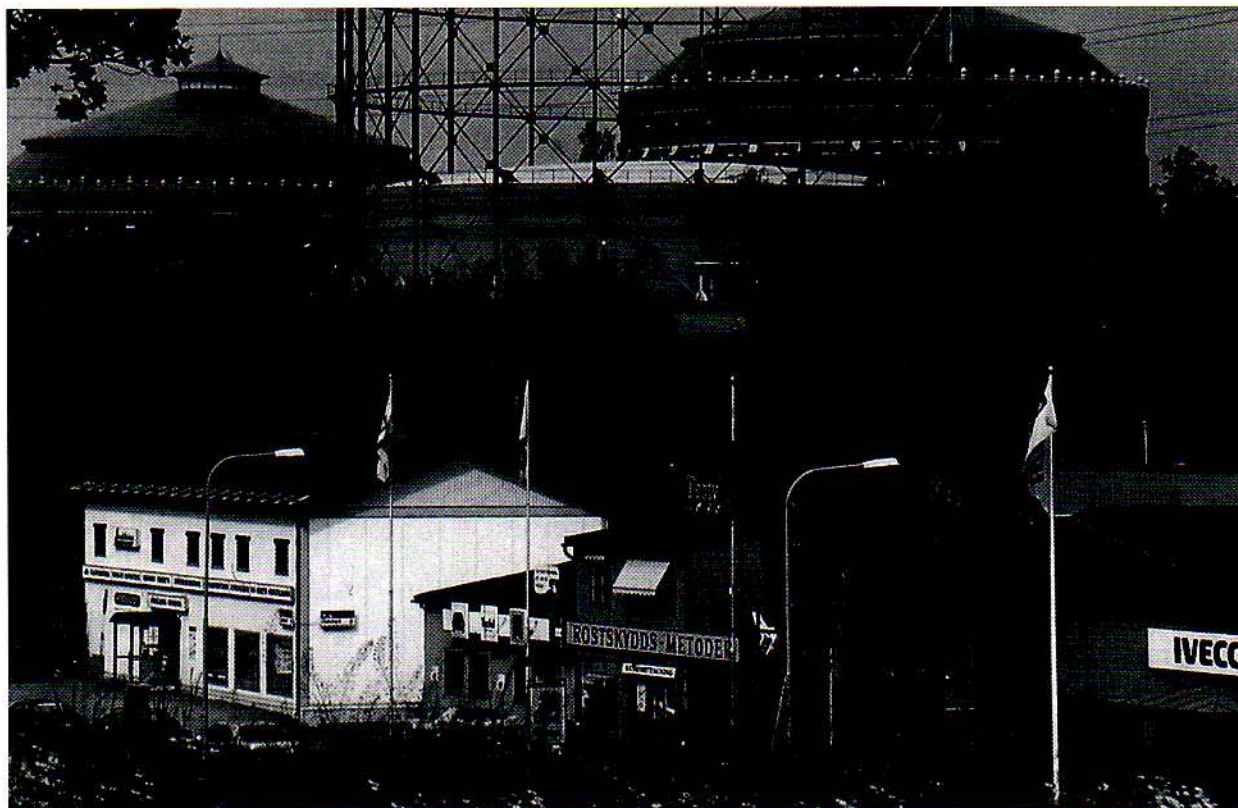
Det nya stomnätet som förelås för busstrafiken berör stadsdelsområdet med två linjer. En från Frihamnen till Stora Essingen och den andra från Radiohuset till Gullmarsplan. Stomnätet syftar till att förbättra framkomlighet och turtäthet i innerstaden. Kollektivtrafiken ges prioritet i signalreglerade korsningar och så långt det är möjligt reserveras gatuutrymme.

Snabbspårvägens dragning i norr är en av de stora förändringar som kan komma att ske vad gäller kollektivtrafiken för stadsdelsområde Östermalm i framtiden. Det finns ett förslag att snabbspårvägen kommer från Solna centrum, under Brunnsviken och till universitetsområdet. Universitetet blir en viktig knutpunkt för kollektivtrafik med byten till Roslagsbanan, tunnelbanans Mörbygren, nordostsektorns bussar samt lokala bussar.

För den fortsatta sträckningen finns det en rad framtida utvecklingsscenarier att ta hänsyn till. Universitetet är en viktig punkt ur kommunikations hänseende. Ropsten fyller en viktig funktion som knutpunkt för tunnelbana, bussar och Lidingöbanan. Dessutom ligger det i nära anslutning till finlands- trafikerna i Värtahamnen. Med dessa förutsättningar som utgångspunkt kan en framtida snabbspårväg dras under Brunnsviken via universitetet och genom/ under norra Djurgården fram till Ropsten.

I ett längre perspektiv kommer ytterligare aspekter med i resonemanget. Det är eventuella utbyggnader av Husarviken och Värtahamnen, framtiden för Storängsbotten och Storängskroken, samt den utveckling som sker i Valhallavägsstråket. Dessutom är besöksnäringens behov av allmänna kommunikationer ut på Djurgården och Gärdet en viktig aspekt när det gäller planeringen av den framtida kollektivtrafiken. Med dessa olika utvecklingsmöjligheter vid handen är det möjligt med en mer utbyggd spårväg i dessa delar av staden. Det kan vara sträckningar längs med Valhallavägen ut på Gärdet, en förlängning från Ropsten ner till Loudden. Sammankoppling av museispårvägen från Strandvägen upp till Gärdet. Hur den framtida spårvägen kommer att gå utreds för närvarande och det är viktigt att samtliga utvecklingsscenarier finns med i planeringen.

Bussarna vid Östra station kan på sikt flyttas i samband med att Valhallavägen i ordningsställs som esplanad. Alternativ plats är ännu inte utredd. En tunnelbanekoppling mellan Tekniska högskolan och



Industriområdet Storängskroken vid Husarviken

Kungsträdgården kan genomföras på sikt. Två av tunnelbanenätets linjer kan sammanbindas genom en ny tunnelförbindelse mellan Tekniska högskolan och Kungsträdgården. En ny station kan byggas vid Östermalmstorg. Utbyggnaden kommer att medge att fler tåg kan passera Östermalmstorg som idag utgör en flaskhals i systemet. Det ger också möjligheter att kunna trafikera en ny linje Mörby - Hjulsta.

Andra framtida tunnelbanelösningar bör utredas. Det kan t ex vara en sammankoppling från Östra station till Kungsträdgården som då kan skapa nya stationer som betjänar Skeppsholmen, Södra Djurgården och östra Östermalm. Roslagsbanan kan få en ökad turtäthet och samtidigt komma att förlängas in till city.

Nationalstadsparken

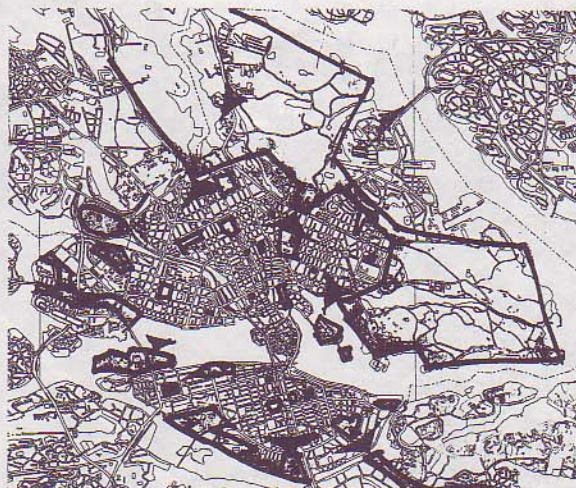
Stadsbyggnadskontoret har påbörjat arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för hela Stockholms del av nationalstadsparken. I denna fördjupade översiktsplan ska de olika sektoriella utredningarna och planerna sammanställas till en helhet. Utgångspunkter för det fördjupade översiktsplanarbetet är bl a:

- * Det finns begränsade nybyggnadsmöjligheter i Stockholms del av parken.
- * De stora naturområdena ska behållas och skyddas som naturreservat.
- * Agenda-21-perspektivet är utgångspunkten för arbetet.
- * Karaktären på byggnader i park ska behållas.
- * Svaga grönsamband och spridningskorridorer bör förstärkas.
- * Byggnader utanför och i anslutning till nationalstadsparken ska utformas så att de ej påtagligt skadar parkens värde.
- * Möjligheterna att ta sig till Djurgården till fots, med cykel eller med kollektiva trafikmedel prioriteras.
- * Tillfälliga stora arrangemang kan arrangeras i parken på särskilt anvisade platser.
- * Buller- och luftföroreningsproblematiken från parkens vägar måste förbättras. vissa vägar måste anpassas bättre till parkens karaktär. Parkeringar bör snyggas upp, reduceras eller tas bort.

Stärka grönsambanden

Det är viktigt att stärka sambanden mellan nationalstadsparkens norra och södra delar. Idag är det en svag koppling mellan dessa delar. En åtgärd som kan komma att stärka denna svaga länk är omvandling av Storängsbotten. Idag finns här omfattande

byggnader i form av lågprisvaruhus etc. Här ligger även Kungliga Tennishallen. Avsikten är att i framtiden förstärka parkkaraktären och på det sättet förbättra den svaga spridningskorridoren. Stor del av dagens verksamheter flyttar och bebyggelsen minskar. Beridna Högvakten kan flytta till Storängsbotten för att lösa problemet med hästar intill de boende i Starrbäcksängen.



Parkentréer att utveckla och förädla

Norra Djurgården

Naturreservat

Delar av norra Djurgården ska enligt kommunfullmäktigebeslut 1993, avsättas som naturreservat. Ändamålen med reservaten är att bevara och utveckla historiskt unika natur- och kulturlandskap, att bevara och utveckla den biologiska mångfalden samt att utveckla området för rekreation. F d Fisksjöängs industriområde ingår i reservatet för den norra delen och håller på att avvecklas i syfte att återställa naturpark. Kraftledningen som går från Värtaverket över Norra Djurgården bör på sikt, om möjligt, läggas under jord. Arbetet med bildande av reservat för den norra delen pågår.

Miljöanpassade vägar

Roslagsvägen utgör idag ett dominerande inslag på Norra Djurgården. Vägverket och staden håller på att utarbeta en plan som kan anpassa trafikleden bättre till områdets natur- och kulturvärden. Arbetet påverkas av besluten om Norra Länken. Tanken är att Roslagsvägen kan smalas av till en infartsväg med fyra körfält. Smala trädplanterade parkstråk med gång- och cykelvägar kan anläggas utefter vägens sidor.

I framtiden kan det även bli fråga om igenläggning av överflödiga vägar inom Norra Djurgården som Björnäsavägen, Baron Rålamb's väg, Lektors-



Industriområde i södra Albano

stigen, delar av Bergiusvägen, Fiskartorpsvägen och Drottning Kristinas Väg. Idag är det osäkert om och i vilken utsträckning det kan vara möjligt. Vissa av dessa avstängningar är avhängiga om och när Norra Länken, Värtadelen, kommer till.

Universitetet-Tekniska högskolan

För universitetet finns begränsade utbyggnadsmöjligheter. Större expansioner kommer i framtiden få ske inom andra områden. Nyligen har man färdigställt Geo-byggnaden i närheten av universitetets tunnelbanestation. De utbyggnadsmöjligheter som finns är främst på parkeringsplatserna vid Svante Arrenius väg. Universitetet har önskemål på att bygga ett nytt kårhus samt ett kapell inom Frescatiområdet. Det är idag osäkert om dessa kommer att kunna uppföras med tanke på den nya tolkningen av nationalstadsparkslagen.

Mellan båda dessa stora institutioner är tanken att det nya Fysikcentrum ska uppföras. Det är en institution som samlar de fysiska institutionerna från både universitetet och Tekniska högskolan under ett tak. I samband med detta tillkommer student- och forskarbostäder. Den detaljplan som finns antagen är för närvarande överklagad till regeringsrätten. Regeringsrätten ska pröva om uppförandet av Fysikcentrum strider mot lagstifningen om nationalstadsparken.

Albano

Det som Fysikcentrum planeras i Albanos södra del. Hur övriga delar av det som idag utgör Albano industriområde ska utformas är idag inte klart. Det finns inga förestående planer på förändringar. Albano kan i framtiden komma att tjäna som utbyggnadsreserv för universitetet och KTH. Denna utveckling är dock avhängig vilka tolkningar regeringsrätten kommer att göra i fallet Fysikcentrum. En annan möjlig utveckling av Albano är ett återställande till park för att stärka grönsambanden i denna relativt bebyggda del av nationalstadsparken.

Om området vid Albano förändras är det möjligt att kollektivtrafikförsörja det genom att bygga en tunnelbanestation vid Albano. Genom en ny tunnelförbindelse mellan Albano och Odenplan kan en ihopkoppling av två av tunnelbanenätets linjer genomföras. Denna förbindelse är ännu en vision och har inte samma realism som andra nämnda framtida tunnelbanekopplingar.

Södra Djurgården

Naturresevat

Delar av norra respektive södra Djurgården ska enligt kommunfullmäktigebeslut 1993, avsättas som

naturreservat. Ändamålen med reservaten är att bevara och utveckla historiskt unika natur- och kulturlandskap, att bevara och utveckla den biologiska mångfalden samt att utveckla området för rekreation. Kaknäs skjutbana ingår i det södra reservatet och utgör ett hinder i landskapet, är förfulande och medför bullerstörningar. Skjutbanan bör flyttas snarast. Arbetet med den södra delen påbörjas så snart naturreservat Norra Djurgården är inrättat.

Utveckling av nöjen och kultur

För västra delen av Södra Djurgården finns ett program för områdets utveckling. Denna del av Djurgården har idag en huvudsaklig användning för nöjen och kultur. Denna karaktär ska i framtiden bibehållas och stärkas. I det programarbete som pågår finns det tre framtida scenarier för utvecklingen i området. Det finns många intressenter i detta område som gärna vill expandera och bygga ut.

Gröna Lund vill bygga ut på den intill liggande tomten (kv Skeppsholmsviken). Denna tomt är även av intresse för Aquaria vattenmuseum. Spårvagnshallarna kan eventuellt flyttas vilket ger större utrymme för dessa två intressenter. Sjöhistoriska museet kan flyttas till båthallarna, som byggs om och till. Djurgårdsvarvet (kvarteret Grönland) har diskuterats under många år. Ett förslag har varit att bygga området med seniorbostäder. Beckholmen behåller sina verksamheter och park kan anläggas

på den västra udden.

Genomgående strandpromenader föreslås längs med hela sträckan Djurgårdsbron till Beckholmsundet. För att minska biltrafiken på Djurgården så kan bommen som idag finns på Djurgårdsvägen flyttas till Djurgårdsbron. En av de planerade stomnätlinjerna för busstrafiken kommer trafikera Djurgården. Framtida tunnelbanelösningar bör utredas. Färjetrafiken till och från Djurgården kan förbättras i syfte att skapa goda kommunikationer utan biltrafik. I samband med detta föreslås ett antal nya tänkbara färjelägen. Det är bl a på Skeppsholmen i anslutning till det nya Moderna museet. På Beckholmens västra udde, samt på Södermalmssidan. Galärparken kan upprustas och bli en finpark.

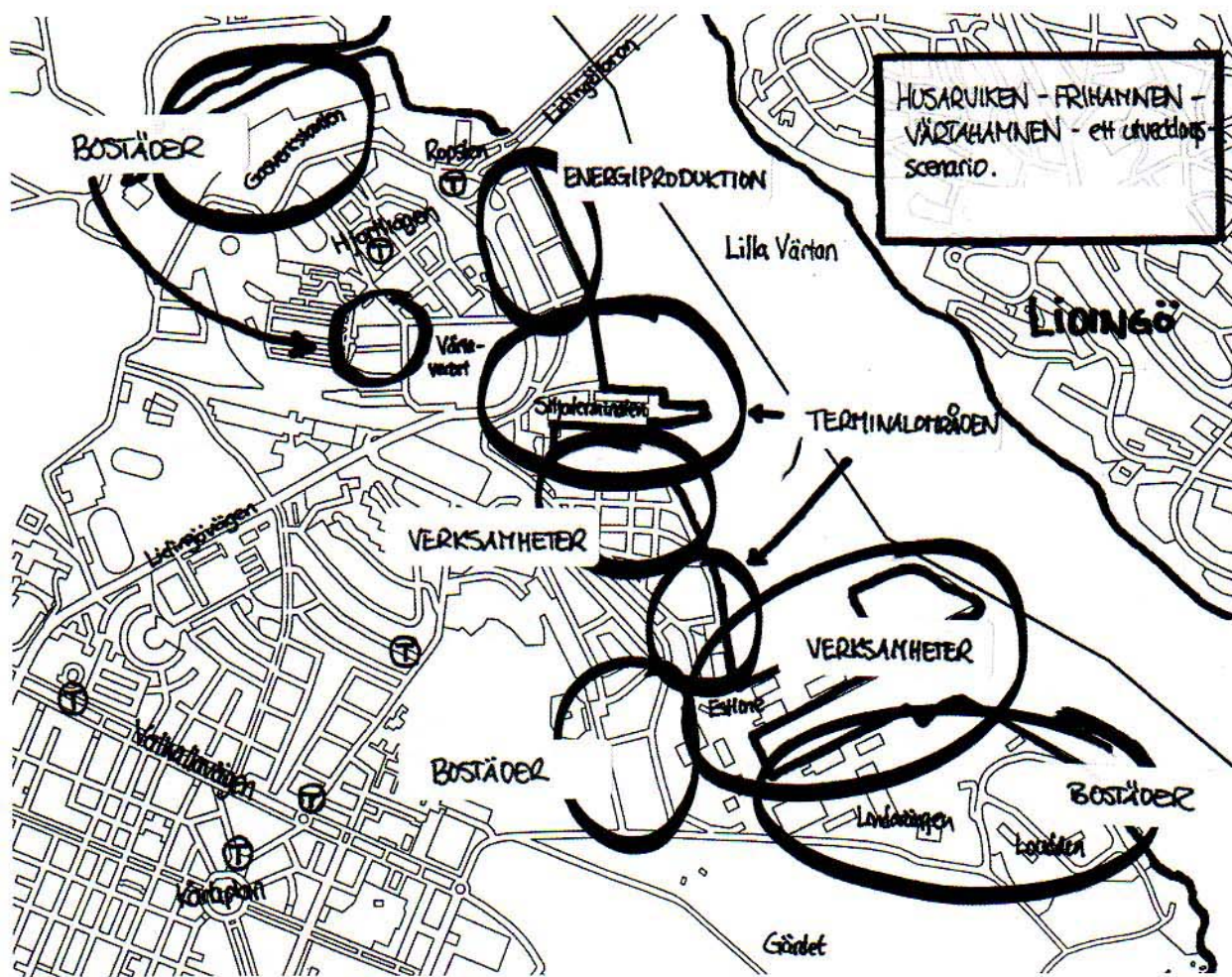
Värtan-Frihamnen

Yttre omständigheter påverkar

Värtan-Frihamnen (160 ha) är ett område större än Hammarby Sjöstad med ett strategiskt och attraktivt läge i staden. Möjligheterna i framtiden är stora, men beror till stor del på hur hamnverksamheterna och oljehantering utvecklas. Det finns en möjlig utveckling att hamnverksamheterna eller åtminstone delar av hamnen flyttas till uthamnarna



Parkeringsyta mellan Gröna Lund och Aquaria vattenmuseum



Framtida markanvändningsmöjligheter för Värtan-Frihamnen

Nynäshamn och Kapellskär. Osäkerheten är dock stor om, när och i vilken utsträckning detta kan komma att ske. Det beror i hög grad på hur sjöfarten utvecklas, vilket i sin tur beror på flera faktorer. När reglerna för skattefri försäljning ändras kan det förändra efterfrågestrukturen på färjeresor. Nya typer av snabbfärjor introduceras som för att utnyttja sin snabbhet kräver öppen sjö, vilket kan leda till att dessa färjor väljer uthamnar då de inte kan utnyttja sin kapacitet under stora delar av sina rutter.

Renodlad kryssningstrafik kan förväntas öka, men kan antas föredra hamnlägen mer centralt i Stockholm, t ex Stadsgården. Flera andra faktorer kan också påverka sjöfartens uppläggning och struktur. Att flytta oljehandlingen från Loudden till någon annan plats har diskuterats. Miljöskäl talar mot att oljetankers och andra stora fartyg färdas genom skärgården. Det finns även transportekonomiska skäl som talar mot transporter genom skärgården. De nya snabbare fartygen kan inte gå med full kapacitet i Stockholms skärgård vilket gör uthamnar mer attraktiva. Å andra sidan talar också miljöskäl för sjöfarten framför landsvägstransporter och en renässans för kustsjöfart och annan närsjöfart med feederfartyg kan också vara en tänkbar utveckling.

Osäkerheten är i dag stor om när Norra Länken kommer till stånd och i vilken utformning. En alter-

nativ möjlighet är att utnyttja Värtabanan bättre med en större andel av bilgodset på trailer eller i containrar på järnväg. I de inre delarna av Frihamnen fanns förut ett reservat för Österleden. Denna markreservat är inte längre aktuell efter det att Dennispaketet inte längre gäller. Hela området Värtan-Frihamnen är avgränsat som framtida stadsutvecklingsområde i Stockholms kommande översiktsplan.

Beredskap inför förändringar

Värtan-Frihamnen utnyttjas redan idag även för andra verksamheter än direkt hamnbundna. Detta är en omvandling som har skett successivt under 80-talet och denna omvandling pågår ännu. För tillfället pågår en inflyttning av mediaföretag till området. Denna inflyttning har pågått under en tioårsperiod. TV 4 finns redan i Värtahamnen och dessutom ett antal andra mediaföretag. Nu pågår diskussioner om flyttning av Sveriges Televisions lokaler vid Starrbäckensängen till Värtahamnen. Idag är det en mindre mediastad i området mellan Siljaterminalen och Estlines terminal.

Det finns ett stort tryck på Värtan-Frihamnen, läget är attraktivt vid vattnet och nära Nationalstadsparken. Områdets centrala, strategiska läge gör att

det också är intressant för andra verksamheter än de direkt hamnanknutna. Som redovisats ovan pågår redan en sådan omvandling. Det skulle t ex vara möjligt att i delar av området bygga attraktiva bostäder och att utveckla näringslivet mot mer arbetsintensiva verksamheter som också ställer krav på attraktiv miljö. En annan inriktning kan vara mot högre utbildning och forskning.

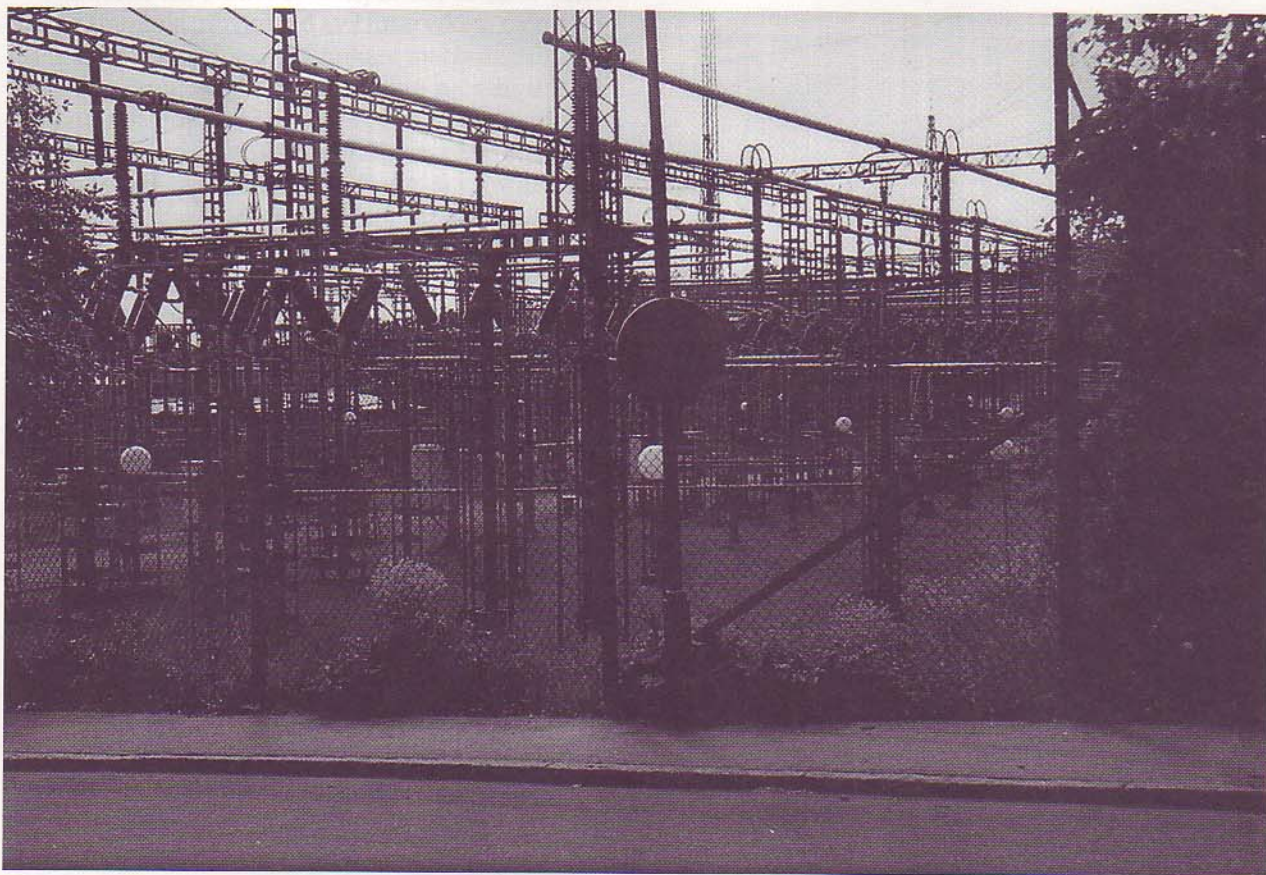
Idag är det svårt att veta hur marken i Värtan-Frihamnen kommer att användas om 10-20 år, men eftersom området är så pass stort finns det goda möjligheter att inrymma en varierande användning. I framtiden kan det bli plats för bostäder, lokaler, hamn, transporter och kommunalteknik. Hur marken skulle kunna disponeras framgår av skissen nedan. Om det bli bostäder och arbetsplatser finns tankar att låta snabbspårväg norr passera genom området. Denna sträckning skulle komma från Frescati och gå till Värtan-Frihamnen via Ropsten och Husarviken (om och när detta område bebyggs).

Annat som diskuterats för området är återvinningsverksamhet och andra kommunaltekniska anläggningar, liksom skrymmande terminal- och lagerverksamheter, eftersom området är ett av de få i innerstaden som lämpar sig för sådan verksamhet. En introduktion av biobränsle vid Värtaverket kommer t ex att ställa krav på utökade ytor för lagring av bränslet. Delar av Norra kajen kan i framtiden användas för energiproduktion.

Hamnens unika läge i staden och regionen gör platsen intressant som navet för stadens samlade transporter. Värtan-Frihamnen skulle kunna utvecklas mot ett logistikcentrum. På detta sätt skulle delar av all den lokala distributionen kunna samordnas i en punkt där järnväg, väg och vatten möts. Denna punkt kan komma att ligga utanför framtida miljözoner, vilket ytterligare ökar attraktiviteten som ett centra för samordning av lokala transporter. Hamnen har goda resurser i och med sitt geografiska läge, befintliga byggnader och mark.

Vid Loudden finns oljehamn och oljehandling. Hit transporteras bl a allt flygbränsle som sedan transporteras vidare till Arlanda. Det finns en förlängd koncession (fram till 98-12-31) för en pipeline från Loudden till Arlanda flygplats. Frågan om hanteringen av flygbränslet bör avvaktas innan beslut fattas om förändrad markanvändning i berörda delar av Loudden.

Sammanfattningsvis kan konstateras att för närvarande har området strategisk betydelse som regionens enda fullservicehamn. På sikt kan antas att delar av hamnverksamheten flyttar till andra hamnar, t ex Nynäshamn eller Kapellskär. Detta öppnar för en utveckling för andra verksamheter i delar av området. Läget är mycket attraktivt för ny stadsbebyggelse innehållande såväl bostäder som arbetsplatser. Utvecklingen av sjötransporterna och trafikeringen av regionens hamnar bör följas för att det



Stockholm Energis ställverk i Hjorthagen

negativt i notoch...

ska finnas en beredskap för framtida omvandlingar av hamnen. I den fortsatta planeringen av området får avgöras i vilken utsträckning och i vilka delar av området marken ska användas för fortsatt hamnanknuten verksamhet, för evakuering av störande verksamheter eller för ny tätare stadsbebyggelse. Etablering av nya verksamheter kan ske i den takt som mark friställs. Förutsättningar för hamnverksamhet inom området måste finnas parallellt med att nya verksamheter utvecklas.

Ropsten - Hjorthagen

I anslutning till hamnen ligger även elverket i Hjorthagen samt områdena kring Ropstens tunnelbanestation vid fästet till Lidingöbron. Stockholms Energi har idag ett ställverk i Hjorthagen, vilket på sikt skulle kunna omvandlas till annan användning. I framtiden kommer ytor av det här slaget fulla med ledningar inte att behövas. Ny teknik gör det möjligt att friställa området på sikt. Här skulle det vara möjligt att bygga nya bostäder i anslutning till de befintliga bostäderna i Hjorthagen. Med tanke på närheten till Värtaverket i kvarteret intill bör skyddsavstånd etc studeras. En möjlighet är att bygga lokaler närmast Värtaverket som en skärm mot de intilliggande nya bostäderna. Översiktliga studier tyder på att det kan röra sig om 100-200 nya lägenheter. Områdena kring Lidingöbron fäste och Ropstens tunnelbanestation kan i framtiden tillvaratas på ett

bättre sätt än idag. Mycket är avhängigt vad som händer med hamnen. Det är viktigt att tillvarata det goda läget som Ropsten utgör ur kommunikations-synpunkt.

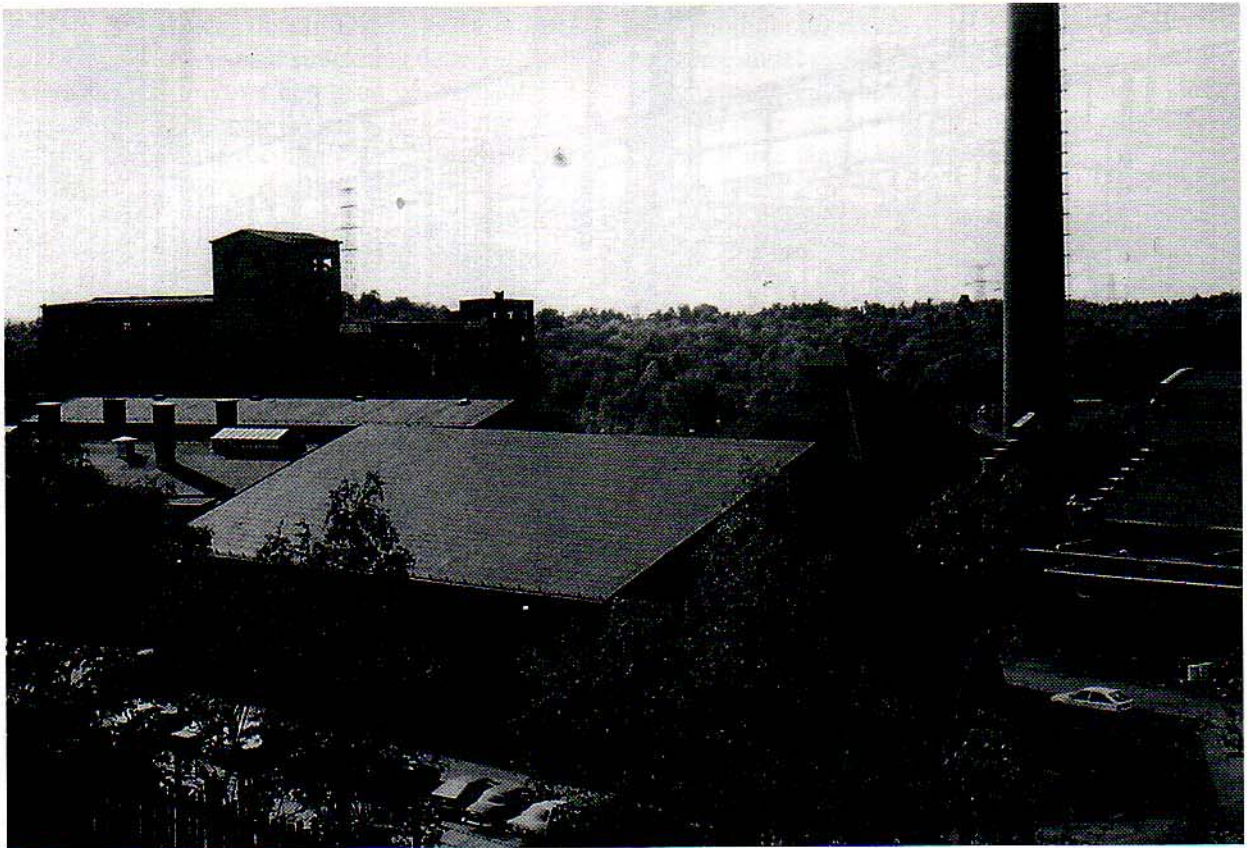
Husarviken

Idag stadsgas

Husarvikens framtid är avhängig vad som händer med stadsgasen i Stockholm och i viss mån utvecklingen av Värtahamnen. Tidigare fanns det planer på att lägga ner stadsgasen i Stockholm, dessa planer är för närvarande inte aktuella. Av denna anledning är Husarviken inte aktuellt att bebygga inom den närmaste framtiden. Så länge stadsgasproduktionen behövs kommer den att få vara kvar i området. I framtiden kan det bli aktuellt att använda naturgas i produktion av stadsgas. För att framställa stadsgas ur naturgas behövs en blandningsstation och en sådan kan placeras vid Husarviken.

Det finns ett bygglov för en tillfällig stenkross på Gasverkstomten. Denna stenkross behövs under byggnationen av Norra Länken. Norra Länkens utformning och genomförandetid är nu osäker med anledning av det upplösta Dennispaketet.

Många byggnader i området är av kulturhistoriskt värde t ex två gasklockor i tegel ritade av Ferdinand



Gasverkstomten i Hjorthagen

Boberg kring sekelskiftet. Dessa skulle kunna ingå i en kulturpark i området. De värdefulla byggnaderna ska bevaras och kan om möjligt återanvändas. Gasklockorna skulle kunna användas för kulturella evenemang såsom utställningar, teater, konserter etc. Hela området är av stadsmuséet klassat som riksintresse för kulturminnesvården.

I övermorgon ny stadsbebyggelse

Förutsatt att den nuvarande formen för stadsgasproduktion upphör och att marken saneras kan gasverksomtomten vid Husarviken bli aktuellt för exploatering. Vad en eventuell exploatering kan komma att innebära får utredas närmare när och om det blir aktuellt. I slutet av 1980-talet när det var aktuellt att lägga ner produktionen av stadsgasen planerades för ett nytt bostadsområde innehållande c:a 3 000 nya lägenheter. I detta skede genomfördes en arkitektävling om områdets utformning. Husarviken var även aktuellt som expansionsområde för ett eventuellt OS i Stockholm, men läget i Hammarby Sjöstad ansåg lämpligare.

En exploatering av området kan komma att innebära omfattande marksaneringar. För när är det inte utrett hur omfattande föroreningarna av marken är och vad det skulle kosta att sanera marken. Eventuellt kan markföroreningar innebära att området delvis får annan användning än bostäder.

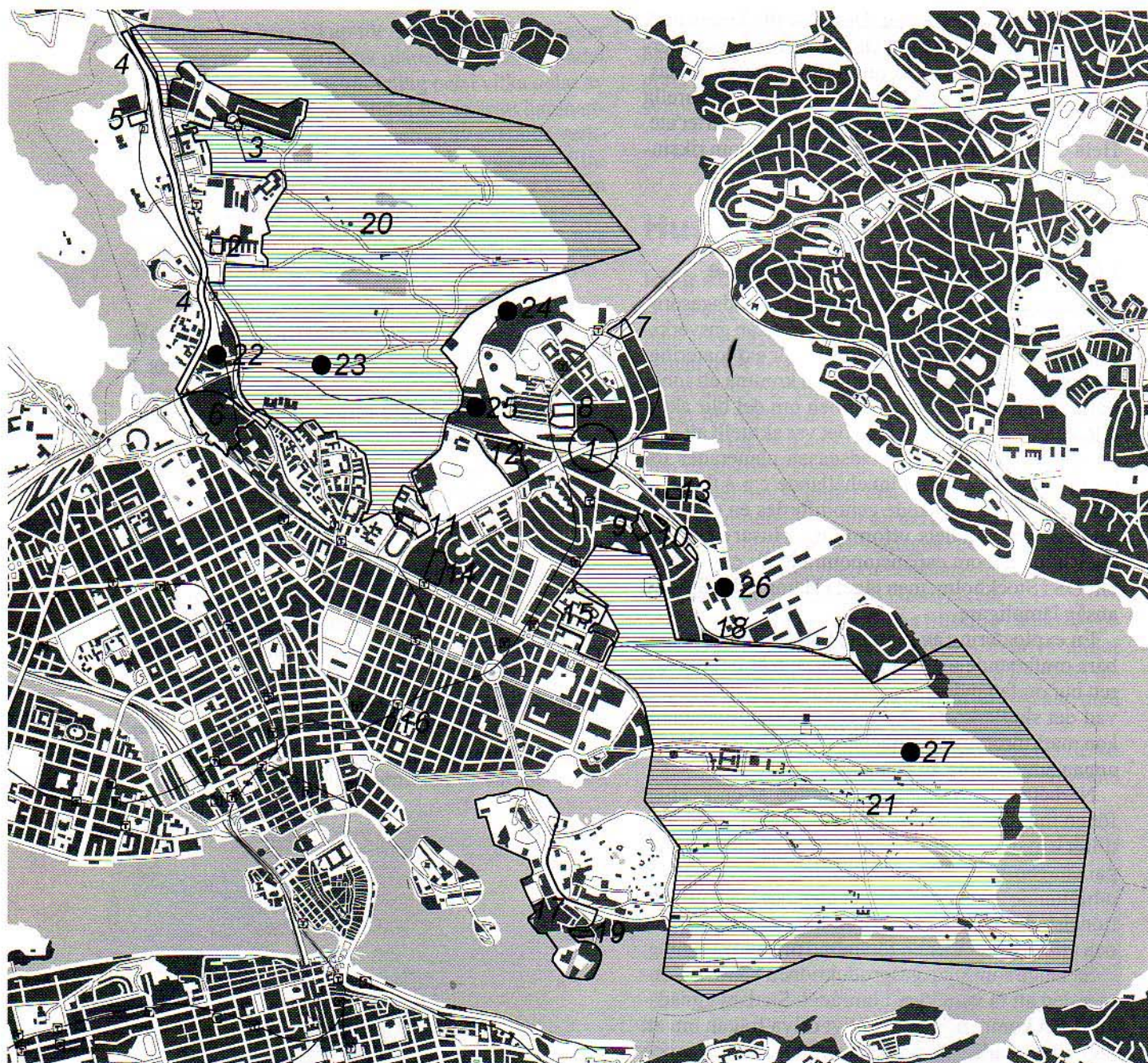
Närheten till Nationalstadsparken är en kvalitet för en framtida utbyggnad av Husarviken, men samtidigt kan den senaste tolkningen av Nationalstadsparkslagen innebära en restriktion mot en allt för omfattande utbyggnad. Läget på randzonen till Nationalstadsparken ställer stora krav på innehållet i och utformningen av en förändrad markanvändning.

Så länge som stadsgasproduktionen behövs kommer den att få vara kvar i området. Stadsbyggnadskontoret kommer inte att aktivt driva frågan om att lägga ner stadsgasproduktionen. Det känsliga och goda läget, samt att inriktningen för framtida exploateringar är att återanvända redan i anspråktagen mark, gör att det dock finns skäl att Husarviken ska betraktas som ett stadsutvecklingsområde på längre sikt.

Storängskroken

Söder om Husarviken ligger Storängskroken, ett idag brokigt industriområde, som i framtiden borde ges en bättre utformning. På samma sätt som i Fisksjöäng, norr om Husarviken, bör detta område kunna utrymmas och dagens verksamheter upphöra eller flyttas. Området kan t ex förstärka den svaga gröna länken mellan Nationalstadsparkens södra och norra delar. En sådan utveckling ger en ytterligare kvalitet till ett framtida bostads- och arbetsplatsområde i Husarviken.





PROJEKTKARTA



Kort sikt

Pågående arbete med detaljplan eller projekt där detaljplanearbete kan påbörjas inom kort



Lång sikt (ej avgränsade områden)

Framtida möjliga projekt, ideer & visioner

Projektlista

Projektlistan redovisar projekt och planer som är under diskussion eller där detaljplanearbete pågår. Den överblickbara framtiden ligger mellan 3-5 år. Projekten kan komma att förändras och nya projekt kan tillkomma.

1. NORRA LÄNKEN

Norra Länken var en del av den planerade Ringen. Efter Dennispaketets upplösning kvarstår Norra Länken som en av de vägsträckningar som får statliga garantier. Norra Länken sträcker sig från Norrtull till Lidingövägen. Om Norra Länken byggs kan Björnäsvägen stängas av för trafik. Projektet medför en ny trafikplats vid Värtahamnen (visas på kartan). För närvarande är projektet osäkert eftersom regeringsrätten gav regeringen fel i att godkänna detaljplanen för sträckan Norrtull-Roslagstull, eftersom länken anses påtagligt skada värdena i nationalstadsparken. Utredning pågår för närvarande angående alternativa sträckningar eller tillvägagångssätt för att inte skada värdena i nationalstadsparken.

2. UNIVERSITETET

I närheten av Södra husen och Villa Bellona på Universitetet har det funnits idéer att uppföra ett nytt Kårhus. Universitetet har även planer på uppförandet av ett kapell inom samma område. Framtiden för dessa projekt avgörs i samband med den fördjupade översiktsplanen för Stockholms del av nationalstadsparken.

3. LAPPKÄRRSBERGET

I kvarteret Fysikern vid Professorsslingan, Lappkärrsberget, önskar Studentbostadsstiftelsen att bygga bostäder för studenter. Idag är området i huvudsak i anspråktaget för trafik. Det kan komma att röra sig om 50-100 studentbostäder. Detaljplanen är för närvarande överklagad.

4. ROSLAGSVÄGEN

Roslagsvägens landskapsmässiga ingrepp och buller för omgivningen bör åtgärdas. I samverkan med vägverket och beroende av vad som händer med planerna för Norra Länken, kan Roslagsvägens ingrepp reduceras. Vägen utgör ett stort hinder mellan Brunnsvikens stränder och Norra Djurgården. Gång- och cykelförbindelser under och över Roslagsvägen behöver byggas på ett flertal ställen.

5. BERGIANSKA TRÄDGÅRDEN

Bergianska trädgården vill upprusta och flytta vissa byggnader inom Bergianskas område. Detaljplanearbete pågår.

6. FYSIKCENTRUM

Intill gamla Roslagstulls sjukhus på området för en gammal sopstation har Tekniska Högskolan och Stockholms Universitet önskemål om ett samlat Fysikcentrum. Till viss del tas gamla sjukhusbyggnader tillvara, men det innebär även uppförandet av en större nybyggnad. Ca 100 bostäder, företrädesvis för studenter och forskare, planeras genom om- och tillbyggnad. Detaljplanen är antagen men överklagad till regeringsrätten för särskild prövning. Regeringsrätten ska pröva om Fysikcentrum strider mot lagstiftningen om nationalstadsparken.

7. INFARTSPARKERING ROPSTEN

Som en del i de trafikdämpande åtgärder som finns för Stockholms innerstad kommer ett antal infartsparkeringar att anläggas i utkanten av innerstaden. Vid Ropstens tunnelbanestation och i nära anslutning till både tunnelbana, bussar och Lidingöbanan kommer en infartsparkering att anläggas för att stimulera till ökat kollektivtrafikutnyttjande.

8. NYA BOSTÄDER I HJORTHAGEN

I kvarteret Elektriciteten som idag innehåller ett av Stockholm Energis ställverk, kan i framtiden komma att avvecklas tack vare ny teknik. På denna tomt finns det då möjligheter att bygga nya bostäder och eventuellt nya lokaler. F n osäkert projekt.

9. VATTENRESERVOAREN PÅ GÄRDET

I kvarteret Smyrna vid Sandhamnsgatan ligger idag en av Stockholm Vattens vattenreservoarer. Det finns inte längre något behov av denna vattenreservoar, om den rivs kan drygt 100 nya lägenheter uppföras. Detaljplanearbete pågår.

10. ÖREGRUNDSGATAN

I kvarteret Lissabon mellan Öregrundsgatan och Tegeluddsvägen finns idéer om att bygga nytt i båda ändarna av kvarteret. Här finns idag lägre byggnader med p-däck. Det skulle vara möjligt att bygga bostäder på dessa två platser på ett sätt som ansluter till den befintliga bebyggelsen i kvarteret. Detaljplanearbetet är ännu inte påbörjat.

11. IDROTTSHÖGSKOLAN

Idrottshögskolan, vid Lidingövägen, vill bygga nya lokaler inom sitt område. Ett läge på berget intill Lidingövägen har blivit återremitterat. Nu får alternativa lägen utredas inom GIH:s område. Närheten till nationalstadsparken gör läget känsligt.

12. STORÄNGSBOTTEN

För Storängsbotten pågår ett programarbete som ska se över framtida markanvändning. Storängsbotten ligger intill den smala kilen av nationalstadsparken, där det är viktigt att stärka sambanden mellan de norra och södra delarna. Storängsbotten kan föränd-

ras genom att antalet byggnader i området reduceras. Beridna Högvakten kan flytta hit från Lidingövägen. Kungliga tennishallen ligger kvar. I övrigt förstärks den gröna karaktären av området.

13. SVERIGES TELEVISION TILL VÄRTAHAMNEN

I Värtahamnens centrala del ligger kvarteret Rotterdam som kommer att byggas om för att hysa Sveriges television från 1999. Denna byggnation kan ske utan en ny detaljplan. Sveriges Television etablerar sig i ett område som under de senaste åren mer och mer har kommit att utmärka sig som Stockholms mediacentrum.

14. SVERIGES TELEVISIONS LOKALER

Norr om Valhallavägen vid Musikhögskolan (i kvarteret Svea Artilleri) finns lokaler som idag används av Sveriges Television. Företaget ska flytta sin verksamhet ut till Värtahamnen, vilket möjliggör för omvandling av detta område till bostäder och nya lokaler. Detaljplanearbete är inte påbörjat. Ett programarbete kan påbörjas under 1998.

15. KVARTERET TRE VAPEN

I Valhallavägens östra ände ligger kvarteret Tre Vapen. I kvarteret finns bl a Krigsarkivet, Försvarets materielverk, Konstfack, Filmhuset och Gärdesskolan. Om- och tillbyggnader är på sikt möjliga. Vasakronan vill utnyttja en byggrätt i kvarterets norra del mot Gärdet. Detaljplanearbetet kring detta projekt är för tillfället återremitterat. Närheten till nationalstadsparken och den i övrigt känsliga miljön är orsaker till detta. Ett alternativ är att endast återställa parkeringen intill Gärdet till naturmark och i övrigt upphäva byggrätterna i området. Ett annat projekt är att samla konsthögskolorna, som ligger utspridda i staden, till Konstfacks område. Det skulle innebära om- och tillbyggnader av Konstfacks lokaler. Detaljplanearbetet pågår för detta projekt. Parallella arkitektuppdrag har studerat olika alternativ till utformning. Nu ska ett av dessa förslag minskas i omfattning för att projektet inte ska vara för dominerande i det känsliga läget intill nationalstadsparken.

16. NYBROGATAN

I kvarteret Järnlodet vid Nybrogatan finns det en detaljplan för bostäder på en tomt som idag är obebyggd. Uppförande av bostadshus enligt gällande detaljplan är inte problemfritt pga de intilliggande husen som har fönster på gavlarna idag, vilket inte skulle vara möjligt om tomten ska bebyggas. Om det blir aktuellt med ett bygge blir det en juridisk fråga med avseende på servitut för fönster.

17. SÖDRA DJURGÅRDENS VÄSTRA DEL

För Södra Djurgårdens västra del utarbetas ett samlat program. Programmet redovisar hur nya aktivi-

teter kan inrymmas och hur befintliga kan förstärkas. Programmet utgår i från tre framtida scenarier om utvecklingen i området. (Läs vidare under kapitlet; Södra Djurgården)

18. KVARTERET HAIFA

I hörnet Lindarängsvägen-Tegeluddsvägen ska den befintliga byggnaden byggas på en våning för nytt fotolaboratorium.

19. DJURGÅRDSVARVET

I kvarteret Grönland 24 vid Beckholmssundet på Södra Djurgården vill Diligentia, som är byggherre, bygga ca 60 lägenheter för äldreboende. Protester har framförts mot projektet eftersom det gamla Djurgårdsvarvet skulle försvinna. Om byggherren inte kan utnyttja sin byggrätt så kan staden bli ersättningsskyldig för de värden som byggherren går miste om. Detaljplanearbetet vilar för närvarande och avvaktar den utredning som pågår för hela västra delen av Södra Djurgården.

Lång sikt - framtida möjliga projekt, idéer och visioner.

Dessa projekt finns beskrivna tidigare under kapitlet "Framtidsfrågor" och beskrivs inte närmare här.

20. NATURRESERVAT NORRA DJURGÅRDEN
21. NATURRESERVAT SÖDRA DJURGÅRDEN
22. ALBANO
23. BJÖRNÄSVÄGEN
24. HUSARVIKEN
25. STORÄNGSKROKEN
26. VÄRTAHAMNEN-FRIHAMNEN
27. KAKNÄS SKJUTBANA

**Stockholms stadsarkiv
Biblioteket**

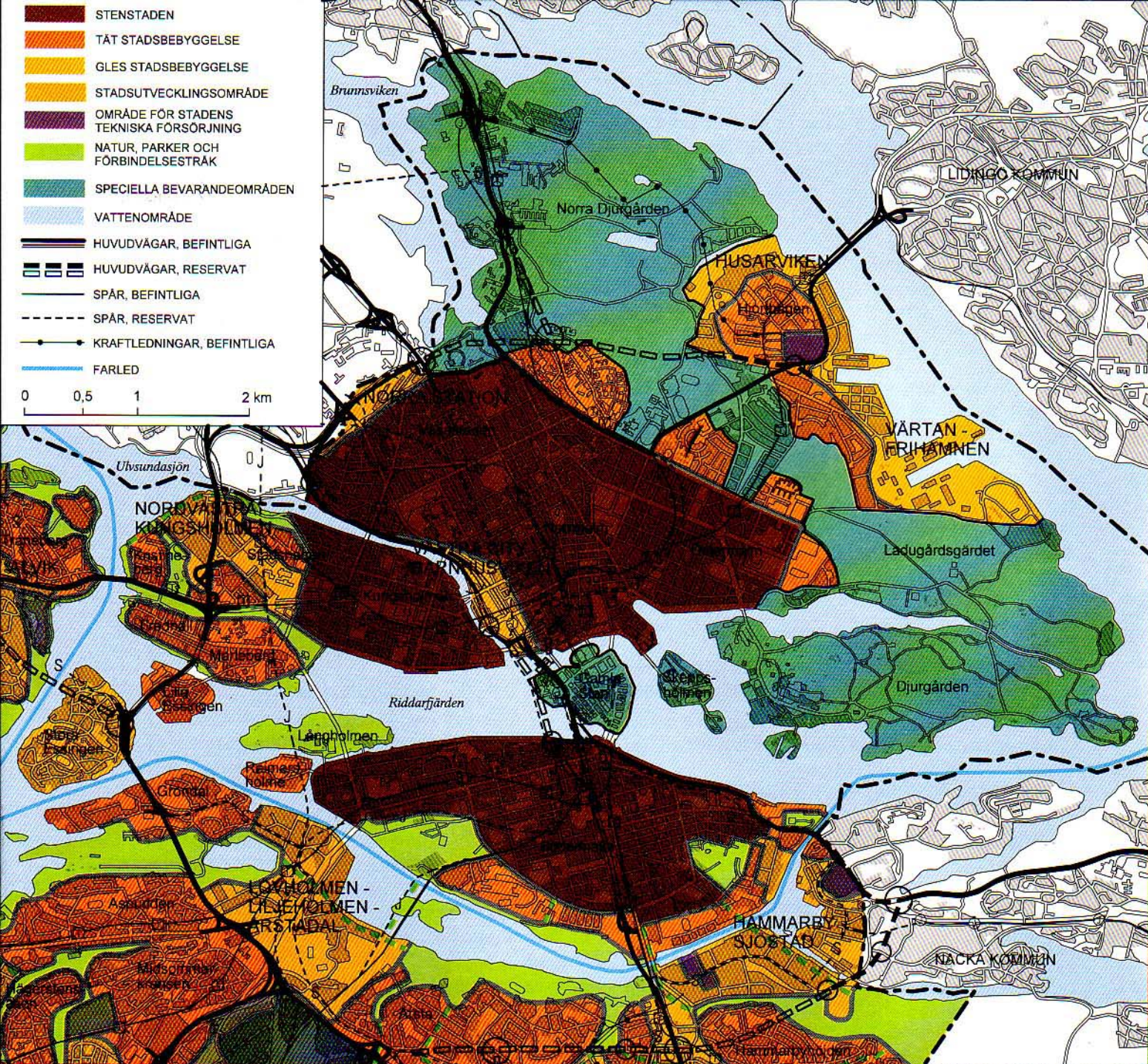


312562 EF

Grafisk form: Länk Grafisk Form & Illustration omslag
Lay-out: Björn Sigurd inlaga
Fotografier: Niklas Svensson, Stadsbyggnadskontoret
Bettina Lissner
Omslagets karta: Kristina Hanström
Gunilla Lundstedt
Övriga kartor: Susanne Bergman
Tryck: Gummessons Tryckeri AB
Falköping 1997

Rapporten har tagits fram av
Stockholms stadsbyggnadskontor, distrikt Innerstaden
Projektansvarig: Niklas Svensson

Rapporten kan beställas från
Stockholms stadsbyggnadskontor
Centrala expeditionen
Box 8314, 104 20 STOCKHOLM
Tfn 08-508 26 990



Stockholms översiktsplan - Utställningsförslag 1997

Förslaget till översiktsplan för Stockholm behandlar frågor om markanvändning och bebyggelse som rör hela staden. Det anger en strategi för Stockholms framtida utveckling där nyckelordet är "bygg staden inåt", dvs

- Bygg så långt möjligt på redan exploaterad mark och spara värdefulla grönområden
- Gör om vissa äldre industriområden till stad med både bostäder och arbetsplatser
- Bygg i goda kollektivtrafiklägen

Syftet är att ge förutsättningar för en utveckling som på lång sikt är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar. Det som är karakteristiskt för Stockholm bevaras – den gröna karaktären, de olika stadsdelarnas särdrag och stadslandskapets karaktär, bl a mötet mellan staden och vattnet.

Kartan visar grunddragen i den föreslagna användningen av mark- och vattenområden. Särskilda stadsutvecklings-

områden avgränsas där på sikt en blandad och varierad stad med bostäder och arbetsplatser kan utvecklas. Dagens stadsbebyggelse kompletteras i goda kollektivtrafiklägen och för lokala behov. Verksamhetsområden och terminiområden reserveras för arbetsplatser. Natur och friluftsområden liksom de gröna stråken mellan stadsdelarna bevaras. Reservat avsätts för en rad vägar och spår som kan komma att byggas.

Förslaget till översiktsplan är utställt under september-oktober 1997 i Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4.

Översiktsplanen finns även på biblioteken, stadsdelskontoren och/eller medborgarkontoren samt på stadsbyggnadskontorets hemsida www.sbk.stockholm.se