



# områdes program

# Södermalm

**HORNSTULL**

**MARIA - GAMLA STAN**

**KATARINA - SOFIA**



STADSBYGGNADS  
KONTORET

## INNEHÅLL

### **Sammanfattning "Miljömässigt spjutspetsprojekt utvidgar stadsdelen"** 1

### **Beskrivning av Södermalm och Gamla Stan** 3

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

### **Utgångspunkter för Södermalm** 13

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

### **Framtidsfrågor** 15

Gamla stan  
Den historiska stenstaden  
Hammarby Sjöstad  
Stadsgården-Masthamnen  
Södersjukhusområdet  
Slussen  
Projektlista

## **Stadsbyggnadskontoret inbjuder till dialog**

I detta områdesprogram har stadsbyggnadskontoret sammanställt sådana uppgifter som kontoret använder vid planeringen för **Södermalm och Gamla Stan**. 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 Södermalm och Gamla Stan**

Områdesprogram: Niklas Svensson  
Planfrågor: Anders Malm  
Bygglov: Aivo Rander

## Områdesprogrammet i korthet:

# Miljömässigt spjutspetsprojekt utvidgar stadsdelen

Södermalm karaktäriseras av en spännande blandning av människor, verksamheter och byggnader. Ambitionen är att även i framtiden bibehålla och utveckla denna karaktär, samt stadsdelens vackra landskapsrum och vattenmiljöer.

Nybyggnation på Södermalm bör endast ske när det tillför en kvalitetshöjning av markanvändningen.

Det största projektet i staden är Hammarby Sjöstad. Området planeras som en kvartersstad med blandad stadsbebyggelse som innehåller bostäder, service och verksamheter. Gaturummen bli grönare och byggnaderna lägre än i innerstaden. Skolor och service kommer att koncentreras till en esplanad med alléplanteringar som ska gå genom området. Vattenläget ska utnyttjas maximalt med varierande strandutformning, broar och parkanläggningar. Snabbspårvägen ska dras genom stadsdelen och kopplas ihop med Saltsjöbanan vid Lugnet. Värmdöleden ska i framtiden gå i tunnel under Henrikdalsberget, medan Saltjöbanan istället går runt berget. En ny öppningsbar gång- och cykelbro kommer att knyta samman Södermalm med den nya bebyggelsen och vidare med Nackareservatet. Två naturbevuxna broar, ekodukter, planeras över Södra Länken. Hammarby Sjöstad ska vara ett spjutspetsprojekt i miljöhänsende. Ett speciellt miljöprogram finns upprättat som innehåller allt från avfallshandling, byggmaterial, energiförsörjning till system med elbilar och bilpooler. I Norra Hammarbyhamnen återstår några områden som avses att exploateras. Här finns möjligheten att omvandla SL's bussgarage till exempelvis bostäder. I Barnängsområdet planeras det för kompletteringar med bostäder.

För Gamla stan bör det upprättas ett miljöprogram för att stadsdelen ska bevaras, förädlas och förbli levande. Ambitionen är att Gamla Stan och vatturummen runt Riddarfjärden och Saltsjön ska föras upp på FN:s världsarvslista. På Skeppsbron och Munkbroleden bör trafiken minska för att ge plats åt gångtrafikanter och folkliv. Skeppsbrokajen skulle på så vis bli ett attraktivare promenadstråk. Om trafiken i framtiden går i Centraltunneln kan Munkbroleden delvis stängas av och Riddarholmskanalen breddas och återskapas.

För att öka spårkapaciteten över Årstaviken planeras en ny tågbro i anslutning till Årstabron.

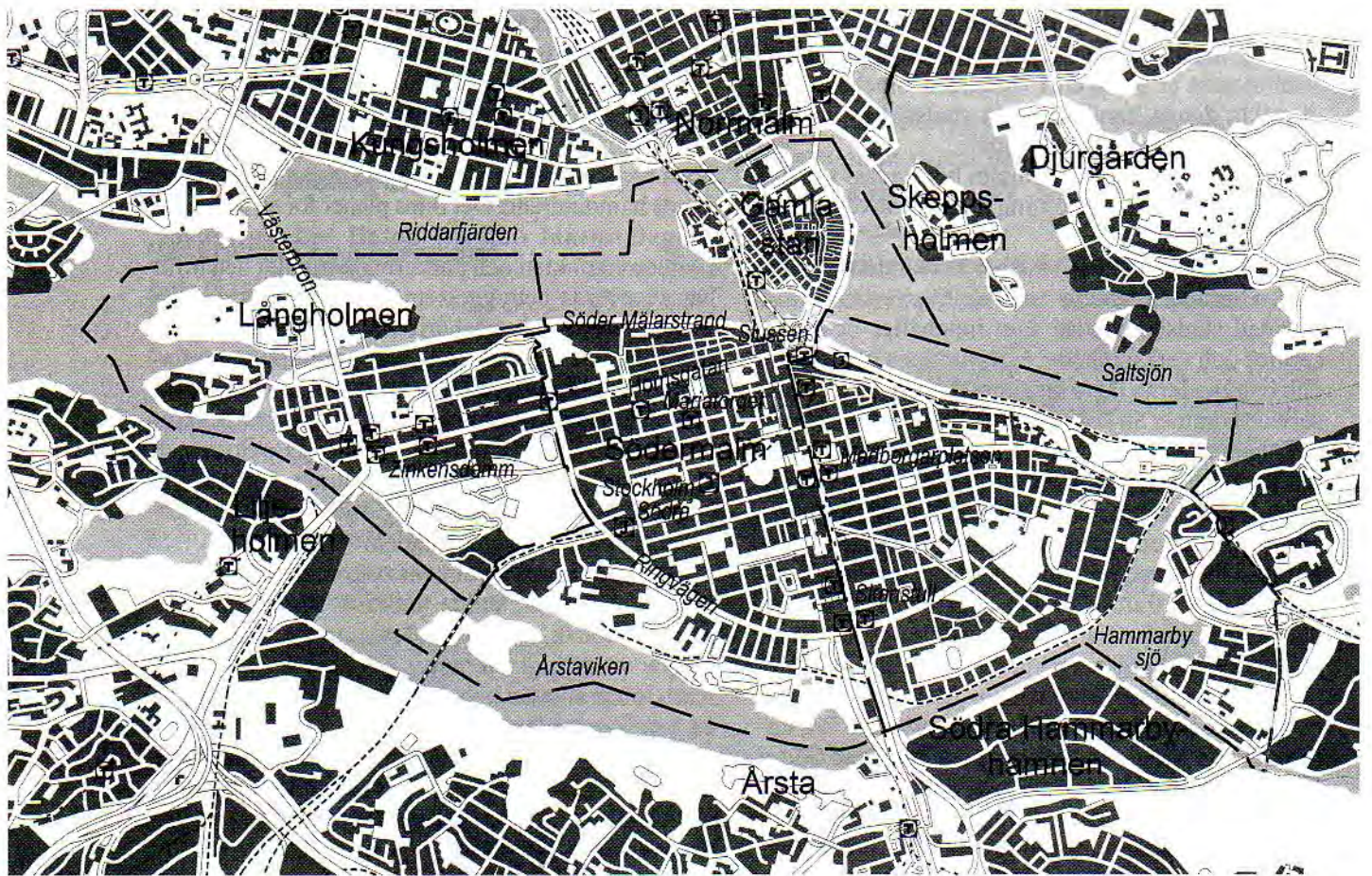
Kring Södersjukhuset finns det framtida möjligheter till bostadskompletteringar.

Kajområdet från Slussen till Fåfången skulle behöva rustas upp och bli ett mera tillgängligt och levande hamnområde. Det finns planer för en ny kryssningsterminal och ett hotell vid Tullhuset. Londonviadukten och parkeringsområdet nedanför har avsevärda bebyggelsemöjligheter. Lokala båtförbindelser bör utgå härifrån. Stockholms vatten utnyttjas inte speciellt väl ur kommunikationssynpunkt. Det bör underlättas för och uppmontras till nya båtlinjer på stadens vatten. Ökad båttrafik skulle förbättra tillgängligheten till många platser och är eftersträvt ur miljösynpunkt. En båtlinje mellan Stadsgården och Djurgården kan avlasta genomfartstrafiken genom staden.

Slussen är idag överdimensionerad som trafikplats och fyller inte sin tänkta funktion. Platsen är i behov av teknisk och miljömässig upprustning. Rivning är ett möjligt alternativ. Därmed skulle man ge Karl-Johan slussen och den gamla Ericsson slussen en mer framträdande plats.

Mycket trafik, bristande utformning och dåliga förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter gör att en hel del gatumiljöer bör ses över. Parkerna på Södermalm ska bibehållas och utvecklas. Ingen ny bebyggelse bör tillåtas i sådana områden. Alléer, parker och trädgårdar kan förbindas till gröna stråk som ger plats för serveringar och förbindelsestråk. Långholmens roll som grön oas och Stockholms rekreativområde är viktig att bevara och kan utvecklas genom reguljär båttrafik. Långholmsvarvet är Stockholms äldsta varv och bör bevaras.

I övrigt ska den täta kvartersbebyggelsen och det medeltida stadsmönstret i stadsdelen bevaras. Ombyggnad och upprustning måste ske varsamt och rivning bör endast undantagsvis tillåtas. Stadens front mot vattnet bör vårdas och utvecklas. Södermalm är en barnrik stadsdel och befolkningen förväntas öka. Hela Södermalm är prioriterat vad gäller införskaffandet av lokaler för grundskolan. För att tillgodose de äldres bostadsbehov planeras nya äldre bostäder.



**SÖDERMALMS STADSDELSOMRÅDEN:**

- HORNSTULL
- MARIA - GAMLA STAN
- KATARINA - SOFIA

# Södermalm och Gamla Stan

## Historik och karaktär

### Gamla Stan

Gamla stan, Stockholms kärna, utgjorde den egentliga staden under flera hundra år. Gamla Stan utgör en unik kulturhistorisk miljö med bostäder och arbetsplatser. På den lättförsvårade holmen i skärningen mellan handelsvägarna till lands och till sjöss växte på 1200-talet en befäst köpstad upp, dagens Gamla Stan. Redan tidigt stadfästes regler för byggnadsverk i staden, men någon egentlig plan existerade troligtvis inte. Medeltidens gatumönster, som vi ser än i dag, med ett torg högst upp på holmen utvecklades bakom den äldsta stadsmuren, som löpte strax innanför Öster- och Västerlånggatorna. Den norra kastalen kom att bli kärnan till Stockholms slott.

På 1300-talet växte bebyggelsen utanför långgatorna. Mönstret blev där ett annat med smala gränder som ledde ner till de många bryggorna vid vatten. Köpmännens magasin och bodar kom där att byggas på utfyllnader. Skeppshamnen på saltsjösidan låg nedanför Köpmannagatan och på målarsidan fanns Kornhamnen. Stormaktstiden innebar en uppsving för Stockholm. På de medeltida husens grunder uppfördes på 1600-talet modernare, rikt utsmyckade hus. Ytterligare byggnadskvarter tillkom genom att de båda nygatorna lades ut på utfyllnader mellan Stadsholmen och Riddarholmen.

Bebyggelsen bibehåller i hög utsträckning gamla murverk bakom fasadutformningar. I Gamla stan kan man finna medeltida källarvalv, kalkmålade väggar från 1500-talet, utsirade stenportaler och bjälktak från 1600-talet. Här finns även interiört fina snickerier och vävtapeter från 1700-talet. Stadsdelen utgör ett historiskt dokument av oersättligt värde, även i ett internationellt perspektiv.

Riddarholmen, som ursprungligen upptogs av gråbrödernas kloster hade genom reduktionen kommit i kronans händer och bebyggdes med adelspalats. Helgeandsholmen skapades genom utfyllnader mellan tre små holmar i Strömmen och gav bl a plats för slottets ekonomibyggnader.

I slutet av 1800-talet byggdes kajerna runt Stadsholmen och Riddarholmen ut med Skeppsbron, Munkbron m fl för att ge plats för den ökande sjö-

farten. Idag utnyttjas dessa kajer för den intensiva trafik som måste passera stadens hjärta; bilar, järnväg och tunnelbana. Numera domineras Riddarholmen och Helgeandsholmen helt av statlig förvaltning respektive riksbyggnaderna. I kulturhistoriskt hänseende är de tre holmarna med sina byggnader av riksintresse och skyddade. Gamla Stans byggnader är till stor del restaurerade och hyser en blandning av köpenskap, bostäder och kontor med statlig



Stockholm 1547 - ur Ecclesia et Templo S:tæ Gertrudis Holmiensi från 1791

förvaltning samlad i norr. Till det yttre präglas i dag Gamla Stan av turism, restauranger och nöjesliv.

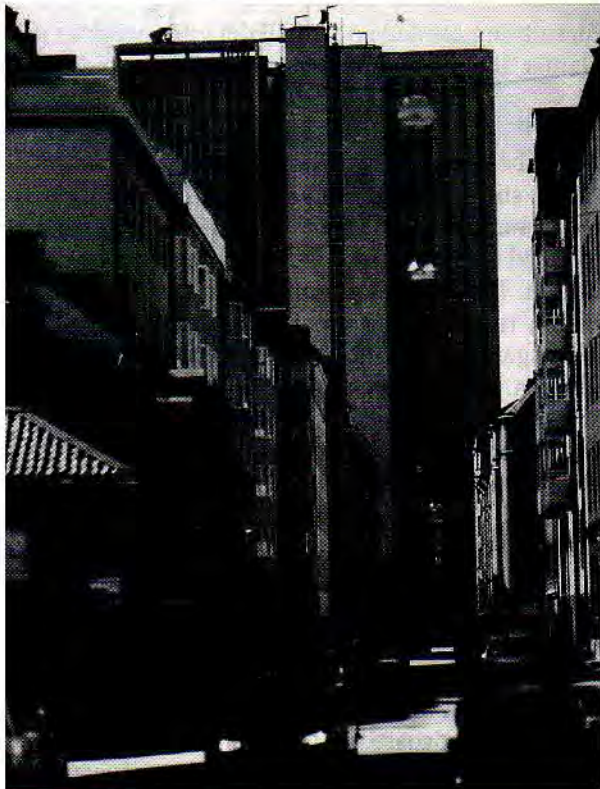
### Maria

Södermalm, som länge kallades Åsön, karaktäriseras av sina riktningsskapande väst-östliga förkastningsbranter med anslutande vattenområden. Branterna med sin dramatiska topografi har lämnats i stort orörda. På 1600-talet utarbetades även för Södermalm, rutnätsplaner enligt renässansens ideal, där Hornsgatan och Götgatan blev de riktningsgivande gatorna. Brunkebergsåsens utlöpare mot söder kan ännu spåras i Kvarnberget och Helgalunden. Typiskt för Södermalm är de ålderdomliga bebyggelserester från denna epok som finns insprängda här och var i 1880-talets esplanadsystem och utgör intressanta avbrott i det rådande stadsplanemönstret. Bl a anlades flera malmgårdar, av vilka några ännu finns kvar. Dessa var dåtidens sommarnöjen och odlingar för stadsborna. På Östra Mariaberget finns stadens enda sammanhängande rester av Stockholms medeltida gatunät utanför Gamla Stan. Berget utgör ett unikt stenstadsparti i Stockholm från i huvudsak 1700-talet. Området är arkitektoniskt medvetet uppbyggt på berget och i bergsslutningen ned mot Mä-

laren. Det dominerande läget gör området till ett av de mest särpräglade i Stockholms stadsbild. Vid Bastugatans norra sida finns ett område med småskalig bostadsbebyggelse från förindustriell tid. Bebyggelsen vid Yttersta Tvärgränd är också från 1700-talet, men hänger ej ihop med området i övrigt.

Utmärkande för Maria är i likhet med andra delar av innerstaden, den täta kvartersbebyggelsen med inslag av små täppor samt mångfalden i användningen. Flertalet hus är uppförda mellan 1880-1940. Bebyggelsen längs Ringvägens gröna esplanad tillkom senare. Kvarteret Metern vid Helgagatan är ett storgårdskvarter med den ursprungliga utformningen väl bevarad från 1926-1927. På 30- och 40-talen uppfördes bostäder i stenstadens krans, som t ex det funktionalistiska bostadsområdet vid Eriksdal, söder om Ringvägen. Under 1980-talet togs stadsdelens sista större område möjligt för bebyggelse i anspråk genom att Södra Stationsområdet fogades som en helt ny del till Södermalm, förbindande områdena norr och söder om stationsområdet till en helhet. Bostadsområdet sträcker sig från Tantolunden till Medborgarplatsen och drygt 2000 nya lägenheter har tillkommit. Ett färdigställande av höghuset vid Medborgarplatsen fullbordar utbyggnaden av Södra Stationsområdet. Tillsammans med Skattehuset vid Åsötorget och Folksamskrapan vid Skanstull bildar detta höghus ett i raden av landmärken på Södermalm.

Denna centrala del av Södermalm präglas av en variation och blandning mellan bostäder och arbetsplatser, med ett brett utbud av butiker, service, kul-



Årsringar över bebyggelseutvecklingen på Södermalm

tur, restauranger, pubar etc. Hornsgatan och Götgatan är viktiga stråk genom stadsdelen. Där finns Medborgarplatsen som nu utvecklas till Södermalms träffpunkt. Stränderna ner mot söder präglas av parker och koloniträdgårdar. I Eriksdal ligger några av innerstadens sport- och badanläggningar. Intill dominerar Södersjukhuset stadsbilden.

Ett markant inslag mot norr utgör uppfartsrampen från Söder Mälarstrand till Torkel Knutssongatan. Lastfartygen längs kajen har försvunnit och ersatts av skutor. Trafikapparaten Slussen invigdes 1935. Den var med sitt klöverbladsystem en för sin tid funktionell konstruktion som blev internationellt känd. Idag är Slussen sliten och överdimensionerad för sin trafikuppgift.

## Katarina-Sofia

Det dramatiskt branta Stadsgårdsberget bildar en karakteristisk södermalmssiluett. Det avsprängda urberget avtecknar sig kraftfullt mitt i centrala staden. Fåfången, Åsöberget och Erstaklippan understryker mötet mellan staden och skärgården. Ett markant inslag i stadsbilden utgör Katarinavägens uppfartsramp från Slussen.

Kring Katarina kyrka finns bebyggelse bevarad från 1700-talet och tidigt 1800-tal. Fjällgatans småskaliga trä- och stenhusbebyggelse med sina terrasserade trädgårdstomter är ett välbevarat exempel på bostadsförhållanden med rötter från 1720-talet. Åsöberget har en låg stadsbebyggelse från 1700- och 1800-talen. Vitabergsområdet är ett höglänt område med småskalig bebyggelse från 1700- och 1800-talet vid Nytorget, Malmgårdsvägen och på Vita Bergen.

Utmärkande för Katarina och Sofia är i likhet med andra delar av innerstaden, den täta kvartersbebyggelsen med inslag av små täppor samt dess variation i innehåll och uttryck. Här finns den sena 1800-talsstrukturen med tidstypiskt gatumönster, hushöjder och kvartersindelning. Kvarteret Draget och Ryssjan vid Blecktorngatan är tidstypiska storgårdskvarter byggda på 1920-talet. Denna del av Södermalm präglas av en variation och blandning mellan bostäder och arbetsplatser, med ett brett utbud av butiker, service, kultur, restauranger, pubar etc. Götgatan och Folkungagatan är viktiga stråk. Katarina Bangata och Ringvägen är gröna esplanader. Nytorget har blivit en populär mötesplats för de boende i stadsdelen.

Danviksklippan fick sin form genom sprängningarna för Hammarbyleden på ena sidan och för Värmdövägen på andra sidan. Området utgör en arkitektonisk helhet med en väl synlig, karakteristisk siluett. Områdena runt omkring Hammarby Sjö präglas av hamn- och industriverksamhet. Lugnet och Sickla är småindustriområden där verksamheten har varit av mera tillfällig karaktär. Successivt har denna verksamhet försvunnit vilket gett möjligheter till att byg-

ga bostäder i attraktiva vattenlägen. Utbyggnaden pågår i Norra Hammarbyhamnen och utgör de första etapperna av stadens största bostadsbyggnadsprojekt.

## Hornstull

Stadsdelsområdet Hornstull präglas såväl av grönskan längs kanalerna mellan Södermalm, Reimersholme och Långholmen som de bergiga höjderna. Ett markant inslag i stadsbilden är Västerbrons vackra stålbågar från 1930-talet. Lastfartygen längs kajen har försvunnit och ersatts av skutor. Tantolunden är unik med sin park, utsikten från berget och det kulturhistoriskt betydelsefulla koloniträdgårdssområdet. Längs stränderna ner mot söder finns parker och koloniträdgårdar.

Själva Hornstull utgör något av Stockholms entré från söder. Tullen låg ursprungligen vid landfästet till en flottbro något väster om den nuvarande bron. Högalid har byggts ut under en längre period, de senaste stora bostadsområdena kom till mellan 1960 och 1980. Bergsundsområdet byggdes ut på 1930-talet när varvet där lades ner. På höjden över Skinnarviksringen finns ett tidigt HSB-område med stort kulturhistoriskt värde, längs ringen en rad friliggande bostadshus av unik typ. Hornsgatan är ett viktigt stråk genom stadsdelen med butiker och restauranger. Vid Ringvägen ligger Zinkendamms idrottsplats. Där kan man ännu spåra den gamla järnvägsbanken från Liljeholmen in mot Södra Station.

Reimersholme är en funktionalistiskt planerad stadsdel som på initiativ av HSB växte fram under 30-40 talet. På 70-talet uppfördes en tätare bostadsbebyggelse på holmens södra sida där varv, verkstäder och Vin & sprit tidigare hade sina anläggningar. Närheten till Stenstaden och samtidigt läget

intill Långholmen gör läget unikt.

Långholmen består i huvudsak av grönområden med rester av äldre bebyggelse från tiden då fångelset på ön var i bruk. Viss varvsverksamhet finns kvar på öns östra ände. Under 80-talet har fritids- och kulturaktiviteter alltmer förlagts till holmen.

## Befolkning och bostäder

### Hornstull

En femtedel av Södermalms befolkning är i dag bosatt i Hornstull. Likt övriga delar av innerstaden har Hornstull en mindre andel barn än staden som helhet. Hornstull har näst efter Kungsholmen den lägsta andelen barn i staden. Enligt prognoserna som sträcker sig fram till 2004 förväntas skolbarnen minska, vilket inte sker på andra håll i innerstaden. De yngre barnen minskar också relativt mycket samtidigt som minskningen av de äldre följer trenden för staden som helhet. Andelen smålägenheter är den högsta i hela staden. Tre fjärdedelar av dessa är byggda före 1951, vilket är en normal innerstadsandel. Endast ett fåtal bostäder har uppförts i stadsdelsområdet under de senaste åren.

### Maria-Gamla Stan

Knappt hälften av Södermalms befolkning när bosatt i Maria-Gamla Stans stadsdelsområde. Stadsdelsområdet har en relativt hög andel barn för att vara i innerstaden. En av orsakerna till detta är inflyttningen till Södra Stationsområdet under 80-talet. Då byggdes 2200 nya bostäder i stadsdelsområdet. Prognoserna fram till 2004 visar en marginell

BEFOLKNING	Hornstull	Maria-G:a stan	Katarina-Sofia	Södermalm	Innerstaden	Stockholm
folkmängd 1996	20 534	42 214	36 075	98 823	266 004	718 462
andel 0-15 år	10%	15%	13%	13%	12%	17%
andel 65- år	20%	16%	17%	18%	19%	20%

BEFOLKNING	Hornstull	Maria-G:a stan	Katarina-Sofia	Södermalm	Innerstaden	Stockholm
Prognos 2004	20 270	43 433	40 386	104 089	278 107	746 817
förändring i %	-1%	3%	12%	5%	5%	4%
förändring 1-5 år	-13%	-16%	13%	-5%	3%	-1%
förändring 6-15 år	-1%	14%	40%	20%	23%	20%
förändring 65-	-12%	-5%	-8%	-8%	-14%	-16%

BOSTÄDER	Hornstull	Maria-G:a stan	Katarina-Sofia	Södermalm	Innerstaden	Stockholm
1 - 2 rok	78%	63%	69%	70%	68%	55%
3 rok -	22%	37%	31%	30%	33%	45%
andel före 1951	74%	63%	79%	72%	77%	54%
allmännyttan	24%	34%	16%	25%	19%	31%
bostadsrätt	27%	20%	23%	23%	28%	22%
barnhushåll	10%	16%	12%	13%	12%	18%
ensamhushåll	69%	59%	64%	64%	65%	54%

befolkningsökning. Den största förändringen bland åldersgrupper gäller minskningen av de yngre barnen, vilken sett till staden som helhet är en relativt stor minskning. Det är inflyttnings- och babybommen på denna del av Söder som ebbat ut. Ökningen av antalet skolbarn är lägre än staden, men är ändå problematisk för ett stadsdelsområde som har dålig tillgång till skolplatser. Tillkomsten av större bostäder i Södra Station har bidragit till att andelen mindre bostäder minskat i området.

## Katarina-Sofia

Två femtedelar av Södermalms befolkning är bosatta i Katarina-Sofia. Stadsdelsområdet har en för innerstaden relativt normal åldersstruktur. Prognoserna för stadsdelsområdet fram till 2004 visar på en ökning av drygt 4000 nya invånare. Denna ökning är gjord på antagandet om nya bostäder i Hammarby Sjöstad. Detta förklarar även ökningen av andelen barn i alla åldrar. När det gäller skolbarn är det den högsta förväntade ökningen i staden. Det bostadsbyggande som skett under det senaste året inom området har i stort ägt rum i Norra Hammarbyhamnen. Här har tidigare 700 bostäder färdigställts. I kvarteret Mandeln i Norra Hammarbyhamnens östra del kommer ytterligare 750 lägenheter att byggas. Allmännyttan har en låg andel bostäder sett till både innerstaden och staden som helhet. Samtidigt är andelen äldre bostäder relativt hög. Denna andel kommer under de närmaste åren att minska kraftigt när de nya bostäderna i norra och södra delen av Hammarbyhamnen successivt färdigställs.

## Tillgänglighet

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

Södermalm har en femtedel av innerstadens arbetsplatser. I relation till antalet boende har dock Södermalm en mer blandad struktur än andra innerstadsområden, där arbetsplatskvoten i många fall är högre. Arbetslösheten har minskat under de senaste åren, vilket är en följd av den allmänt minskade ar-

betslösheten. Samtidigt har antalet arbetsplatser ökat, vilket förklaras av att när den negativa trenden vänder så syns det först i de attraktiva områdena. Hela innerstaden är attraktivt för de flesta typer av arbetsplatser. På Södermalm finns det ingen anledning till att bygga fler lokaler eftersom det fortfarande finns lediga lokaler. I Hammarby Sjöstad kommer det tillkomma nya arbetsplatser. I detta område är det viktigt att det ges förutsättningar för att etablera nya verksamheter som går att kombinera med bostäder.

## Service och kultur

Södermalm har i likhet med andra innerstadsområden ett rikligt utbud av kommersiell service, restauranger, biografier, teatrar etc. Södermalm har blivit känd för sitt stora utbud av främst restauranger och andra nöjeslokaler. Två nya biopalats finns vid Medborgarplatsen. Det huvudsakliga utbudet är dock koncentrerat till stråken längs med Götgatan, Folkungagatan och i viss mån Hornsgatan. På de yttre delarna av stadsdelen, i Sofia och i Högalid är utbudet mindre, dock jämförbart med andra delar av innerstaden.

Äldreomsorgen har under de senaste åren haft stort underskott på lokaler, något som till viss del har åtgärdats. Det kommer att tillkomma äldreboende både i kvarteret Verktummen, vid Tideliugatan samt i kv Kulltorp, vid Tantogatan, där det färdigställts ett 80-tal äldreboendebostäder under våren 1997.

Situationen för skolorna är mer akut. Det finns ett stort underskott av skollokaler på Södermalm. Detta trots den relativt nyöppnade Tullgårdsskolan i Norra Hammarbyhamnen. Vissa lågstadielklasser har lokaliserats till f d daghemslokaler. Högstadiieverksamhet har integrerats med gymnasieverksamheten vid Åsö gymnasium. Hela Södermalm är prioriterat vad gäller nya skollokaler.

Tillgången till barnomsorg har varit och är god. Detta tack vare en omfattande utbyggnad av barnstugor. Idag är problemet mer det omvända, att det finns för många barnstugor på Södermalm.

## Trafik

Kollektivtrafiken är generellt sett bra i området med många busslinjer samt tunnelbanestationer vid Mariatorget, Zinkensdamm, Hornstull, Slussen, Med-

	Hornstull	Maria-G:a stan	Katarina-Sofia	Södermalm	Innerstaden	Stockholm
<b>arbetsplatser-94</b>	4 202	31 827	15 193	51 222	247751	445 358
<b>arbetslöshet-95</b>	7,20%	7,40%	7,30%	7,30%	6%	6,40%
<b>socialbidrag-94</b>	5,80%	7,20%	7,20%	6,75%	6%	10,20%
<b>medelinkomst-93</b>	169 500	176 400	171 600	172 500	181 817	176 400



borgarplatsen och Skanstull. Tunnelbanestationernas tillgänglighet för äldre och handikappade är god. Endast Gamla stans tunnelbanestation saknar hissförbindelse mellan gatuplan och plattform, men ombyggnation pågår. Resten av tunnelbanestationerna har minst en hissförbindelse mellan gatuplan och plattform. Det finns en pendeltågsstation vid Södra Station. Ett stort antal av stadens busslinjer går genom Södermalm. Stadsdelen nås lätt med bil från söderort via Essingeleden - Liljeholmen och Hornsgatan eller från Nynäsvägen - Skanstullsbron och Ringvägen. Östra delen av Södermalm är i huvudsak kollektivtrafikförsörjt genom ett antal busslinjer, inklusive Värmdöbussarna till skärgården.

Stambanan Karlberg - Centralen - Älvsjö går genom Södermalm och Gamla stan. Den har utpekats som riksintresse av Banverket. Spårkapaciteten genom Stockholm behöver utvidgas både med hänsyn till fjärrtrafikens och regional/lokaltrafikens behov. Industrispåret Södra Station- Stadsgårdshamnen har utpekats som riksintresse för totalförsvaret med anledning av katastrofsjukhuset under Södersjukhuset. Detta sjukhus skall vid en krigssituation kunna nås med helikopter, båt, bil och tåg.

Stadsgården-Masthamnen är en viktig del av Stockholms hamn. Härifrån går det både gods- och persontrafik. Stadsgårdshamnen är av riksintresse för sjöfarten så länge den har utrikestrafik. Förbindelsen mellan Mälaren och Saltsjön är också av riksintresse för sjökommunikationerna. Det är förbindelsebehovet mellan Saltsjön och Mälaren som utgör riksintresset. Detta innebär att det inte finns några hinder att flytta eller reducera riksintressanta farleder om förbindelsebehovet kan lösas på annat sätt.

## Natur, parker, torg och stråk

Södermalm med sin markanta norrsida och den östvästliga förkastningsbranten spelar en viktig roll i inloppet till staden. Förkastningsbranten är en värdefull landskapsmiljö. Landformen ger omgivningarna sin karaktär och sitt särdrag. I denna östra del av Södermalm avslutas branten med Fåfängan, en av Stockholm bästa utsiktsplatser och av turister mest välbesökta platser. Även sydsidan har sina höjdformationer. I en båge, tvärs malmen, går den dalsänka som en gång avvattnade malmen med utlopp dels vid Hornstull och dels vid Norra Hammarbyhamnen.

Förkastningsbranternas låga träbebyggelse har täppor och småskalig odling. Södermalms gröna tyngdpunkt finns i den yttre kransen med vattenkontakt. I dessa stora vattenlandskap möts stadsbygd med fjärdar, det stora luftrummet och en lätt skärgårdsgrönska. Riddarfjärden och Årstaviken är vik-



Landmärken, stadsfronter och stadens starka naturelement

tiga vattenrum för bad och rekreation, men utgör även en viktig del av stadens gröstruktur och stadsbild. Stränderna runt Årstaholmar är ekologiskt särskilt känsliga, dessutom finns ett område med högt vetenskapligt naturvärde

Längs Södermalms sydsida bjuds på attraktiva promenader, dvs från Fåfängan till Bergsundsstrand över Eriksdals- och Tantolunden. På norrsidan finns ett antal bergsparker med vida utblickar över vattnen in mot stadskärnan från Fåfängan, Åsöberget,



Stenstadens gröna kran

Stigberget med Anna Lindhagens täppa, Glasbruksklippan, Katarinaberget, Mariaberget till Skinnarviksberget. Längst västerut finns en rekreativ tyngdpunkt i Långholmen med anslutning till Pålsparken och den gröna boendeön Reimersholme. På Långholmen, vid Karlshälls gård finns en parkanläggning av särskilt bevarandevärde.

Ett inre, diagonalt parksystem med bl.a. Roslundsparken och Skånegatan sammanbinder Hammarbyhamnen med Tantolunden. Större parker i stadsstrukturen är Björns trädgård, Fatbursparken, Vita bergen samt Blecktornsparken i öster. Några kyrkogårdar har en stor roll i gröstrukturen som Katarina, Maria Magdalena och Högalid.

Södermalms karaktärsgator är Götgatan med Götgatsbacken, Hornsgatan, Ringvägen, Stadsgårdskajen, Söder Mälarstrand. Ringvägen är stadsdelens

kanske starkaste sammanhållande element; en gränsboulevard med fyrdubbel trädplantering. Ringvägen är "vattendelaren" mellan den täta staden och hus-i-park-bebyggelse. Katarina Bangata är en kortare esplanad. Götgatan har avenykaraktär, med riktning mot stadens mitt. Götgatan skildrar särskilt tydligt stadens årsringar med sin backe och sin avenyliknande södra del. Torgen och platsbildningar är Södermalmstorg, Mariatorget, Medborgarplatsen och Åsötorget.

Södermalms hela norrsidan har utbyggda kajer: Masthamnen, Stadsgårdskajen och Söder Mälarstrand samt Norra Hammarbyhamnen på sydsidan (de två sistnämnda med Mälarkontakt). Bra fotgängarstråk saknas vid Masthamnen, Slussenområdet och ett avsnitt av Södermälstrand.

## 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 Södermalm 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. Kopplingen redovisas under beskrivningen av varje "värdekärna".

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

De olika stadsbyggnadskaraktärer som finns på Södermalm, och för vilka det finns olika förhållningssätt 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 stadsmuseet. 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. Berör Maria-Gamla stan och Katarina-Sofia. (Redovisas ej på kartan.)

**DE ÄLDSTA GATUNÄTET PÅ SÖDERMALM**  
Mariagränd, Klevgränd, Urvädersgränd, Pryssgränd samt en del av Bastugatan är de enda bevarade gatusträckningarna från tiden före 1600-talets regleringar på malmarna. Berör Maria-Gamla stan och Katarina-Sofia. (Redovisas ej på kartan.)



Från 1700-tal till 1960-tal



## KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA MILJÖER

500 0 500 1000 1500



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.



Storgårdskvarteret Draget/Ryssjan

#### 1600-TALET'S 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. Berör Maria-Gamla stan och Katarina-Sofia. (Redovisas ej på kartan.)

#### 1800-TALET'S 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. Berör hela Södermalm. (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. För Södermalm är Riddarfjärden med Södermälstrand, Strömmen och saltsjön samt Stadsgården viktiga att slå vakt om. Berör hela Södermalm. (Redovisas ej på kartan.)

#### GAMLA STAN

Både gatunät och bebyggelse har medeltida ursprung

och utgör ett historiskt dokument av oersättligt värde, även internationellt sett. Den äldsta stadskärnans struktur på holmens högplatå kan klart urskiljas i en stadsbild som annars präglas av 1600-, 1700- och 1800-talens byggande. Olika seklers byggnadsskick, stilbildningar och stadsplaneideal har lämnat spår efter sig som årsringar i kvarter och bebyggelse.

#### ÖSTRA MARIABERGET

Östra Mariaberget utgör ett unikt stenstadsparti i Stockholm från i huvudsak 1700-talet. Området är arkitektoniskt medvetet uppbyggt på berget och i bergsslutningen mot Mälaren. Det dominerande läget gör området till ett av de mest särpräglade i Stockholms stadsbild. Områdets 1700-talskaraktär har bibehållits väl.

#### RIDDARHOLMEN

Riddarholmen har en koncentrerad bebyggelse med 1600-talspalats och utgör en unik miljö. Bevarade rester av ett franciskanerkloster från 1200-talet och Riddarholmskyrkan förstärker kulturvärdet. Trots kontinuerliga förändringar under århundradenas lopp har byggnaderna på Riddarholmen bevarat sin monumentala palats-karaktär.

#### HELGEANDSHOLMEN

Riksdagshuset och Riksbankshuset uppfördes 1894-1906 i storståtlig berlinerbarock. Byggnaderna utgör en manifestation och symbol för landets styrel-

seskick. De är förenade med f d riksdagshuset genom triumfbågsliknande portiker över riksgatan. Norrbro är Stockholms enda bevarade stenvalvsbro.

#### **SLUSSEN**

Slussen är med sitt klöverbladsystem en för sin ursprungliga uppgift funktionell konstruktion som blev internationellt känd.

#### **KVARTERET METERN**

Det är ett mycket typiskt storgårdskvarter med den ursprungliga formen väl bevarad. Byggnadernas exteriör, de ursprungliga utsmyckningarna i entréer och trapphus samt gårdens öppenhet är av stort kulturhistoriskt värde.

#### **FJÄLLGATAN**

Den småskaliga trä- och stenhusbebyggelsen längs Fjällgatan, med sina terrasserade trädgårdstomter, utgör i Stockholm ett unikt dokument över välbevarade enklare bostadsförhållanden, med rötter i 1720-talet.

#### **ÅSÖBERGET**

Området omfattar låg, enkel stadsbebyggelse från 1700- och 1800-talen. Åsöberget är, trots en hårdhänt restaureringen, kanske det samlade stenparti i Stockholm som vad gäller stadsmiljö i helhet ger oss den tydligaste upplevelsen av den småskaliga utkantsbebyggelse som i äldre tider utgjorde levnadsmiljö för många av huvudstadens fattiga invånare.

#### **KATARINABERGET**

Katarinabergets samlade borgerliga 1700-talsbebyggelse kring församlingskyrkan utgör en unik miljö. Läget på berget med den dominerande kyrkobyggnaden ger området en speciell karaktär.

#### **VITA BERGEN**

Området är höglänt med småskalig bostadsbebyggelse från 1700-talet, som tydligt vittnar om dåtidens byggnadsskick och boendevillkor i stadens utkanter. Trots vissa om- och tillbyggnader under 1800-talet och moderniseringar under senare år har husen bevarat sin ålderdomliga karaktär.

#### **KVARTEREN DRAGET OCH RYSSJAN**

Kvarteret Draget är ett av Stockholms mest typiska och därtill tidigaste storgårdskvarter. Båda kvarteren bevarar i huvudsak den ursprungliga utformningen. Såväl kvarterens planform som byggnadernas exteriör och de öppna gårdarna har stort kulturhistoriskt värde.

#### **KOLONIOMRÅDEN I INNERSTADEN; BARNÄNGSOMRÅDET, TANTOLUNDEN, ERIKDALSUNDEN OCH ÅRSTALUNDEN**

Det kulturhistoriska värdet är knutet till den social-

politiska funktionen och inte till dagens miljö, som däremot har stor betydelse för innerstadens miljö.

### **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. Berör alla stadsdelområden på Södermalm. (Stenstadsdelen av Södermalm redovisas med en gräns på kartan).

#### **LÅNGHOLMEN**

På Långholmen finns delar av det f d fängelset kvar, Sjötullens byggnad från 1700-talet, Karlhälls gård samt Stockholms äldsta varvsanläggning.

#### **REIMERSHOLME**

På holmen finns dels bevarad karaktär från 1700-talets sprittillverkning dels tidstypiska, terränganpassade punkthus från 1940-talet.

#### **ERIKSDAL**

Funktionalistiskt bostadsområde av kulturhistoriskt intresse.

#### **SÖDERSJUKHUSET**

Monumentalbyggnad mellan Ringvägen och Årstaviken som stod färdig 1943.

#### **ÅRSTA HOLMAR**

På Årsta holmar finns en väl bevarad gård från 1700-talet. Holmarna utgör en särpräglad miljö.

#### **DANVIKSKLIPPAN**

Klippans bebyggelse, som utgörs av nio högt belägna punkthus, är ett gott exempel på 1940-talets byggnad.

#### **BARNÄNGEN**

I området finns Barnängens gård från 1600-talet och industribyggnaden för Stockholms bomullsspinneri från 1870-talet.

#### **FÅFÄNGAN**

Viktig utsiktsplats vid förkastningsbranten mellan Södermalm och Saltsjön.

## **Teknisk försörjning**

### **Energi**

Hela Södermalm är försett med fjärrvärme. Södermalm förses med värme från Hammarbyverket i Södra Hammarbyhamnen. Hammarbynätet förser

även stora delar av Söderort med fjärrvärme. Det finns kompletterande produktion vid Ludvigsberg intill Münchenbryggeriet. Hammarbyverket får spillvärme från avloppsvattnet i Henriksdals reningsverk

I framtiden planeras för en fjärrkyleanläggning vid Hammarbyverket. Denna ska förse de centrala delarna av Södermalm med fjärrkyla. Fjärrkylan används i första hand till större arbetsplatser som behöver kyla för t ex datorsalar etc. Fjärrkylan kommer från det nedkylda vattnet i värmepumparna vid Hammarbyverket.

Stora delar av Södermalm är försett med stadsgas. Gasen kommer från gasverket vid Husarviken. Det är den stora andelen äldre lägenheter och restauranger som använder sig av stadsgas.

På Ringens köpcentrum finns Sveriges största solcellsanläggning. Den drivs av Stockholm Energi och ingår i ett internationellt forskningsprojekt. Med detta vill man visa att det går att integrera solcellsanläggningar i vanlig bebyggelse. Denna teknik kan i framtiden bli aktuell i Hammarby Sjöstad.

## Vatten och avlopp

Henriksdalsverket är tillsammans med Loudden det avloppsreningsverk som finns i innerstaden. Verket tar emot avloppsvatten från större delen av innerstaden samt stora delar av södra Stockholm. Det rena vattnet släpps ut i Saltsjön. Större delen av Henriksdalsverket ligger under jord. Eventuell framtida expansion bör även ske i bergrum. I Sickla finns en slambehandlingsanläggning under jord.

Stockholm har antagit en policy för lokalt om-

händertagande av dagvatten. Policyn gäller vid nyproduktion av bostäder och arbetsplatser. I nyproduktionen i Hammarby Sjöstad ska lokalt omhändertagande av dagvatten beaktas där så är möjligt.

## Avfall och återvinning

För att på sikt kunna minska den totala mängden avfall i staden skulle det var bra om det fanns tillgänglig statistik över hur stora de olika staddelsområdenas 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 Södermalm till Högdalen för förbränning.

I Hammarbyhamnen ligger SKAFAB, stadens avfallsbolag. I Sickla finns en omlastningsstation för glas som sedan transporteras vidare för omhändertagande. I Södra Hammarbyhamnen finns en återvinningsstation som tar omhand sorterat avfall från kontor och småindustri. Hammarby flisanläggning tar emot träbyggavfall och ingår i denna återvinningsstation. 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. På Södermalm kommer det inledningsvis finnas 19 återvinningsstationer utsatta, varav 4 i Hornstull, 9 i Maria-Gamla Stan och 6 i Katarina-Sofia.



Fjärrvärmeanläggning vid Hammarbyverket

# Utgångspunkter för Södermalm

**Med avseende på diskussionen om Södermalms framtid tas inledningsvis upp utgångspunkter och övergripande förändringar som kan få konsekvenser för den framtida utvecklingen av Södermalm.**

## Karaktär och kulturmiljöer

Södermalm som helhet kännetecknas av en rik och spännande blandning av människor, verksamheter, kultur, byggnader etc. Det finns ett stort antal butiker, restauranger och caféer inom området. Vackra landskapsrum med utblickar över vattnet finns runt Södermalm. Inriktningen i framtiden bör vara att bibehålla och utveckla denna karaktär och dessa kvaliteter.

Utmärkande för stora delar av Södermalm är i likhet med andra delar av innerstaden den täta kvartersbebyggelsen och mångfalden i användningen. Det medeltida mönstret på Södermalm ska bevaras och trasiga miljöer ska ses över. 1600-talets och det sena 1800-talets stadsplanestruktur med gatumönster och kvartersindelning samt hushöjder och gatubredder bör bevaras. Stor hänsyn måste tas till de kulturhistoriska och stadsmiljömässiga värdena vid eventuell bebyggelse. En förändring av befintliga bostäder bör i första hand vara inriktad på en varsam ombyggnad och upprustning. Rivning bör endast undantagsvis tillåtas.

## Befolkning

För Södermalm förväntas befolkningen att öka i huvudsak beroende på tillkomsten av bostäder i Hammarby Sjöstad. Södermalm är en barnrik stadsdel och situationen för speciellt skolorna har blivit värre. När det gäller barnomsorgens situation så kommer antalet barn att minska på Södermalm, förutom tillskottet i Hammarby Sjöstad. Hela Södermalm är prioriterat vad gäller införskaffandet av lokaler för grundskolan. Läget är ansträngt redan idag och kommer bli än mer ansträngt de närmaste åren med anledning av den förväntade ökningen av anta-

let barn i skolåldern. Detta bör beaktas vid nya bostäder i stadsdelen. Ökningen slår ojämnt över Södermalm. I Katarina-Sofia förväntas en ökning av skolbarnen med upp till 40%. Av denna anledning bör inte en omvandling av skolor ske på Södermalm. Gamla skolor bör om så behövs åter kunna användas för skoländamål. Hammarby Sjöstad kommer att ge ett tillskott till barnkullarna, men kapacitetsmässigt ska det inte inverka på Södermalm, då nya skolor och barnstugor planeras för Hammarby Sjöstad.

Stadsdelsförvaltningarna på Södermalm jobbar även för att kunna erbjuda de äldre bostad inom stadsdelen. Visserligen minskar de äldre på Södermalm, men idag finns det äldre som inte har kunnat erbjudas äldreboende inom stadsdelsområdet. För detta behövs bostäder anpassade för äldreboende. I kvarteret Kulltorp vid Tantogatan är ett 80-tal nya äldreboendestäder färdigbyggda genom omvandling av kontorslokaler. I kvarteret Verktummen kommer ytterligare ett 60-tal nya bostäder för äldreboende. Det kommer att bli aktuellt med fler projekt av denna typ för att Södermalms äldre ska kunna erbjudas bostad inom stadsdelen.

## Bostäder och arbete

Framtida planering av Södermalm 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. 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 bostadsändamål 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 nybyggnadspro-

jekt 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 nyexplaoteringar i innerstaden.

Nybebyggelse inom den befintliga strukturen på Södermalm bör endast ske när det kan tillföra en kvalitetshöjning jämfört med dagens markanvändning. Hammarby Sjöstad är det stora utbyggnadsområdet en lång tid framöver. Hit koncentreras ny bebyggelse till ett större område där det går att bygga relativt tätt. En sådan inriktning tillgodoser behovet av bostäder samtidigt som det befintliga Södermalm kan utvecklas utifrån dagens struktur.

Hammarby Sjöstad är markerat som framtida stadsutvecklingsområde i Stockholms översiktsplan. Under de närmaste åren kommer det vara stadens i särklass största utbyggnadsområde. I ett tidigare skede av planeringsprocessen har ett gemensamt programarbete genomförts av Stockholm stad, Vägarverket, Nacka kommun och Landstinget.

I dessa gemensamma planeringsförutsättningar (GPF) redovisades utvecklingsmöjligheter och riktlinjer för det fortsatta arbetet. I GPF för Hammarby Sjöstad redovisades gemensamma trafiksystem, kollektivtrafiklösningar samt större park- och naturstråk. Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med berörda förvaltningar och större privata fastighetsägare upprättat ett förslag till program för detaljplanläggning som antogs av stadsbyggnadsnämnden 96-09-05. Programmet rör delarna Sickla Udde, Lugnet, Henriksdalshamnen och Södra Hammarbyhamnen.

Inriktningen är en utvidgning av Stockholms innerstad till de lågt utnyttjade områdena kring Hammarby Sjö, samt att skapa en blandad stadsbebyggelse med bostäder, service och verksamheter, vilket är förenligt med översiktsplanens intentioner. Den västra delen av Södra Hammarbyhamnen som inrymmer större kommunaltekniska anläggningar föreslås ligga kvar och utvecklas. De områden av Hammarby Sjöstad som återstår att bygga kommer vid färdigställandet att innehålla ca 7 000 lägenheter och 150-250 000 kvm lokaler.

## Natur, parker, torg och stråk

Parkstrukturen på Södermalm ska bibehållas, vårdas och utvecklas. Ingen ny bebyggelse bör i princip tillåtas i sådana områden. Stadens front mot vattnet bör vårdas och utvecklas. Det innebär bl a att kajer och stränder så långt som möjligt ska vara tillgängliga och inte ska nyttjas som parkeringsplatser och trafikleder.

## Trafik och kommunikationer

### Centraltunneln

1995 utredde stadsbyggnadskontoret frågan om att lägga biltrafiken mellan Norrmalm och Södermalm i tunnel. Riddarholmskommittén, som fick i uppgift att utreda inriktningen för de framtida trafiklösningarna för järnvägen mellan Älvsjö och Karlberg, föreslog att biltrafiken skulle läggas i tunnel. Detta skulle vara en förutsättning för att kunna ta centralbron i anspråk för spårtrafik samtidigt som inga ingrepp i de känsliga miljöerna på Riddarholmen skulle göras. Centraltunneln ansluts i söder till Söderleden i höjd med Medborgarplatsen och till Klarastrandsleden och Klarabergsviadukten i norr. En grentunnel ansluter även till Klaratunneln. Regeringen har i februari 1997 tillsatt en förhandlingsman med uppgift att träffa en överenskommelse mellan staten och Stockholm om finansieringen av en helhetslösning för väg- och järnvägstrafiken genom centrala Stockholm. Om tunneln blir av kommer trafiksituationen avsevärt förändras i denna del av staden. De nord-sydliga förbindelserna i staden underlättas. Lokalt kan det medföra ökad trafik inte bara i anslutning till på- och avfarterna, utan det påverkar troligtvis trafiksituationen för stora delar av Södermalm och Norrmalm.

### Årstabron

I förbindelsen Älvsjö-Karlberg ingår även att spårkapaciteterna över Årstaviken behöver utökas. Här finns det en ännu inte antagen plan för en ny bro över Årstaviken, parallellt med den gamla Årstabron. Även i dessa resonemang har de förts diskussioner om att lägga spåren i tunnel under Årstaviken. Broutformningen har varit föremål för parallella arkitektuppdrag. Sir Norman Fosters röda och undertill rundade bro har valts som ny Årstabro. Uppförandet av bron får konsekvenser för stadsbilden och för Tantolunden i form av nya spår. Årstabron är byggnadsminnesförklarad.

### Gatumiljöer

För många gator på Södermalm 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 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, större förändringar och möjligheter som rör Södermalm 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.

## Gamla stan

Inriktningen för Gamla stan är att bevara området samt att se till att Gamla Stan förblir en levande stadsdel. Det är viktigt att de boende i Gamla stan får tillgång till service på samma sätt som övriga invånare i staden. Stadsbyggnadskontoret avser att tillsammans med berörda förvaltningar upprätta ett nytt miljöprogram för Gamla stan, för att bevara vissa företeelser och för att se till vilka möjligheter det finns till förändringar som kan förädla stadsdelen.



Västerlånggatan - Gamla Stan

På sikt ska Gamla stan tillsammans med vattenrummen runt Riddarfjärden och Saltsjön kunna föras upp på FN:s världsarvslista. Detta unika natur- och kulturrum innehåller så stora värden att denna ambition på sikt är fullt realistisk.

På Skeppsbron och Munkbroleden bör trafiken minska för att ge plats för gångtrafikanter och folkliv, samtidigt bör dessa platser rustas upp. Skeppsbrokajen har ett bra, outnyttjat läge där det finns möjligheter skapa ett attraktivt promenadstråk med bl a serveringar. Idag används Skeppsbrokajen till stor del som parkeringsplats. Vissa förändringar är genomförda och andra är beroende av vilka lösningar som blir av för trafiken mellan Söder- och Norrmalm. Om trafiken kan ledas i en tunnel med god kapacitet, kan Munkbroleden delvis stängas av för genomfartstrafik och Riddarholmskanalen kan breddas och återfå sin tidigare och mer inbjudande utformning.

## Den historiska stenstaden

I enlighet med det som står under ”Utgångspunkter för ett framtida Södermalm” bör inga större bebyggelseförändringar ske inom Södermalms stenstadsdel d v s inom den täta kvarterstaden. Förändringarna rör varsam ombyggnad och upprustning. Det är viktigt att vårda och utveckla torg och parker inom denna historiska del av staden. Södermalm karaktäriseras av blandningen av den äldre bebyggelsen och därefter följande epoker. Inom vissa delar där dagens utformning inte har så stort värde kan det ske förändringar i form av ombyggnader och upprustning t ex på det sätt som skett vid Södra Nämndhuset vid Rosenlundsgatan. Ett exempel är i kvarteret Grimman längs Wollmar Yxkullsgatan där det skulle finnas möjligheter till omvandling och komplettering med bostäder.

Andra förändringar kan dock komma att ske inom denna täta del av stadsdelområdet, 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.

## 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.

Södermalms stora rekreativa och landskapliga resurser finns i det smala och tidvis branta strandområdet i söder, som vidgar sig västerut från den smala kanalen vid Skanstull mot Årstaviken. Det är viktigt att inte ytterligare försvaga mötet mellan "stad och land" utan tillskapa och utveckla tydliga parkentréer till vattenlandskapet. Parktungan vid Eriksdalslundens möte med Ringvägen bör utvecklas till



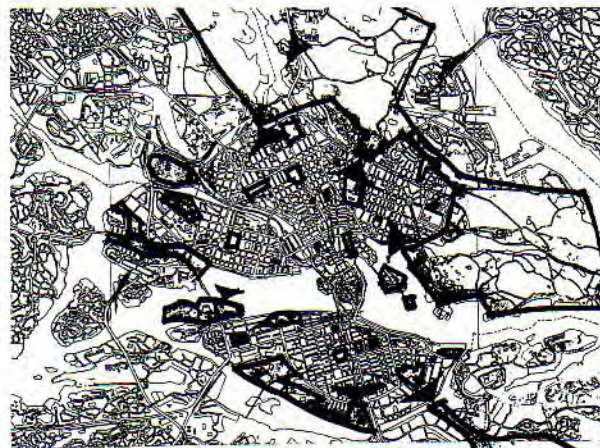
Gröna stråk att utveckla och förbättra

inbjudande och funktionell parkentré. Den högt belägna platsen bjuder på vida utblickar. Sett från broarna och södra stadsinfarterna har området en stadrepresentativ roll och de små kolonistugorna i slutningen behöver en lugn fond. En viss del av detta värdefulla område kommer att förändras om ett nytt bostadshus uppförs mot Ringvägen. I detta sammanhang är det viktigt att slå vakt om och förstärka den kvarvarande delen av parktungan. Speciellt kommer kontakten mellan Ringvägen och vattenområdet beaktas vid uppförandet av det nya Eriksdalsbadet.

Långholmens roll för hela stadens rekreation bör kunna utvecklas genom reguljär båttrafik mellan holmen och andra delar av staden. Det är viktigt att grönstrukturen bevaras på Långholmen så att holmen bibehåller karaktären av en grön och rekreativ resurs i staden och speciellt viktig för boende i Hornstullsområdet. Framtiden för Långholmsvarvet är osäker. Det är Stockholms äldsta varv och bör bevaras för varvsverksamhet. Tillgängligheten omkring området skulle kunna göras bättre än idag.

För Södermalm har också söderorts landskapliga resurser stor betydelse både som fond i vattenrummet, men också som del av rekreationslandskapet genom utvecklade broförbindelser vid t.ex. Årstabron, Skanstullsbron, Danviksbron. Nacka friluftsområdet kan bli tillgängligt genom en gång- och cykelbro över Hammarby sjö. Ett sådant förslag finns med i planeringen av Hammarbysjöstadsprojektet. Södermalms diagonala parkförbindelse Tantolunden-Rosenlundsgatan-Katarina Bangata-Norra

Hammarbyhamnen får därmed en stärkt roll. Tantolundens möte med Ringvägen bör stärkas och driftdepån vid Tantolunden bör flyttas liksom parkeringen i parken längs Tantos norrsida.



Parkentréer att utveckla och förädla

Stränderna runt hela Södermalm bör göras tillgängliga. På detta sätt kan ett sammanhängande promenadstråk på sikt utvecklas runt hela malmen. Felande länkar i strandförbindelserna bör kompletteras.

## Förbättrade gatumiljöer

Förbättringar föreslås för Götgatan, Folkungagatan, Katarina Bangata, Skanstull och Hornstull. Götgatan norra del föreslås att bli fri från genomfartstrafik. Folkungagatan föreslås att trädplanteras för att förbättra dagens miljö. Södermalm kan komma att delas in i bostadszoner, sammanlagt 17 stycken. Inom dessa råder en maxfart på 30 km/tim. Entréerna ska markeras tydligt för att inbjuda bilisterna till en sänkt fart. Genomfartstrafiken hänvisas till huvudgatorna. För Södermalm föreslås följande huvudgator; Hornsgatan, Ringvägen, Rosenlundsgatan, Renstiernas Gata samt södra delen av Götgatan.

Gator som är tillräckligt breda kan komma att dubbelriktas. Södermalm har i jämförelse med de andra stadsdelarna förhållandevis många äldre gator, vilka i många fall är för smala att dubbelriktas. Långholmsgatan och Hornsgatan har omfattande genomfartstrafik. Gatorna har betydande luft- och bullerproblem. Trafiken och gatornas bredd gör det besvärligt att ta sig över gatorna. Det är väsentligt att gatumiljön rustas, inte minst vid Hornstull. Även Ringvägen har betydande trafik; den norra delen av Ringvägen har endast svag karaktär som esplanad. Söder Mälarstrand är idag i huvudsak en trafikled. Arbeten pågår med att förbättra miljösituationen. Strandpromenaden längs med Söder Mälarstrand bör byggas ut. Idag är det vissa sträckor som inte är tillgängliga som strandpromenad.

## Framtida kollektivtrafikförbättringar

Stockholms vatten utnyttjas inte speciellt väl ur kommunikationssynpunkt. En ökad båttrafik ökar tillgängligheten till platser nära vatten som idag inte ligger i anslutning till någon annan kollektivtrafik. Båtförbindelser är dessutom eftersträvansvärt ur miljösynpunkt. Riddarfjärden skulle kunna utnyttjas bättre för båtförbindelser. Det skulle kunna vara mellan Söder- och Norr Mälarstrand. Hammarby Sjö bör utnyttjas för båttrafik när bebyggelsen av Hammarby Sjöstad färdigställs. Mellan Tegelviksplan och Stadsgården till Djurgården, Skeppsholmen och Nybroviken kan en båtlinje avlasta för genomfartstrafik genom staden och förbättra tillgängligheten till de besöksattraktioner som finns i dessa områden. I den framtida planeringen bör underlättas och uppmuntras till nya båtlinjer så att Stockholm som sjöstad också kan utnyttja läget vid vattnet för persontransporter.

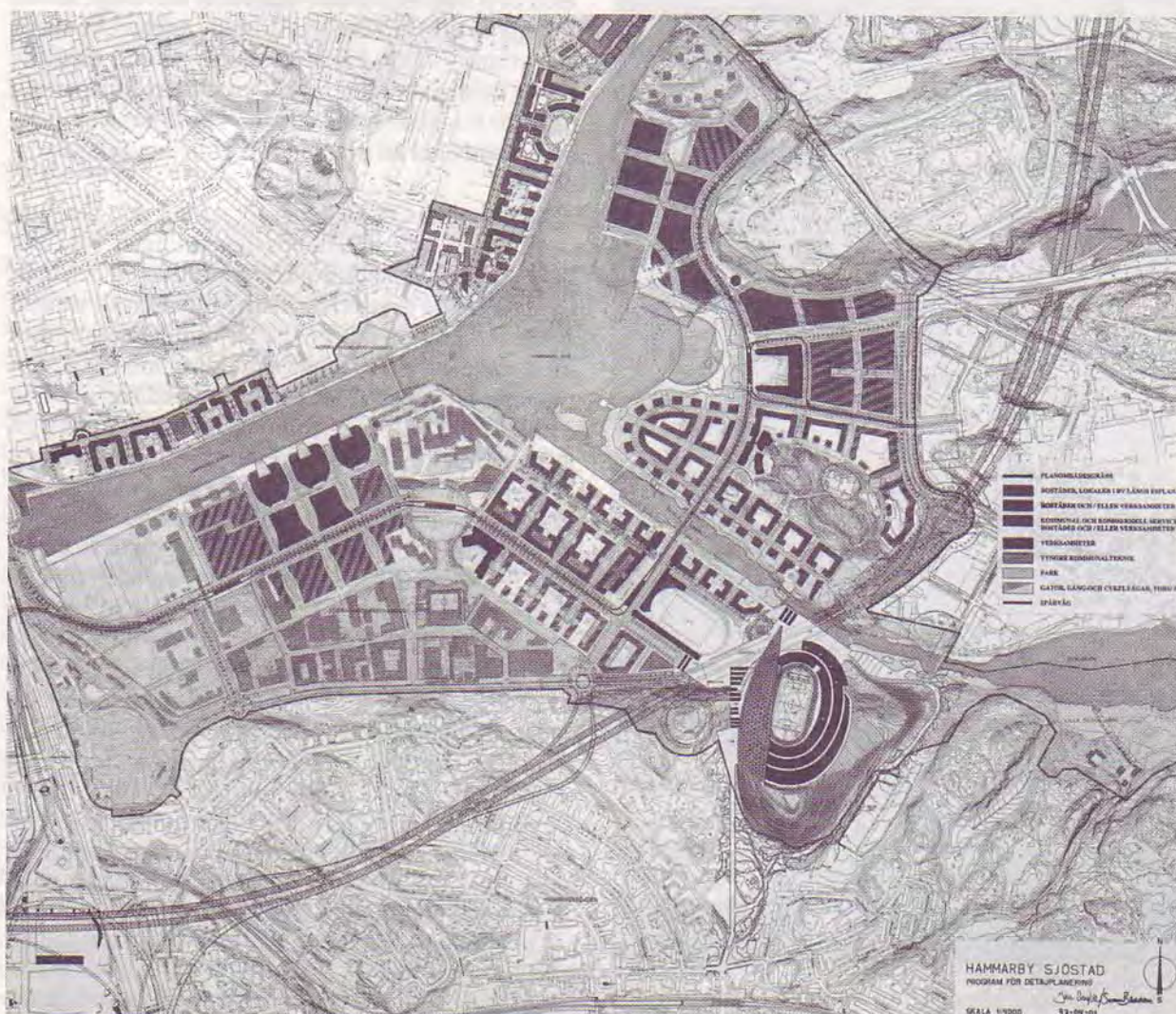
## Hammarby Sjöstad

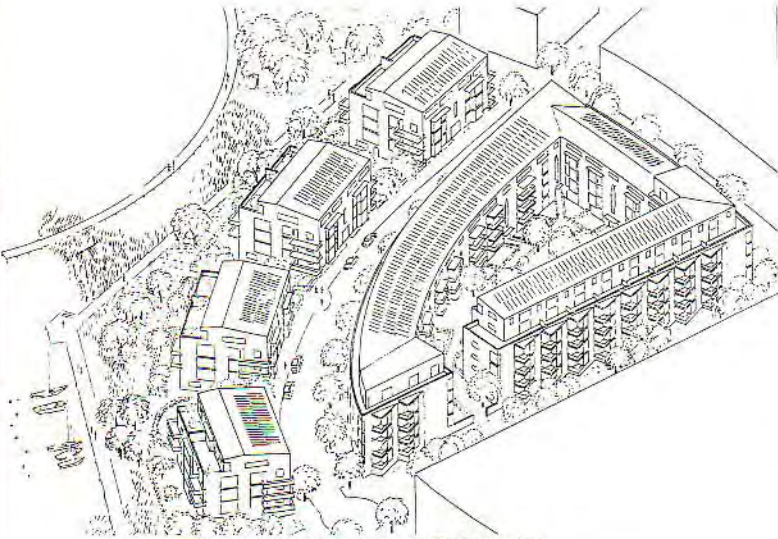
### Innerstaden växer

Hammarby Sjöstad planeras som en utvidgning av innerstaden, en stadsbebyggelse i form av en öppen kvartersstad för att bäst utnyttja vattenläget och grönskan i området. Det blir även grönare gaturum än i innerstaden och skalan på byggnaderna blir lägre, 4-7 våningar. Genom Hammarby Sjöstad kommer en 37,5 m bred esplanad med alléplantering att gå. Denna esplanad kommer att ha gräs planterat i mitten, där snabbspårvägen kommer att gå. Esplanaden genom stadsdelen bildar en stomme i uppbyggnaden och hit koncentreras offentliga platser, service och skolor. Det goda vattenläget utnyttjas maximalt med varierande strandutformning, broar och en serie nya parkanläggningar.

### Vägar och spår

Snabbspårvägen som kommer gå genom stadsdelen är en fortsättning på den första etapp som byggs mellan Alvik och Gullmarsplan. Denna etapp går mel-





Förslag till utformning av Sickla udde

lan Gullmarsplan och Slussen, med möjligheter för ihopkoppling med Saltsjöbanan vid Lugnet. Denna lösning är möjlig att genomföra tack vare Värmdöledens nya sträckning i tunnel under Henriksdalsberget. Idag går Saltsjöbanan i tunnel och biltrafiken runt berget, i framtiden ska det bli tvärtom.

Södra Länken kommer att gå i tunnel i områdets sydöstra del. Kopplingen till Södermalm är mycket viktig för den nya stadsdelen. En ny öppningsbar gång- och cykelbro vid den gamla Lumafabriken ska knyta samman Södermalm med den nya bebyggelsen och vidare med Nackareservatet. Två ekodukter, dvs naturbevuxna broar, planeras över Södra Länken för att förbinda Sjöstadens parkstråk med Nackareservatet. Ett annat nytt större parkstråk förbinder Årstaviken med Nackareservatet, via Kole-rakyrkogården. Denna koppling är möjlig tack vare avstängning av Hammarbybacken mellan korsningen Hammarby fabriksväg och Skansbron. Trafiken får en ny sträckning via en ny väg mellan esplanaden och Hammarby fabriksväg.

## Barn och skola

Genom utbyggnaden av Hammarby Sjöstad kan ett stort behov av bostäder tillgodoses i ett centralt läge av staden. Utbyggnaden kommer att kräva en utbyggnad av den kommunala servicen. Situationen för barnomsorg och skola är redan idag ansträngd för Södermalm, vilket medför att den nya stadsdelen måste vara självförsörjande gällande skola och barnomsorg. F n planeras två till tre nya skolor och ett antal barnstugor.

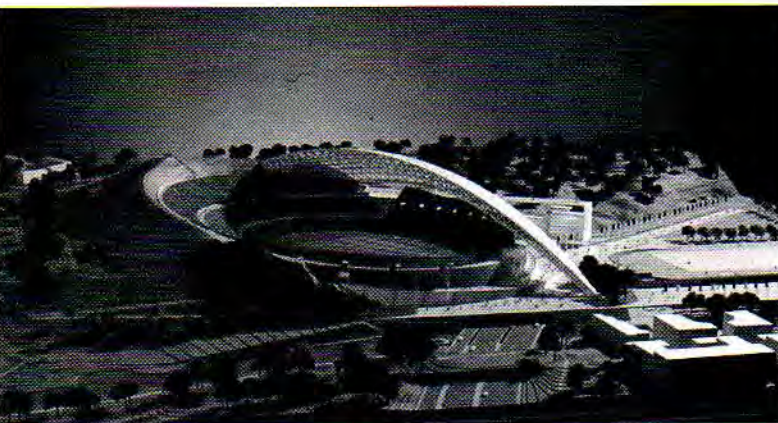
## Sjöstad och olympisk stad

Anledningen till att processen med Hammarby Sjöstad har tagit sådan fart är att om Stockholm får värdskapet för ett OS 2004 kommer stora delar av evenemanget vara koncentrerat till Södra Hammarbyhamnen och Sickla Udde. Om OS inte tilldelas Stockholm kommer planerna på en utbyggnad av Hammarby Sjöstad för bostäder, verksamheter, kultur och service att fortskrida, dock med andra tidsplaner och utan en olympisk huvudaréna.

Stockholms kommunfullmäktige beslöt i juni 1996 att staden ska fullfölja sin ansökan om att få arrangera OS 2004. Detta innebär att den olympiska byn med ca 3 000 lägenheter och en ny huvudaréna ska förläggas till Hammarby Sjöstad. Arenan kommer att rymma 70 000 åskådare under ett OS, men ska sedan kunna konverteras till en mindre anläggning (20 000 åskådare) med tak. Tanken är att Hammarby Sjöstad efter ett eventuellt OS blir en vanlig stadsdel.

Stockholms OS-ansökan förstärker den långtgående miljö- och kretsloppsanpassningen som ska präglade stadsbyggnadsprojektets utformning och uppbyggnad i alla delar. Hammarby Sjöstad ska vara ett spjutspetsprojekt när det gäller miljöanpassningen av stadsdelen. Ett speciellt miljöprogram finns upprättat för Hammarby Sjöstad. Det innehåller allt från avfallshantering, byggmaterial energiförsörjning till system med elbilar och bilpooler. Miljöprogrammet är en process, där innehållet hela tiden ska förbättras och revideras utifrån senaste miljöteknik.

Tidsplanen för planering och utbyggnad av Hammarby Sjöstad måste anpassas till tidsplanen för OS. I september 1997 blir det klart vilken stad som får arrangera OS 2004. I tidsperspektivet fram till OS måste förutom OS-arenan och OS-byn även den del av Södra Länken, som ligger inom det aktuella området, byggas. Dessa tre stora projekt kan inte genomföras samtidigt, utan utbyggnaden sker etappvis. Södra Länken bör byggas ut 1999-2001. Olympiastadion byggs ut mellan 2001-2004. OS-byn med sina 3000 lägenheter byggs ut i en första etapp under åren 1998-2001 och i en andra etapp under åren 2000-2004.

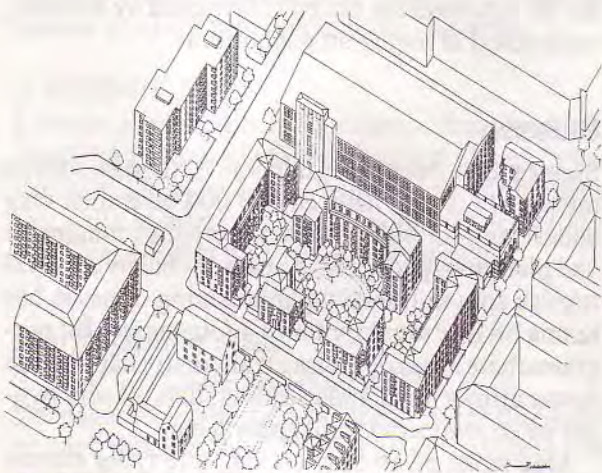


OS-arenan Victoria

## Norra Hammarbyhamnen

Stora delar av Norra Hammarbyhamnen är redan färdigställda eller håller på att byggas ut. Det återstår fortfarande några områden på norra sidan som avses att exploateras. Inom Hammarby Sjöstad ingår också möjligheten att omvandla SL's bussgarage i kvarteret Persikan i norra Hammarbyhamnen till bostäder eller annan lämplig användning. Det kan t ex fungera som mediacentrum under ett OS.

På detta sätt kommer det bli ett sammanhängande struktur från Södermalm till de nya stadsdelarna i södra Hammarbyhamnen via det nybyggda i norra hamnen. I kvarteret Barnängen söder om bussgaragen pågår för närvarande planering för en omvandling från industri till bostäder.



Planförslag för kvarteret Barnängen

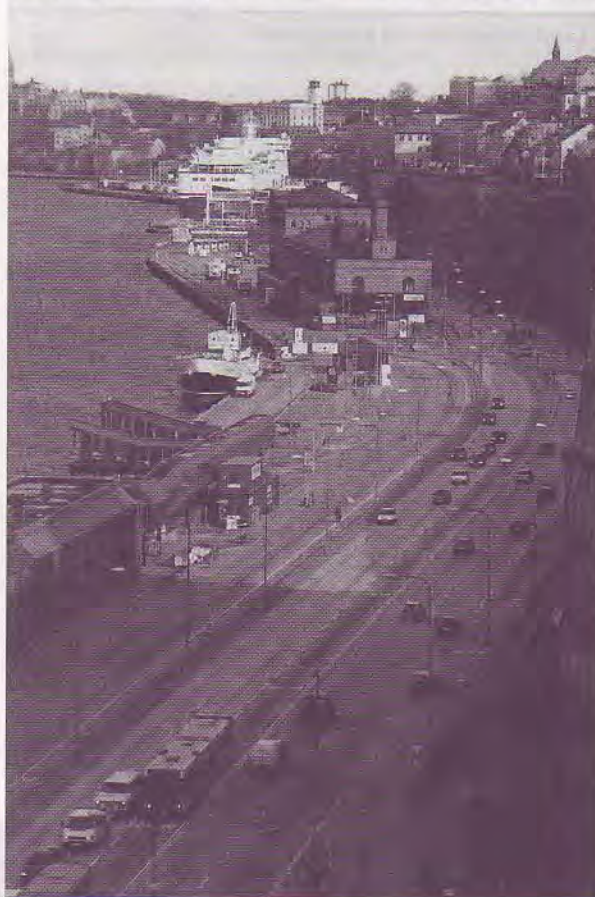
## Stadsgården-Masthamnen

Kajområdet som sträcker sig längst med Södermalms förkastningsbrant från Slussen till Fåfången är idag ingen attraktiv miljö. Det är en trafikled och kajområdet är på få ställen tillgängligt. På sikt skulle hela området kunna upprustas och förändras. I dagsläget finns det planer på att förlägga en kryssningsterminal vid Tullhuset. För att detta ska vara genomförbart behöver kajen flyttas ut. För Tullhuset finns det tankar om ett framtida hotell.

Den framtida inriktningen är att hamnverksamheten kan utvecklas och området bör rustas upp och bli mer tillgängligt och attraktivt. I ett framtida perspektiv vore det önskvärt om Stadsgården-Masthamnen kan fortsätta att användas för båttrafik, men då i första hand för persontrafik. Den omfattande godstrafiken bör inte gå på ett så pass centralt läge i staden med tanke på de transporter som det ger upphov till. Huvuddelen av godset bör gå på uthamnarna och i viss mån på Värtahamnen, om målet för godset finns inom Stockholmsregionen. De centrala hamnlägena i staden bör reserveras för person- och kryssningstrafik. Stockholms hamninlopp är bland de finaste i världen och det vill vi att de som anländer till Stockholm ska få uppleva. Det är av mindre vikt att godset får dela denna upplevelse. Stadsgårds-

hamnen är av riksintresse för sjöfarten så länge den har utrikestrafik.

Oavsett om kryssningstrafiken ligger kvar i Masthamnen kan området upprustas och förändras. Inriktningen bör vara ett levande hamnområde, tillgängligt för allmänheten. Stadsgården och Masthamnen bör utnyttjas mer för lokala båtförbindelser inom staden. Stråket mellan Slussen och Masthamnen kan göras tillgängligt för att på så sätt skapa ett sammanhängande stråk runt hela Södermalms strandlinje. Det finns svårigheter att kombinera detta med ett fungerande hamnområde, varför stråket kanske ännu bättre förbinds upp på förkastningsbranten. Här kan ett attraktivt stråk skapas mellan Norra Hammarbyhamnen och Slussen med fina utblickar över staden. Det finns många olika idéer och förslag till hur denna del av Södermalm



Stadsgården

skulle kunna omvandlas på sikt. Ett av förslagen är att däcka över hela Stadsgården och på detta sätt skapa en lugn miljö som kan utvecklas till kaj med diverse olika aktiviteter.

Oavsett överdäckningar eller inte finns framtida bebyggelsemöjligheter vid Londonviadukten. Här har det tidigare funnits idéer på att bygga i Varvsbranten samt på parkeringen nedanför. Här skulle det kunna byggas hotell, bostäder eller lokaler i ett fint läge på idag hårdgjorda ytor.

Ett annat intressant läge är längst ut på Masthamnen, nedanför Fåfången. Om och när godshantering-



Londonviadukten vid Stadsgården

en försvinner från denna utpost finns möjligheter till förändring. Det är frågan om en av de mer spektakulära platserna i staden. Inte för att det är centralt utan för att det ligger i inloppet till hamnen i ett fint vattenläge. Här ställs stora krav vid uppförandet av någon typ av byggnad. Det kan inte bli vad som helst utan bör reserveras för någon speciell användning. Motsvarigheten är läget för operahuset i Sydney och den typen av användning.

### Södersjukhusområdet

Sjukvården i landet håller på att förändras radikalt. Detta innebär bl a att de lokalbehov som tidigare har funnits, inte är lika omfattande. Landstinget har med andra ord en hel del lokaler och områden som idag inte behövs för sjukvårdens behov. I Stockholm är det alldeles tydligt och det pågår och kommer att fortgå en omfattande omvandling av sjukhusområden. S:t Erik, S:t Göran, Sabbatsberg och Rålambshov är exempel på sjukhus som håller på eller kommer att omvandlas inom de närmaste åren.

Hela Södersjukhusområdet bör ses över i ett samlat program i samarbete med landstinget. Det pågår en omorganisation av Södersjukhuset och det är viktigt att staden kan medverka och följa denna process för att tillvarata de möjligheter som kan finnas till en förändrad markanvändning i området.

Inom och i anslutning till Södersjukhusområdet finns det framtida potential för omvandling till bl a bostäder. En viss förnyelse har redan genomförts i och med de nya bostäderna invid Ringvägen (kv Rackarbergen). På sikt finns det ytterligare möjligheter både mot Ringvägen samt mot Tantogatan. I kvarteret Bylingen mellan

Södersjukhuset och Ringvägen finns det en färdig plan för ett nytt polishus, men det har aldrig blivit aktuellt. Problemen är intrång i grönmark och bullersituationen. Andra lägen är den tidigare nedbrunna tvätten vid Marmorgatan. Det parkeringsdäck som finns där idag skulle kunna byggas på och ge plats åt nya bostäder.

Mellan Tantogatan och järnvägen finns ett antal lägre byggnader med skiftande användning. Om dessa rivs eller byggs på skulle nya bostäder eller lokaler kunna uppföras. Det kommer bli problem att klara bullret i området med tanke på närheten till järnvägen. Dagens utformning är inte bra, varför en förändring vore önskvärd. Längre ner på Tantogatan pågår förändringar av befintliga hus. Här blir det dels frågan om nya bostäder för äldre, dels kan det bli nya bostäder om en tillbyggnad av befintlig butikslokal är möjlig att genomföra.

### Slussen

Slussen är en överdimensionerad trafikplats som på mitten av 60-talet hade ca 105 000 bilar men idag endast runt 45 000, vilken är betydligt mindre än vad platsen byggdes för. Platsen är i behov av såväl teknisk som miljömässig upprustning. Slussen bör kunna bli mer attraktiv för bl a fotgängare. Ett programarbete avses dels visa ett alternativ där Slussen rustas utifrån nuvarande struktur, dels ett som bygger på en reducerad trafikapparat etc.

Med tanke på att Slussen idag inte fyller samma funktion som var tänkt vore ett intressant alternativ att överväga en rivning av trafikapparaten för att ge plats åt en enklare och mer öppen utformning. Här kan Karl-Johan-slussen och även den gamla Ericsson-slussen få en mer framträdande plats. Gångförbindelserna skulle förbättras och detsamma gäller området kring Saltsjöbanans hållplats och bussterminalen. Idag är miljön oattraktiv och kan förbättras radikalt. Planeringen av Slussen påverkar planerna för Stadsgården och framtida hållplatser för snabbspårvägen och vice versa.



Slussen

## 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. För Södermalm är projekten uppdelade efter respektive stadsdelsområde.

### Hornstull

#### 1. BOSTÄDER PÅ KRISTINEHOVSGATAN

Intill kvarteret Dolomiten, på Kristinehovsgatan, kan ett nytt bostadshus uppföras om Kristinehovsgatan stängs av för trafik. Detta är möjligt visar utredning. Detaljplanearbetet är påbörjat. Endast gatumark och inga grönområden tas i anspråk.

#### 2. HORNSTULL

I hörnet Hornstull och Hornsgatan finns en hårdgjord, trädplanterad yta. På platsen skulle en byggnad med bostäder kunna uppföras för att på detta sätt sluta kvarteren runt Hornstull. Projektet kan medföra problem med buller och utsläpp.

### Maria-Gamla stan

#### 3. STADSMUSÉETS NYA ENTRÉ

Det pågår ett arbete med att förnya entrén till Stadsmuséet. Det är meningen att en glasad entré ska föra ner besökarna i det som en gång var "Hyllan". Denna glasentré har varit föremål för en diskussion och den slutliga utformningen är ännu inte fastställd.

#### 4. MÜNCHENBRYGGERIET

I anslutning till Münchenbryggeriet (i kvarteret Ludvigsberg) på mark som idag används som parkeringsytor kan ett nytt hus uppföras för nya lokaler i ett attraktivt läge. Detaljplanearbetet har inte påbörjats och projektet är osäkert.

#### 5. ÄLDREBOENDE VID TIDELIUSGATAN

I kvarteret Verktummen vid Tideliugatan planeras ett hus med 40 nya lägenheter för äldreboende. Projektet har varit kontroversiellt eftersom det finns en konflikt med en pulkabacke. Bygget planeras att starta under 1997. Detaljplanen har ännu inte vunnit laga kraft.

#### 6. BOSTÄDER VID ÅSÖGATAN

I kvarteret Gamen intill skatteskrapan på Åsögatan kommer ca 60 bostäder och en del lokaler att byggas. Idag används platsen som parkering. Bygget planeras att starta under 1997. Detaljplanen är antagen.

#### 7. ÅSÖTORGET

Den öppna platsen mellan Åsö gymnasium och skat-



Åsö torg

teskrapan, som kallas Åsötorget, har inte blivit den plats eller det torg som en gång var tanken. En programutredning pågår för att se till möjligheterna att förnya torget. Det finns tre tänkbara inriktningar att välja mellan innan man går vidare i omvandlingsarbetet. En är att arbeta utifrån dagens utformning, med ett aktivitetstorg. En annan inriktning är att göra en grön park av dagens torg. Detta skulle vara genomförbart med biologiska bäddar. Till sist finns det en idé om att platsen inte har något värde, varför det skulle vara bäst att sluta kvarteren runt torget och bygga bostäder och lokaler i stället. För att minska blåsten på torget kommer någon typ av byggnad uppföras oavsett inriktning. Det är dagens utformning som gör att platsen alltid är blåsig.

#### 8. ERIKSDALSBADET

Eriksdalsbadet ska upprustas samt byggas ut för att motsvara de internationella kraven på en tävlingsarena för simning. Badet ska vara klart till Polis- och Brandmanna-VM 1999. Eriksdalsbadet ska även vara simningsarena i ett eventuellt OS 2004. I samband med denna nya simarena ska förbindelserna mellan Ringvägen och arenan förbättras. Detaljplanearbetet är färdigt och bygget påbörjades i juni 1997. Den nya arenan kommer att ligga i ett läge under Johannesovsbron, vilket bevarar det gamla friluftsbadet.

#### 9. BP-TOMTEN

På gamla "BP-tomten" vid hörnet Ringvägen-Söderleden (i kvarteret Halmen) finns ett projekt innehållande ca 100 nya lägenheter. Detaljplanearbetet har dragit ut på tiden pga svårlösta frågor om buller och intrång i grönområden och koloniträdgårdar.

#### 10. ERIKSDALSHALLEN

I kvarteret Kornet ligger Eriksdalshallen, som planeras att byggas ut samtidigt som entréförhållandena förnyas. Detta innebär två nya punkthus ut mot



PROJEKTKARTA

□ Kort sikt

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

● Lång sikt (ej avgränsade områden)

Framtida möjliga projekt, idéer & visioner



Ringvägen. Projektet kan komma att innehålla ett 40-tal bostäder. Detaljplanearbete pågår.

### 11. ERIKSDALSSKOLAN

I kvarteret Kornet, nedanför Eriksdalsskolan, har det funnits idéer på att bygga bostäder över järnvägsspåren ovanför Vickersgatan. Detta projekt kan komma att aktualiseras inom kort.

För att inte projektet ska komma i konflikt med Eriksdalslundens grönområde bör försiktighet vidtas i utformning och omfattning av projektet.

### 12. NYA ÅRSTABRON

Två nya spår från Södra Station via en ny bro över Årstaviken till Årsta är en förutsättning för byggandet av tredje spåret över Riddarholmen. I Regeringens beslut att inte genomföra detaljplanen för ett tredje spår i ytläge över Riddarholmen ingick att påskynda byggandet av två nya spår via en ny bro över Årstaviken. För närvarande finns en färdig detaljplan för nya Årstabron, men den är ännu inte antagen av kommunfullmäktige.

### 13. NYA BOSTÄDER TANTOGATAN

I kvarteret Kulltorp vid Tantogatan kan en lägre butiksbyggnad byggas på för nya bostäder. Det pågående detaljplanarbetet får klara ut hur pass mycket det går att bygga på huset.



Industri- och kontorshus vid Tantogatan

### 15. TANTOGATAN-RINGVÄGEN

Mellan Tantogatan och järnvägsspåren ligger idag två industri- och kontorshus på två våningar. Dessa skulle kunna rivras eller byggas på. En byggnad med omkring 50 lägenheter skulle kunna uppföras. Lokaliseringen medför bullerproblem p g a närheten till järnvägen. Hänsyn måste tas till de kulturhistoriska byggnaderna på andra sidan järnvägsspåret.



Parkeringsdäck vid Södersjukhuset

### 14. TVÄTTEN

Inom Södersjukhusets område ligger en gammal nedbrunnen tvätt, som idag endast utgörs av ett parkeringsdäck. Detta parkeringsdäck skulle kunna byggas på med ett bostadshus. Det skulle kunna bli ett tillskott med omkring 50 nya bostäder.

### 16. RINGVÄGEN-ROSEN-LUNDS-GATAN

I kvarteret Vattenpasset finns en triangelformad plats ut mot Ringvägen som skulle kunna vara lämplig för uppförandet av ett hus. På detta sätt skulle den idag trista, hårdgjorda ytan användas och sam-

tidigt ge ett tillskott till området och utformningen mot Ringvägen. Buller från Ringvägen kan komma att bli ett problem.

### Katarina-Sofia

### 17. PROGRAM STADSGÅRDEN

Ett program för hela Stadsgården ska se över de olika delarnas framtida markanvändning. Det innehåller

ler hotell i gamla Tullhuset, allmän tillgänglighet av kajerna etc. En detaljplan håller på att upprättas för att Stadsgårdshamnen avses kompletteras och rustas upp för att bättre kunna ta emot kryssningsfartyg. Detta förslag är ivrigt diskuterat och det finns ett motstånd mot att ta vattenspegeln i anspråk för utvidgad hamn för kryssningstrafik.

#### 18. MARIAGRÄND

Ovanpå Slussens tunnelbanestation och i änden av Mariagränd ligger kvarteren Ormen och Ormsaltaren. Ombyggnad i kvarteret kan medföra hotell eller kontor. Tidigare har funnits idéer om att bygga bostäder för riksdagen. Projektet har inte varit aktuellt under ett flertal år, men kan komma att aktualiseras under den närmaste tiden.

#### 19. SICKLA SLUSS

Som en del av den planerade Södra Länken byggs en ny bro över Sickla sluss. Denna del av Södra länken kommer att anpassas så att störningarna från trafiken minimeras. Bl a kommer "ekodukter" att byggas för att inte bryta de gröna och rekreativa sambanden.

#### HAMMARBY SJÖSTAD

För Hammarby Sjöstad finns ett program antaget. Under våren 1997 har arbetet med detaljplaner inletts. För utförligare beskrivningar läs under kapitlet "Hammarby Sjöstad". Följande detaljplanearbete har påbörjats för Hammarby Sjöstad (observera att vissa delar rör stadsdelsområde Hammarbyhöjden):

20 A. Lumaparken. Denna plan syftar till ökad tillgänglighet och park, ombyggnad av befintliga lokaler samt en ny skola. Inom denna detaljplan finns även den viktiga förbindelsen mellan Hammarbyhamnens norra och södra delar. En arkitekttävling om brons utformning kommer genomföras under 1997. (Projektet ligger i Hammarbyhöjdens stadsdelsområde.)

20 B. Sickla Udde utgör den första utbyggnadstappen av Hammarby Sjöstads södra del. Omkring 1 400 lägenheter planeras i ett attraktivt sjöläge, på norra sidan av Sickla kanal. En skola rymmes inom denna plan.

20 C. Sickla kaj, delen omedelbart söder om Sickla kanal. Denna del ska bli olympiaby om Stockholm får arrangera OS 2004. Denna plan innehåller även en konstgjord kanal samt det viktiga stråken som ska gå från Nackareservatet in till Södermalm. Denna detaljplan medför ca 1200 lägenheter. Utbyggnaden möjliggör inte enbart bostäder utan medför även service och arbetsplatser. (Projektet ligger i Hammarbyhöjdens stadsdelsområde.)

20 D. Kv Proppen och kv Mårtensdal är två detaljplaner som håller på att upprättas och som i huvudsak ska möjliggöra för den nya spårvägen och den nya esplanaden som kommer att gå igenom Hammarby Sjöstad. (Projektet ligger i Hammarbyhöjdens stadsdelsområde.)

#### 21. OLYMPIASTADION

Detaljplanearbetet med den nya olympiastadion har ännu inte påbörjats. Detta arbete avvaktar resultatet från omröstningen i Lusanne i september då det blir klart vilken stad som får arrangera OS 2004. Om Stockholm får OS kommer arbetet med olympiaren att påbörjats snarast. En arkitekttävling är avgjord om arenan. Det blir Victoriastadion som ligger på slutningen till det som idag är Hammarby skidbacke. Delar av backen kommer att grävas ut för att ge plats till denna amfiteaterliknande stadion. (Projektet ligger i Hammarbyhöjdens stadsdelsområde.)

#### 22. BARNÄNGEN

I kvarteret Barnängen finns idag ett tryckeri som ska flytta och ge plats åt nya bostäder. Ett detaljplanearbete pågår för 130 nya bostäder. Ett sådant bostadsområde skulle binda samman den äldre bebyggelsen i Sofia med den bebyggelse som byggs i Norra Hammarbyhamnen och vidare i Södra Hammarbyhamnen. På detta sätt realiserar gamla stadsbyggnadsidéer om Södermalm.

#### 23. BUSSGARAGET PERSIKAN

På Barnängsgatan finns idag SL:s bussgarage och spårvagnsmuséet. Flyttar denna verksamhet kan det under ett OS fungera som ett mediacenter. Efter OS kan ett nytt bostadsområde med 500-800 nya bostäder uppföras. På samma sätt som för projektet ovan förbinder detta det nya bostäderna i Norra Hammarbyhamnen med övrig Södermalmsbebyggelse.

#### Lång sikt - framtida möjliga projekt, idéer och visioner.

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

#### 24. CENTRALTUNNELN

#### 25. PROGRAM GAMLA STAN

#### 26. SLUSSEN

#### 27. LONDONVIADUKTEN

#### 28. MASTHAMNEN

#### 29. LUGNET

#### 30. HENRIKSDALSHAMNEN

Stockholms stadsarkiv  
Biblioteket

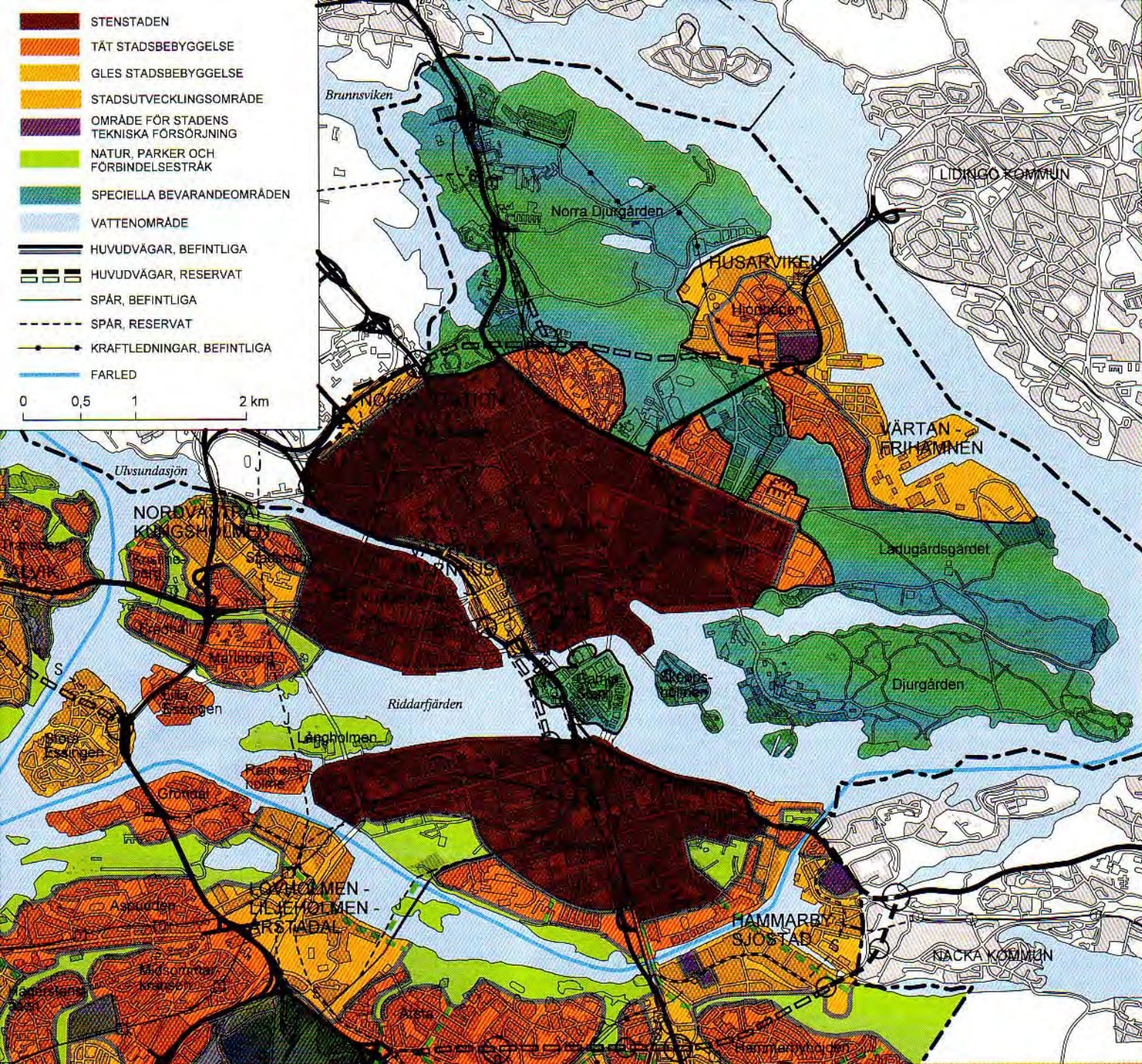


312567 51

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 industrinområden 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, bi 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 terminalområden 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.shk.stockholm.se](http://www.shk.stockholm.se)**