



områdes program

**SÖDRA HAMMARBYHAMNEN
HAMMARBYHÖJDEN
BJÖRKHAGEN**

Hammarby

**ENSKEDEDALEN
KÄRRTORP
BAGARMOSSEN
DEL AV SKARPNÄCKS GÅRD
(PUNGPINAN M M)**

2000-09-12

121-8-213

INNEHÅLL

Områdesprogrammet i korthet

Hammarby idag

Historik och karaktär

Befolkning

Bostäder

Service

Näringsliv och arbetsmarknad

Trafik

Natur och rekreation

Värdefulla bebyggelsemiljöer

Anläggningar för energi, vatten och avfall

Framtidsfrågor

Förändringar på kort sikt

Förändringar på längre sikt

Stadsbyggnadskontoret inbjuder till dialog

I detta områdesprogram har stadsbyggnadskontoret sammanställt sådana uppgifter som kontoret använder vid planeringen för **Hammarby**. 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 växeln 08-508 260 00

Kontaktpersoner för Hammarby:

Planfrågor:

Torbjörn Johansson

Tage Blomqvist

Den nordliga delen av Hammarbyhöjden bygs ut under 1930- och 50-talet. Bland annat byggdes här många flerbostadshus, såsom "huspark" i nästan hela den kuperade terrassen. I slutet av 80-talet byggdes till Nytorrsgården och tunnelbanan. Genomfartsgatorna Östas Magnus väg och Finn Melngrens väg är de mest trafikerade gatorna i området. Trots sitt centrala läge är det brist på sammanhängande grönområden och Gullmarsplan. Under 1990-talet genomförs en utvidgning av Hammarbyhöjden.

Områdesprogrammet i korthet

Hammarby har många förortskvaliteter, som bör bevaras och förstärkas. Närheten till innerstaden och Nacka friluftsområde innebär efterfrågade bostadsmiljöer, lättillgängliga arbetsplatser, service och kultur.

Utbyggnaden av Hammarby påbörjades under 1920-talet och nådde sin kulmen under 1940- och 50-talen. I slutet av 80-talet och början av 90-talet tillkom en relativt omfattande kompletteringsbebyggelse främst i Hammarbyhöjden och Bagarmossen. Flera områden i Hammarby är kulturhistoriskt intressanta.

Befolkningen i Hammarby är något äldre än i staden som helhet. Hälften av bostadsbeståndet ägs av kommunala bolag och lägenhetsstorlekarna varierar stort mellan stadsdelarna. Den mesta servicen är uppbyggd kring tunnelbanestationerna.

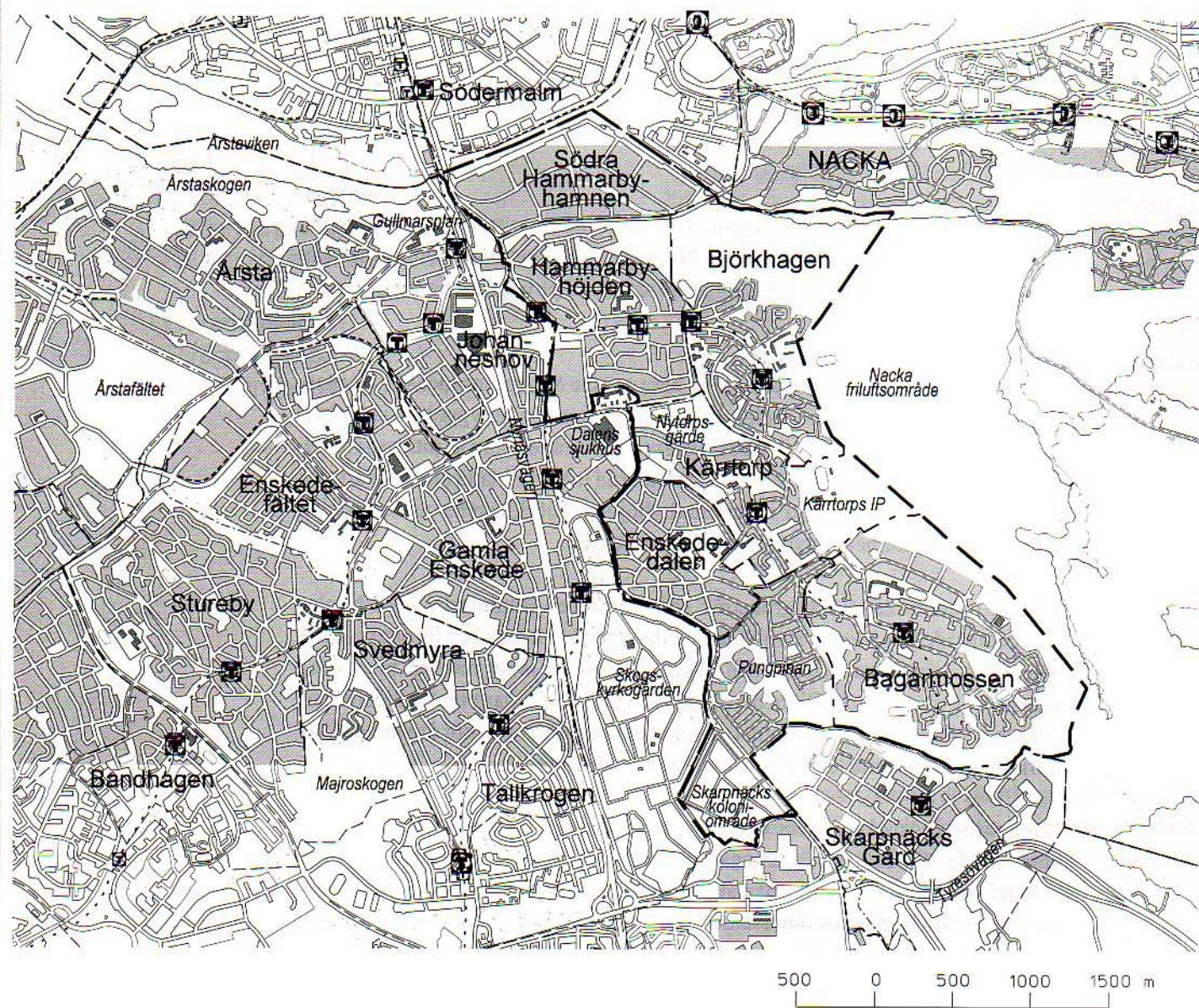
Möjligheterna att komplettera med ny bebyggelse är begränsade, såvida man inte tar grönytor i anspråk. Behovet av kompletteringsbebyggelse står ofta i konflikt med natur- och kulturvårdsintressena. Områden som är intressanta för kompletteringsbebyggelse på redan exploaterad mark är bland andra kvarteret Åstorp med SL:s vagnhallar i Hammarbyhöjden, Björkhagens centrala delar samt det gamla tunnelbaneområdet i Bagarmossen.

Viktiga grönområden och grönstråk som förbinder Hammarby med Nacka friluftsområde bör värnas. Kontakten mellan grönområdena bör förbättras med gång- och cykelvägar. Gång- och cykelnätet bör så långt möjligt byggas ut planskilt så att man når Globenområdet och därifrån vidare mot Liljeholmen alternativt innerstaden. Gator med mycket genomfartstrafik bör åtgärdas så att trafikmängderna minskar och hastigheterna reduceras.

Hammarby Sjöstad planeras delvis inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen. I det fall Stockholm kommer att bli värd för OS år 2004, kommer OS-byn och den olympiska huvudarenan att lokaliseras hit. Den nya stadsdelen planeras som en utvidgning av innerstaden med en stadsbebyggelse i form av öppen kvartersstad. Genom Hammarby Sjöstad kommer den planerade snabbspårvägen mellan Gullmarsplan och Slussen att gå.

Hammarby idag

I kapitlet görs en kort beskrivning av varje stadsdel för sig, samt av stadsdelsområdet som helhet. För-tjänster och brister diskuteras, liksom åtgärder för bevarande och förändringar.



Historik och karaktär

Hammarbyhöjden

Den norra delen av Hammarbyhöjden byggdes ut under 1930-talet och den södra delen under 1940- och 50-talen. Bebyggelsen utgörs av smalhus i tre våningar, placerade som "hus-i-park" i naturen och den kuperade terrängen. I söder gränsar stadsdelen till Nytorpsgårde. Hammarbyhöjden genomkorsas av tunnelbanan, som delar stadsdelen i två delar. Genomfartsgatorna Olaus Magnus väg och Finn Malmgrens väg är de mest trafikerade gatorna inom området. Trots sitt centrala läge är det brist på sammanhängande gång- och cykelstråk mot innerstaden och Gullmarsplan-Globenområdet.

Under 1980-talet upprättades ett upprustningsprogram innehållande omkring 1 000 lägenheter, upprustning av centrum, parker och gator i Hammarbyhöjden. Genomförandet av programmets huvuddel påbörjades 1987 och slutfördes 1996. Den nya bebyggelsen är i skala och fasadmateriell anpassad till den äldre. Kompletteringen har medfört att befolkningsstrukturen och lägenhetssammansättningen varierats och möjligheterna för barnfamiljer och äldre att bo kvar har ökat. Hammarbyhöjden har blandade upplåtelseformer och fastighetsägare. Antalet lägenheter i stadsdelen uppgår till omkring 5 000. Servicen är relativt god i stadsdelen, som har post och flera livsmedelsbutiker. Underlaget för servicen har ökat, vilket visar sig genom att t ex Finn Malmgrens Plan har fått nya butiker med högre omsättning.

Björkhagen

Björkhagen byggdes ut efter 1945, då den första planen fastställdes. Bebyggelsen utgörs av lamellhus och radhus placerade i låglänt terräng och punkthus på höjderna. Centrum markeras av ett punkthus i 15 våningar. Vid centrum ligger också Marcuskyrkan, uppförd under slutet av 1950-talet. I den södra delen av Björkhagen, vid Understenshöjden är Stockholms första ekoby uppförd. Stadsdelen ligger mellan Nacka friluftsområde och Nytorpsgårde. Den norra delen inkluderar Hammarby skidbacke och området kring Sickla gård. Björkhagen genomkorsas av tunnelbanan, som delar stadsdelen i två delar. Den mest trafikerade vägen inom området är Malmövägen, med en relativt begränsad trafikmängd.

Björkhagen har en åldrande befolkning. Antalet lägenheter i stadsdelen uppgår till 2 900, varav många är små. Relativt få lägenheter har tillgång till hiss. Upplåtelseformer och fastighetsägare är varierade. Serviceunderlaget i stadsdelen är sviktande, vilket innebär en osäkerhet för den service som finns i centrum, bland annat en mindre livsmedelsbutik.



Hammarbyhöjden

Kärrtorp

Kärrtorp byggdes främst ut under slutet av 1940- och början av 1950-talen. Bebyggelsen utgörs till största delen av lamellhus i tre våningar. Centrum blev klart först i början av 1960-talet och markeras av ett högre punkthus. Nytorpsgårde ligger i norr och Kärrtorps idrottsplats i nordost i stadsdelen. Kärrtorp genomkorsas av tunnelbanan, som delar stadsdelen i två delar. Den mest trafikerade vägen inom stadsdelen är Kärrtorpsvägen, med en relativt begränsad trafikmängd.

Kärrtorp har en åldrande befolkning. I stadsdelen finns drygt 2 100 lägenheter, utslutande i flerfamiljshus. Lägenheterna är relativt små och få har tillgång till hiss. I Kärrtorp dominerar de kommunala bostadsbolagen. Servicenivån är relativt hög, med post, bank och systembolag utöver livsmedelsbutiker. Posten planerar dock att minska sin verksamhet till att ha postservice i butik.

Bagarmossen

Bagarmossen byggdes i huvudsak ut under 1950-talet och kompletterades under 1970-talet med en för den tiden typisk, storskalig bebyggelse. Tunnelbanan öppnades 1958. Bebyggelsen är varierad och utgörs främst av flerfamiljshus med trevånings lamellhus, punkthus med olika antal våningar samt radhus i den södra delen. Under 1980-talet kompletterades centrum med bostäder, butiker m m och under 1990-talet förlades tunnelbanan under jord. Söder om stadsdelen, mellan Bagarmossen och Skarpnäcksfältet ligger ett större grönområde. Även centralt i stadsdelen finns ett större sammanhängande grönområde (gamla tunnelbanereservatet) med samband ut till omgivande grönområden. Sockenvägen, som är den enda förbindelselänken ut, är högt trafikbelastad.

Lägenhets- och befolkningsammansättningen i Bagarmossen är varierad. Antalet lägenheter upp-

går till drygt 5 200. En övervägande del av bebyggelsen upplåts av kommunala bolag. Servicen är relativt god, med post och flera livsmedelsbutiker.

Enskededalen

Enskededalen är i huvudsak ett småhusområde med trädgårdsstadskarakter, uppfört under 1920-talet. Närmast Skogskyrkogården finns även flerfamiljshus från samma tid. Öster om stadsdelen, mellan Enskededalen och Kärrtorp ligger ett smalt grönområde, Gränsberget. Inom stadsdelen finns flera mindre parker. Enskededalen genomkorsas av Gamla Tyresövägen, som är relativt högt trafikbelastad.

Enskededalen har en relativt ung befolkning och varierade lägenhetsstorlekar. I stadsdelen finns drygt 900 bostäder, varav en övervägande del ägs av enskilda personer. Servicen i stadsdelen utgörs av en mindre livsmedelsbutik.

Pungpinan i Skarpnäcks Gård

Pungpinan är ett av Stockholms första småstugeområden, uppfört genom självbyggeri under slutet av 1920-talet. Området kompletterades under 1940- och 50-talen. Stadsdelen gränsar till Skogskyrkogården i väster och Skarpnäcks sportfält i söder. Skarpnäcks koloniområde ligger i söder och är en del av stadsdelen. Gamla Tyresövägen, med relativt hög trafikbelastning, leder förbi Pungpinan.

Pungpinan har en stor andel barnfamiljer och få gamla. Antalet bostäder uppgår till 700. De flesta bostäderna finns i småhus och ägs av enskilda personer. Området saknar service.

Södra Hammarbyhamnen

Södra Hammarbyhamnen är ett arbetsområde som började bebyggas i slutet av 1920-talet. Lumapar-

ken är det enda gröna området inom stadsdelen. Trafiken inom området är relativt omfattande. Den mest trafikerade gatan är Hammarby Fabriksväg, men även Hammarbyvägen med flera gator har stora trafikmängder.

Inom stadsdelen finns ett stort antal arbetstillfällen främst inom handel, kommunikation och tillverkning. Servicen utgörs av ett postkontor.

Befolkning

I Hammarby bor 29 500 eller ca 4 % av stadens invånare. Sedan mitten av 1980-talet har befolkningen i Hammarbyhöjden ökat med ca 1 500 personer, främst på grund av den genomgripande stadsdelsförnyelsen. I övriga stadsdelar har invånarantalet varit relativt stabilt, dock syns en marginell minskning i stadsdelarna Björkhagen och Kärrtorp samt en ökning i Enskededalen. Enligt prognosen kommer befolkningen i Hammarby att öka med nära 3 800 personer till år 2004. Den kraftiga ökningen beror främst på den planerade utbyggnaden av Hammarby Sjöstad i Södra Hammarbyhamnen.

Hammarbys ungefärliga befolkning 1995, redovisad stadsdelsvis:

• Hammarbyhöjden	7 400
• Björkhagen	4 700
• Kärrtorp	3 600
• Enskededalen	2 300
• Bagarmossen	9 700
• Pungpinan	1 800
• Södra Hammarbyhamnen	0
Totalt	29 500

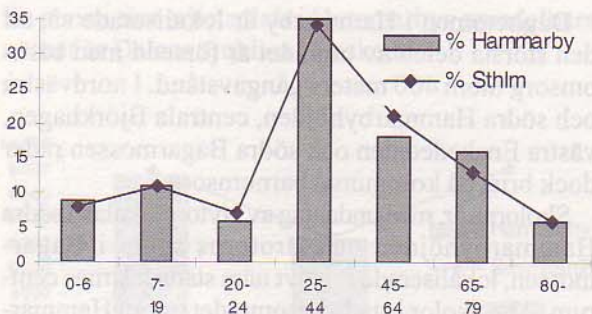
De olika stadsdelarna har en skiftande åldersstruktur. Kärrtorp och Björkhagen har en stor andel äldre invånare, medan Enskededalen, Pungpinan och Bagarmossen har en relativt stor andel barn. Hammarbyhöjden har en ålderssammansättning liknande den för hela staden. För hela Hammarby är befolkningen något äldre än staden.

Hushållsstorlekarna i Hammarby överensstämmer relativt väl med den för hela staden. Skillnaderna mellan stadsdelarna är dock betydande. Främst skiljer sig Enskededalen och Pungpinan, med en stor andel barnfamiljer. I Hammarbyhöjden dominerar enpersonshushållen med över 70 % av totala antalet hushåll. I Hammarbyhöjden och Björkhagen bor det mycket ungdomar (20–35 år).

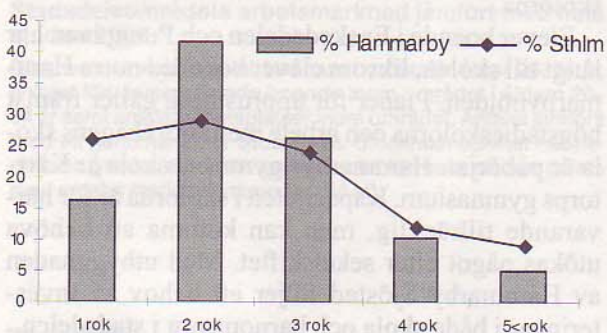
Inkomstnivåerna ligger något under övriga staden. Skillnaderna mellan stadsdelarna är stora. De högsta inkomsterna återfinns i Enskededalen, som ligger betydligt över genomsnittet för hela staden, de lägsta inkomsterna finns i Kärrtorp och Bagarmossen. Andelen personer med eftergymnasial ut-



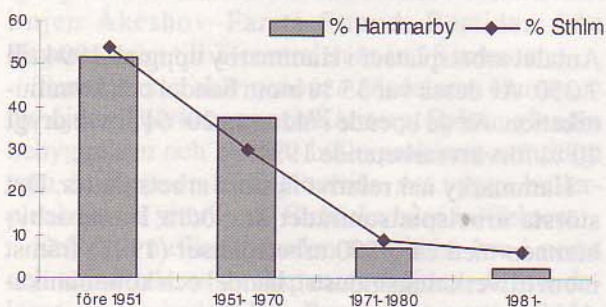
Småstugeområde Pungpinan



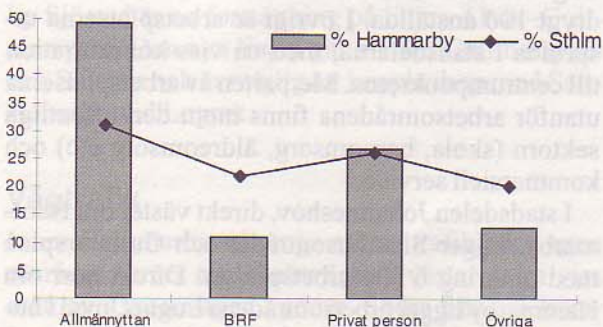
Befolkningsstruktur jämfört med hela staden 1995



Lägenhetsfördelning jämfört med hela staden 1995



Bostadsbeståndets byggnadsår jämfört med hela staden 1990



Bostadsbeståndets ägarfördelning jämfört med hela staden 1990

bildning är förhållandevis låg och följer i stort sett samma mönster som inkomstfördelningen.

Bostäder

1995 fanns det ca 16 900 lägenheter i Hammarby, varav knappt 10 % i småhus. De flesta småhusen finns i Pungpinan och Enskededalen, medan det i Kärrtorp och Hammarbyhöjden nästan uteslutande är flerfamiljshus. Andelen små lägenheter är mindre i Hammarby än i staden som helhet. Skillnaderna mellan stadsdelarna är dock stora. Björkhagen, Hammarbyhöjden och Kärrtorp har en stor andel små lägenheter, medan Pungpinan och Enskededalen har få.

I Hammarby äger de kommunala bostadsföretagen hälften av bostadsbeståndet. Skillnaderna mellan stadsdelarna är även här stora. I Kärrtorp och Bagarmossen dominerar allmännyttan med 92 % respektive 71 % av lägenheterna i stadsdelen, varför en komplettering med bostadsrätter och privatägda hus torde vara lämplig. I de övriga stadsdelarna är ägandet mer varierat, med en större andel enskilt ägande. I Björkhagen och Kärrtorp är det brist på lägenheter med hiss för äldre, samt på större lägenheter för barnfamiljer.

Stadsdelarna är relativt tätt bebyggda och ytorna för kompletteringsbebyggelse är få, såvida man inte tar grönytor i anspråk. Behovet av kompletteringsbebyggelse står i konflikt med kulturmiljö- och naturvårdsintressena. Möjligheterna till komplettering är större i Bagarmossen, då tunnelbanan förlagts under jord och det gamla spårområdet är obebyggt.

Tillgänglighet

Andelen äldre är något högre i Hammarby än i staden som helhet. I Björkhagen och Kärrtorp är närmare en tredjedel av befolkningen ålderspensionärer. Andelen lägenheter med tillgång till hiss är i Björkhagen 15 % och i Kärrtorp 9 %. Punkthusen i Björkhagen har hiss, men ligger på högplatåerna i stadsdelen. I Hammarbyhöjden och Bagarmossen nås en större andel lägenheter med hiss, då stadsdelarna har kompletterats med ny bebyggelse. Större delen av den äldre bebyggelsen saknar dock fortfarande hiss.

Hammarbyhöjden, särskilt i den norra delen och Björkhagen är kuperade, varför tillgängligheten är mindre god. Nivåskillnaderna medför svårigheter för människor med nedsatt rörelseförmåga att vistas i området. Kärrtorp ligger lågt och relativt plant och den yttre tillgängligheten är i huvudsak god.

Service

Den mesta servicen, såsom större dagligvarubutiker och merparten av skolorna, är uppbyggd kring tunnelbanestationerna. Daghem och mindre servicebutiker finns mer spritt ute i stadsdelarna.

Kommersiell service

I Hammarbyhöjden är servicen främst koncentrerad till Finn Malmgrens plan. Där finns en större dagligvarubutik och flera mindre, post, restaurang, apotek m m. Vid Finn Malmgrens Plan har omsättningen fördubblats sedan 1975. I Björkhagens centrum sviktar serviceunderlaget och detaljhandelns omsättning har halverats sedan 1975. Där finns en dagligvarubutik, pizzeria, konditori m m.

Kärrtorps centrum erbjuder en relativt täckande service, med ett par dagligvarubutiker, Hammarbys enda bank och systembolag, samt postkontor. Bagarmossens centrum innehåller utöver flera större dagligvarubutiker även postkontor.

I Enskededalen finns en mindre dagligvarubutik samt några specialbutiker vid korsningen Gamla Tyresövägen-Sockenvägen. Upptagningsområdet för butikerna i stadsdelen är stort och underlaget sviktande. I Södra Hammarbyhamnen utgörs servicen idag av ett postkontor. När det planerade Hammarby Sjöstad är utbyggt, kommer dock servicenivån att öka väsentligt.

Närmaste större centrum utanför området är Gullmarsplan och Globenområdet. Även Södermalm ligger i anslutning till Hammarby. Befintliga stadsdelscentrum bör förstärkas och konkurrerande externetableringar undvikas.

Social och kulturell service

Bibliotek finns vid Lagaplan i Bagarmossen och vid Finn Malmgrens Plan i Hammarbyhöjden. I Bagarmossen finns även Folkets hus och församlingshem. I Kärrtorps centrum finns ett Medborgarhus samt en teater, inrymd i den gamla biografen. I Björkhagens centrum finns stadsdelsförvaltningens kontor, norr om centrum ligger Marcuskyrkan och en mindre teater.

I Björkhagen och Bagarmossen finns vårdcentraler i centrum och i Hammarbyhöjden finns barnavårdscentral. Tillgängligheten till dessa är relativt god, då de ligger i anslutning till tunnelbanan. I stadsdelar som saknar tunnelbana är tillgängligheten något sämre och befolkningen får ta sig till Dalens sjukhus med servicelinjer eller bussar. Genom stadsdelarna Hammarbyhöjden, Björkhagen och Kärrtorp går en servicebusslinje förbi de viktiga målpunkterna. I Björkhagen, Kärrtorp och Bagarmossen finns apotek, social servicecentral och försäkringskassa finns i Björkhagen.

Daghemmen i Hammarby är lokaliserade så, att den största delen av området är försedd med barnomsorg inom 400 meters gångavstånd. I nordvästra och södra Hammarbyhöjden, centrala Björkhagen, västra Enskededalen och södra Bagarmossen råder dock brist på kommunal barnomsorg.

Skolorna är, med undantag av Nytorpsskolan i södra Hammarbyhöjden och Brotorps skola i Bagarmossen, lokaliserade relativt nära stadsdelarnas centrum. Alla skolor i stadsdelsområdet (utom Hammarby skola) ligger i direkt anslutning till grönområden. Vid förändringar är det viktigt att uppmärksamma att skolornas kontakt med grönytor inte bryts. Speciellt viktigt är detta för barnen i låg- och mellanstadie-skolorna.

Elever boende i Enskededalen och Pungpinan har långt till skolan, liksom elever boende i norra Hammarbyhöjden. Planer för upprustning gäller främst högstadieskolorna och arbete med Björkhagens skola är påbörjat. Hammarbys gymnasieskola är Kärrtorps gymnasium. Kapaciteten i skolorna är för närvarande tillräcklig, men kan komma att behöva utökas något efter sekelskiftet. Med utbyggnaden av Hammarby Sjöstad följer ett behov av investeringar i både skola och barnomsorg i stadsdelen.

Näringsliv och arbetsmarknad

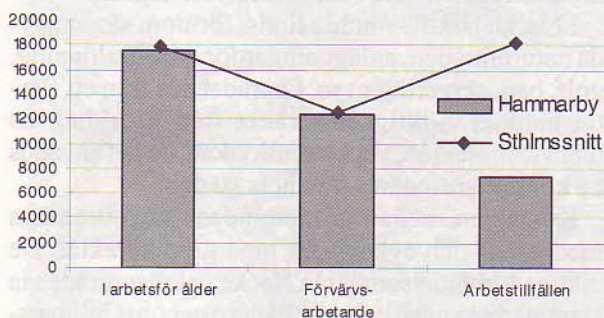
Antalet arbetsplatser i Hammarby uppgick 1994 till 7 250. Av dessa var 35 % inom handel och kommunikation. Av de boende i åldrarna 20-64 år var drygt 70 % förvärvsarbetande 1994.

Hammarby har relativt få stora arbetsplatser. Det största arbetsplatsområdet är Södra Hammarbyhamnen med ca 3 500 arbetsplatser (1993) främst inom tillverkningsindustri, handel och kommunikationer.

I kvarteret Åstorp vid Blåsut tunnelbanestation i Hammarbyhöjden, arbetar omkring 1 000 personer. Där har SL vagnhallar m m och Posten har en provisorisk brevbärarterminal. Öster om Ljusnevägen i Bagarmossen finns ett mindre arbetsområde med drygt 100 anställda. I övrigt är arbetsplatserna utspridda i stadsdelarna, med en viss koncentration till centrumpunkterna. Merparten av arbetsplatserna utanför arbetsområdena finns inom den offentliga sektorn (skola, barnomsorg, äldreomsorg etc) och kommersiell service.

I stadsdelen Johanneshov, direkt väster om Hammarby, ligger Slakthusområdet och Gullmarsplan med omkring 6 500 arbetsplatser. Direkt norr om Hammarby ligger arbetsområdena Lugnet, med i huvudsak småindustri, samt Sickla i Nacka kommun. I samband med utbyggnaden av Hammarby Sjöstad kommer dock företagen i Lugnet att omlokaliseras.

En annan stor arbetsplats i Hammarbys omedelbara närhet är Dalens sjukhus i Enskede.



Stadsdelsområdets arbetsmarknad jämfört med hela staden 1994

Diagrammet visar antalet invånare i arbetsför ålder 20–64 år, antalet förvärsarbetande boende inom området i åldern 20–64 år samt antalet arbetsplatser inom området. Antalet jämförs med ett genomsnitt för Stockholm. Stockholmssnittet har beräknats genom att motsvarande antal för hela staden delats med antalet stadsdelsnämnder (24 st).

Trafik

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförsörjningen av Hammarby är huvudsakligen baserad på tunnelbanelinjen Alvik–Skarpnäck. Enskededalen nås också av tunnelbanelinjen Åkeshov–Farsta Strand. Restiden från Bagarmossen till T-centralen är ca 18 minuter.

Tunnelbanan skär genom stadsdelarna Hammarbyhöjden, Björkhagen och Kärrtorp. Spåren går nära bebyggelsen och medför bullerproblem, samtidigt som de utgör en kraftig barriär. Att bygga bullerplank skulle ytterligare förstärka barriäreffekten.

Kollektivtrafikstandarden är mindre bra i norra och södra delarna av Hammarbyhöjden, de inre delarna av Enskededalen, Pungpinan samt i Södra Hammarbyhamnen. Dessa områden nås med buss – Hammarbyhöjden endast via servicelinje. Området kring Riksrådsvägen i Pungpinan är helt utan kollektivtrafikförsörjning.

Snabbspårvägen som kommer gå genom Hammarby Sjöstad är en fortsättning på linjen Alvik–Gullmarsplan. Den nya linjen går mellan Gullmarsplan och Slussen och är möjlig att koppla ihop med Salt-sjöbanan vid Lugnet.

Vägtrafik

Inom Hammarby går inga större trafikleder, men området berörs av Nynäsvägen i väster och i viss mån av Tyresövägen i söder. Södra Länken kommer att gå i tunnel under Hammarbyhöjden, med uppfart vid Sickla kanal och kommer delvis att av-

lasta Hammarby Fabriksväg – Hammarbybacken – Olaus Magnus Väg mot Gullmarsplan och Hudingevägen, en sträcka som idag är starkt trafikerad.

Med bil når man Hammarby från Nynäsvägen via Olaus Magnus väg, Sofielundsvägen respektive Sockenvägen. I huvudvägnätet ingår Hammarby Fabriksväg, Olaus Magnus väg, Finn Malmgrens väg, Garagevägen, Malmövägen, Kärrtorpsvägen, Sockenvägen samt Gamla Tyresövägen. Flera av dessa gator ligger i direkt anslutning till bebyggelse och ger intilliggande bostäder bullerstörningar. De innebär även olycksrisker och barriärer, främst för barn och äldre. Hammarbyskolan, Nytorpsskolan, Skarpnäcks skola och Skarpnäcks gamla skola ligger i anslutning till gator som ingår i huvudvägnätet.

De allvarligaste bullerproblemen finns vid Olaus Magnus väg, Sockenvägen, delar av Finn Malmgrens väg samt Gamla Tyresövägen, där ljudnivån överstiger 65 dB(A). Längs övriga delen av huvudvägnätet ligger de ekvivalenta ljudnivåerna vid gatan i intervallet upp till 65 dB(A). I stadens planeringsmål eftersträvas att inga bostäder ska ha högre ljudnivå än 65 dB(A) mot den mest störda sidan.

Gator med störande genomfartstrafik, t ex Finn Malmgrens väg, Gamla Tyresövägen och Malmövägen bör åtgärdas, så att genomfart försvåras och hastigheterna reduceras. I Bagarmossen är trafiksystemet otidligt, liksom entrén till stadsdelen.

Gatunätet är inte anpassat till dagens biltäthet och parkeringsplatser saknas till stor del på kvartermark. De parkeringsanläggningar som byggts nyttjas dåligt, då det är gratis att stå på gatumark. För att lösa parkeringsproblemen bör undersökas i vilka stadsdelar som boendeparkering kan vara lämplig. Dels kan man öka beläggingsgraden i befintliga anläggningar, dels troligen minska den oönskade infartsparkeringen på bostadsgatorna.

Cykelvägnätet är endast delvis utbyggt med separata körbanor. I flera fall sammanfaller huvudvägnätet för cykeltrafik med huvudvägnätet för bilar, utan att separata cykelbanor anlagts. Den lägsta standarden finns utmed Malmövägen, Kärrtorpsvägen och Sockenvägen. En översyn behöver göras av barnens skolvägar särskilt där dessa passerar någon av huvudgatorna. Säkra cykelvägar till viktiga målpunkter bör prioriteras.

Trots Hammarbys centrala läge saknas attraktiva gång- och cykelstråk mot innerstaden och Gullmarsplan-Globenområdet. Idag används Skansbron för att ta sig till Södermalm. Gång- och cykelnätet bör byggas ut planskilt så att man når Globenområdet och därifrån vidare mot Liljeholmen alternativt innerstaden.

Sjöfart

Hammarbyleden är av riksintresse för sjöfarten.

Natur och rekreation

Övergripande grönstruktur

I öster gränsar Hammarby till Nacka friluftsområde, som till största delen ligger i Nacka kommun. Området ägs till stor del av Stockholms stad. Enligt beslut i kommunfullmäktige ska staden verka för att friluftsområdet skyddas som naturreservat. Samarbetet ska inledas med Nacka kommun om hur det kan ske. I Nackas översiktsplan från 1991, är det till Stockholm gränsande området naturmark.

Hammarbyskogen i norra delen av området ingår i ett övergripande grönstråk mellan Nacka friluftsområde och Sätorskogen. Stråket förbinds via Årstaskogen, Årstaviken, Trekanten och Vinterviken. Hammarbyskogen är också en viktig förbindelse-länk från Nacka friluftsområde in mot Stockholms centrala delar. Förkastningsbranten som markerar Hammarbyhöjdens gräns mot norr är ett karaktäristiskt landskapselement för hela nordöstra söderort. Viktiga grönområden och grönstråk som förbinder stadsdelarna med Nacka friluftsområde bör värnas. Stråken är i delar brutna bland annat av större trafikleder och bör så långt möjligt förstärkas och länkas samman. Förbindelserna ut mot angränsande stadsdelar bör förbättras med bland annat bättre passager över eller under Nynäsvägen.

Bagarmosseskogen ingår i ett övergripande stråk, som förbinder Nacka friluftsområde och Flatenområdet med Årstafältet via Skogskyrkogården, Svedmyraskogen och Hems-kogen. De större grönområdena i området bör bevaras.

Nytorpsgårde är ett större grönområde, som delar av stadsdelsområdet i öst-västlig riktning. Området är mycket viktigt som rekreationsyta för hela Hammarby och fungerar som förbindelse-länk mellan Nacka friluftsområde och de inre delarna av östra söderort.

Övriga grönområden

I skogen ner mot Sicklasjön växer en artrik fuktlövskog. I anslutning till Sickla gård finns ett mindre myrområde, som bedöms ha ett mycket högt naturvärde. Där finns även lämningar från en engelsk park. I gränsen mot Nacka friluftsområde, vid Byälvsområdet finns ett flertal mindre myrområden, varav ett bedöms ha ett mycket högt naturvärde.

I Hammarby finns ett flertal områden med kolonilotter. De största är Skarpnäcks och Dalens koloniområden. I närheten av Sickla gård ligger ett par mindre områden.

Nytorpsgårde har en öppen karaktär med varierad vegetation och träd-dungar. På fältet finns bland annat friluftsbad, bollplan och minigolfbana. Kärrtorps idrottsplats, i direkt anslutning till Nacka friluftsområde, är en anläggning av intresse för hela

söderort. Den nyttjas för fotboll, ishockey, tennis m m. Idrottsplatsen är för närvarande föremål för en omfattande upprustning. I anslutning till Bagarmosseskogen ligger Skarpnäcks idrottsplats.

I Nacka friluftsområde finns, förutom stora orörda naturområden, anläggningar för motionslöpning, golf, bad, servering m m. Området nås från ett flertal punkter. Viktigt är stråket från Björkhagens tunnelbanestation, via Marcuskyrkan, då det används av kollektivresenärer från hela staden.

Kontakten mellan grönområdena ska förbättras med gång- och cykelvägar med grön karaktär. De viktiga förbindelserna från Nacka friluftsområde via Hammarbyskogen och områdena öster om Gullmarsplan till Årstaskogen och Södermalm, bör förstärkas. Ett alternativ kan vara att anlägga en gång- och cykelbana mellan Sickla Kaj och Katarina Bangata. Gångtunnlarna vid Gullmarsplan bör breddas och göras trevligare.

Den eventuella OS-arenan vid Hammarbybacken innebär konflikter med natur- och i viss mån kulturintressena. Dessutom kommer den, främst under utbyggnadstiden, att innebära en ökad trafikbelastning i området.

Parker

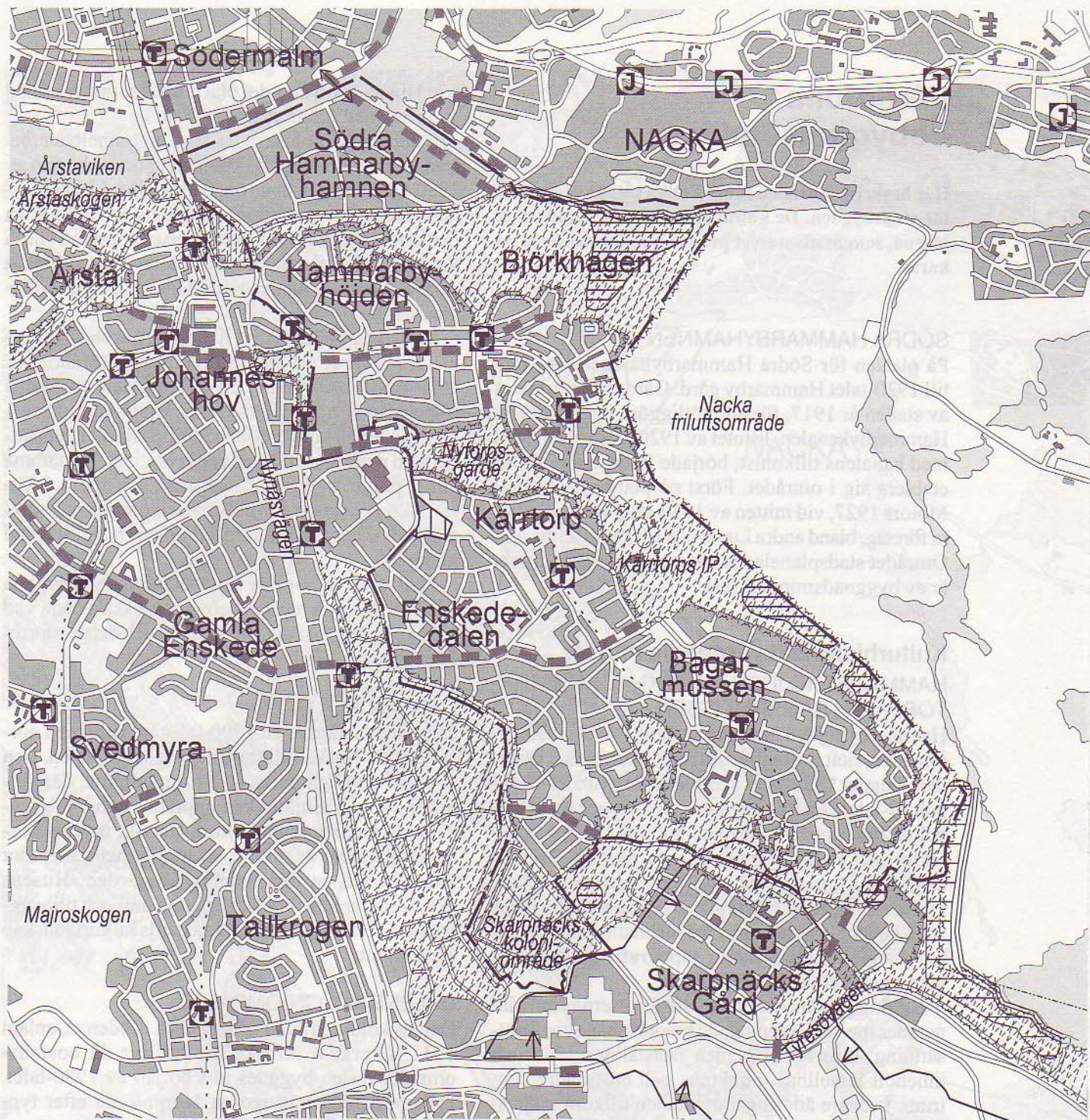
I Hammarby finns ett fåtal anlagda parker, de flesta i villastadsdelarna. Viloparken i Enskededalen ligger mellan ålderdomshemmet De gamlas vänner och Skarpnäcks gamla skola. I västra Enskededalen ligger Dalgärdet och De Gamlas Lund, två mindre parker. Även i Pungpinan finns en mindre park, Lagmansplan.

Centralt i Hammarbyhöjden ligger Tidaholmsparken, nyligen iordningställd. I Södra Hammarbyhamnen ligger Lumaparken, med varierande topografi och uppvuxen vegetation, i kontrast till det annars hårdgjorda och bebyggda området.





Sydväst om Hammarby ligger Skogskyrkogården, stadens största begravningsplats. Skogskyrkogården med dess byggnader är av riksintresse för kulturminnesvården och är upptagen på UNESCO:s världsarvslista.

Sjöar och vattendrag





I norr avgränsas Hammarby av Sicklasjön och Hammarby Sjö. Båda sjöarna är mycket näringsrika. Tillrinningsområdet till Sicklasjön utgörs i huvudsak av skog (Nacka friluftsområde) och till Hammarby Sjö av bebyggelse i Södra Hammarbyhamnen, Lugnet och sydöstra delen av Södermalm. Sicklasjön är av stort intresse för både natur och rekreation på grund av sin närhet till Nacka friluftsområde. Hammarby Sjö ingår i riksintresset för Stockholms skärgård och Mälaren.



NATUR- OCH REKREATIONSVÄRDEN

-  Naturområden och parker som ingår i den övergripande grönstrukturen
-  Förbindelsestråk för rekreation som kompletterar grönstrukturen
-  Platser där behovet av rekreativförbindelser behöver uppmärksammas
-  Större fornlämningsmiljöer och äldre odlingslandskap



-  Naturvårdsobjekt
-  Ekologiskt särskilt känsligt tillrinningsområde
-  Ekologiskt särskilt känsliga stränder
-  Ekologiskt särskilt känsliga mark- och vattenområden

Värdefulla bebyggelsemiljöer

Här beskrivs områden som på olika sätt är värdefulla för stadsbygden. De kulturhistoriskt värdefulla miljöerna, som Stadsmuseet pekat ut, redovisas även på karta.

SÖDRA HAMMARBYHAMNEN

På platsen för Södra Hammarbyhamnen låg fram till 1920-talet Hammarby gård. Gården förvärvades av staden år 1917, för att möjliggöra byggandet av Hammarbykanalen. I slutet av 1920-talet, i samband med kanalens tillkomst, började industriföretag att etablera sig i området. Först på plats var General Motors 1927, vid mitten av 1930-talet fanns där flera företag, bland andra Luma och Elektro-Helios AB. Området stadsplanerades 1940 och kvarteret Luma är av byggnadsminnesklass.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer

HAMMARBYHÖJDEN, BJÖRKHAGEN, KÄRRTORP OCH BAGARMOSSEN

Hammarbyhöjden är ett av stadens första smalhusområden, ritat av Ragnar Östberg. Norra delen byggdes ut under 1930-talet och södra delen under 1940- och 50-talen. Den äldre, norra delen utgör ett exempel på funktionalismens genombrott i svensk arkitektur och stadsbyggnadshistoria. Bebyggelsen är enhetligt utformad med trevånings smalhus putsade i ljusa färger. Husen är inplacerade i parallella rader i den kuperade terrängen, med bibehållen naturmark. Sambanden mellan natur, topografi, gatunät och bebyggelse är viktiga att bevara.

Björkhagen är en av de första förorter som planerades med den kommande tunnelbanan som förutsättning. Den första planen fastställdes 1945 och innehöll lamellhus, punkthus och ett mindre centrum. I senare ändringar av planen tillkom radhusbebyggelse. Bebyggelsen är anpassad till områdets topografi med punkthusen placerade i höjdlägen och lamellhus och radhus i lägre partier. Centrum domineras av ett punkthus i 15 våningar, uppfört i början av 1950-talet. Några byggnader i centrum är uppförda efter 1960. Marcuskyrkan, ritad av Sigurd Lewerentz och uppförd 1958–60, är berömd för sin utformning och anpassning till den omgivande naturen.

Kärrtorp byggdes ut under slutet av 1940-talet och början av 1950-talet med en enhetlig trevånings lamellhusbebyggelse. Centrum, som färdigställdes först i början av 1960-talet, planerades för att betjäna ett större område än stadsdelen och fick både biograf och medborgarhus. Centrum markeras av ett punkthus i tegel som avviker både i skala och material från övriga stadsdelen. Lamellhusen är putsade i grå och bruna nyanser med ljusa fönsteromfattning

gar. Husen är till stor del placerade i grupper utmed gatorna, med gröna stråk emellan.

Bagarmossen planerades som en tunnelbaneförstad och byggdes huvudsakligen ut under början av 1950-talet. Tunnelbanan öppnades 1958. Flerfamiljshusen utgörs av trevånings lamellhus och olika höga punkthus. Merparten av bebyggelsen är putsad i ljusa färger. Södra delen av Bagarmossen är ett enhetligt småstugeområde med putsade både radhus och friliggande hus.

Stadsdelarna är relativt likartade, har stort kulturhistoriskt värde och bör i stort bevaras oförändrade. Husen bör inte byggas till eller på och utvändiga tilläggsisoleringar bör undvikas. Ursprungliga fönster, fasad- och takmaterial bör bibehållas eller ersättas med nya i lika utförande som original. Detsamma gäller portar, balkonger, skärmtak och andra detaljer, som är viktiga för husens och områdets karaktär. Den ursprungliga färgsättningen bör följas vid underhåll.

Stadsdelarna bör inte förtätas inom de bebyggda delarna. Kompletteringsbebyggelse skall både vad gäller placering, skala, materialval och detaljutformning anpassas till befintlig bebyggelse.

LILLA SICKLA GÅRD

Lilla Sickla gård är en 1700-talsgård belägen i norra delen av Nacka friluftsområde vid Sicklasjön. Den är en av de få gårdarna söder om tullarna, där kulturlandskapet alltjämt kan uppfattas och där byggnaderna ingår som en kulturhistoriskt mycket värdefull del. Det är viktigt att traditionella metoder används vid en upprustning av gården. Husens exteriörer får inte förändras genom om- och tillbyggnader. Förtätning inom Sickla gårds kulturlandskap medges inte.

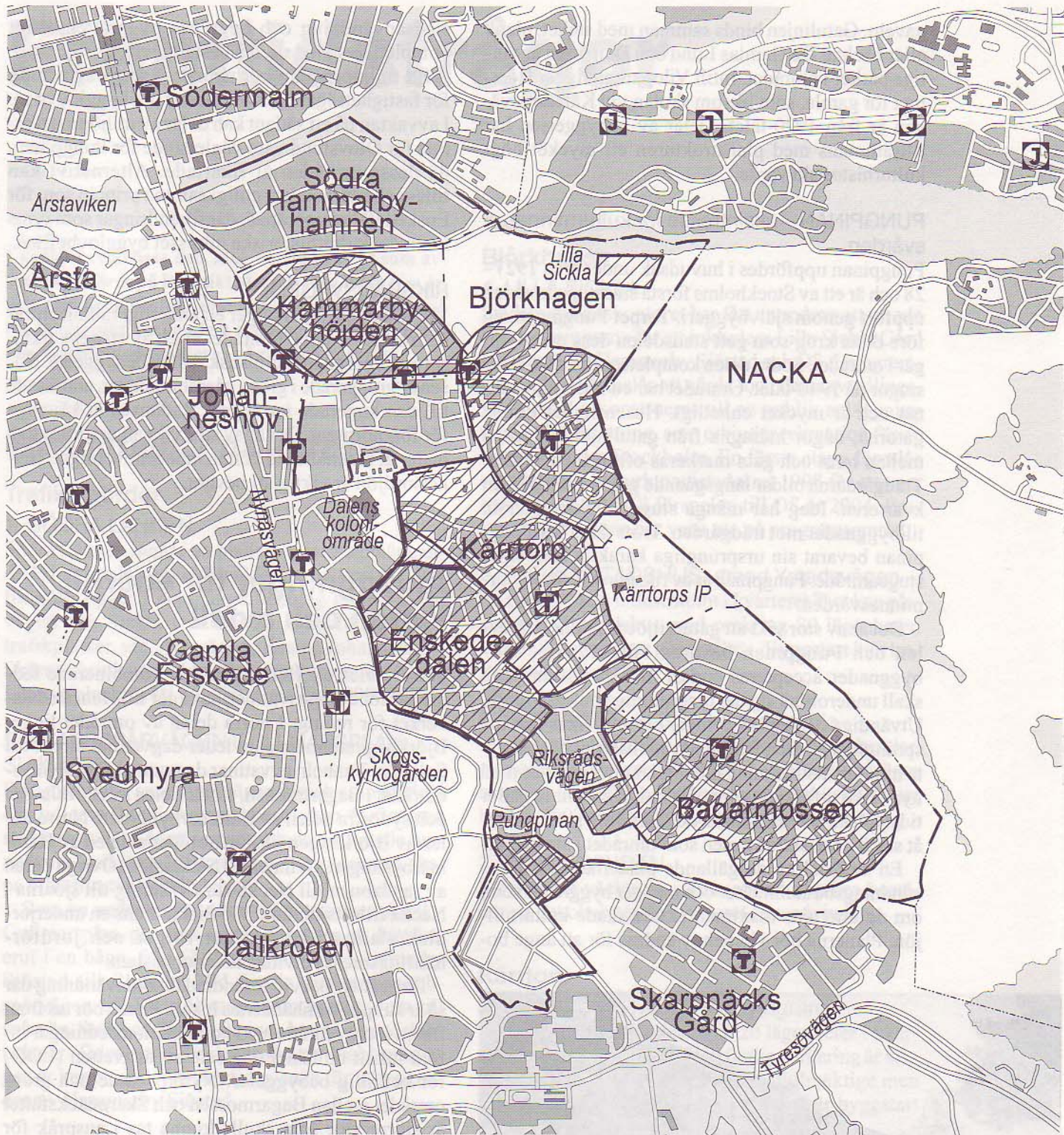
DALENS KOLONIOMRÅDE

Dalens koloniområde är det äldsta i söderort, anlagt 1911. Området minskades kraftigt då bostadsområdet Dalen byggdes ut i början av 1980-talet. De småskaliga trästugorna är uppförda efter typusritningar. Området är idag inte planlagt.

ENSKEDEDALEN

Enskededalen byggdes i huvudsak ut som en trädgårdsstad under 1920-talet. Planen ritades av P O Hallman och Axel Dahlberg. Området har ett varierat gatunät med mjukt böjda gator som ansluter till den raka Gamla Tyresövägen, som genomskär stadsdelen. Bebyggelsen utgörs i huvudsak av småhus i 1 ½ våning med brutet tak eller sadeltak. Mot Skogskyrkogården finns dock ett antal flerfamiljshus från samma tidsperiod. Byggnaderna var ursprungligen antingen klädda med träpanel eller putsade. Idag har en del tilläggsisolerats och/eller bytt fasadmaterial.

Småhusen i Enskededalen är vanligen förlagda med långsidan i gatulinjen och entrén placerad på



KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA MILJÖER



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



Område av riksintresse för kulturminnesvården (enligt Riksantikvariets beslut november 1987)

gaveln. Gatulinjen binds samman med staket, plank eller häckar. De Gamlas Lund och Dalgärdet är viktiga parker i området. Intill Viloparken ligger Hemmet för gamla, som liksom skolan vid Kärrtorpsvägen är från 1920-talet. Delar av bebyggelsen har tillsammans med planstrukturen ett mycket högt kulturhistoriskt värde.

PUNGPINAN – riksintresse för kulturminnesvården

Pungpinan uppfördes i huvudsak under åren 1927–28 och är ett av Stockholms första småstugeområden uppfört genom självbyggeri. Torpet Pungpinan, en före detta krog som gett stadsdelen dess namn, ingår i området. Södra delen kompletterades med småstugor på 1940-talet. Området har ett rätlinjigt gatunät och är mycket enhetligt. Husen ligger utmed gatorna, något indragna från gatulinjen. Gränsen mellan tomt och gata markeras oftast med häckar. Trädgårdarna bildar längsgående gröna stråk genom kvarteren. Idag har många stugor utökats genom tillbyggnader mot trädgården. Trots detta har Pungpinan bevarat sin ursprungliga karaktär som småstugeområde. Pungpinan är av riksintresse för kulturminnesvården.

Det är av stor vikt att gatumiljöerna i Enskededalen och Pungpinan bevaras oförändrade. Tillbyggnader accepteras endast mot gårdssidan och skall underordna sig det ursprungliga husets volym. Utvändiga tilläggsisoleringar bör undvikas och ursprungliga fönster, fasad- och takmaterial bör i största möjliga utsträckning bibehållas eller ersättas med nya i lika utförande som original. Detsamma gäller tidstypiska arkitektoniska detaljer, som ger karaktär åt såväl de enskilda husen som området i sin helhet.

En stor del av de gällande planerna saknar användningsbestämmelser och medger byggrätter som, om de utnyttjas maximalt skulle skada kulturmiljön. Planerna bör vid behov ändras för att ange bo-

stadsanvändning och begränsa byggrätten, samt kompletteras med skyddsbestämmelser.

Ett miljöprogram bör upprättas som vägledning för fastighetsägare och vid beslut om bygglov m m. I avvaktan på ett sådant kan delar av miljöprogrammet för Olovslund vara vägledande för Pungpinan, då dessa områden är likartade. Alternativt kan tilläggsbestämmelser enligt samma princip som för Enskedefältet upprättas, där förändringar som ryms inom det kulturhistoriska intresset bygglovsbefrias.

RIKSRÅDSVÄGEN

Vid Riksrådsvägen ligger ett enhetligt radhusområde från 1950-talet. Området är ett av stadens främsta exempel på modernistisk radhusbebyggelse. Husen är grupperade i gröna gårdsbildningar, anpassade till den kuperade terrängen. Radhusen är känsliga för förändringar. Det är av stor vikt att ursprungliga material bibehålls vid kommande renoveringar. Helsemiljön är viktig att bevara.

Anläggningar för energi, vatten och avfall

Större delen av Hammarby har kombinerade ledningar för avloppsvattnet, som går till Henriksdalsverket för rening. I norra delen av området ligger Björkhagentunneln som leder dagvattnet direkt till Saltsjön. Tunneln avvattnar dagvattnet från Byälvområdet i Bagarmossen, större delen av Björkhagen och sydöstra delen av Hammarbyhöjden. Norra delen av Björkhagen liksom nordöstra delen av Hammarbyskogen avrinner till Sicklasjön. Övriga delen av randzonen till Nacka har avrinning till sjöarna i Nacka friluftsområde. Vid Sickla finns en underjordisk slamanläggning där rötgas och jordförbättringsmedel utvinns ur avloppsslam.

Dagvatten ska vid förändrad markanvändning där så är lämpligt omhändertagas lokalt. Planer bör tas fram för att inom område med kombinationsledningar införa lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) för befintlig bebyggelse. Nytorpsgårde och grönområdet mellan Bagarmossen och Skarpnäcksfältet är större ytor som skulle kunna tas i anspråk för magasinering och rening av dagvatten från tak, gator och andra hårdgjorda ytor.

Fjärrvärme är utbyggt i Hammarbyhöjden, Kärrtorp, västra Bagarmossen och en del av Södra Hammarbyhamnen. Utbyggnad av nätet pågår i Björkhagen, Enskededalen, Pungpinan och resterande del av Södra Hammarbyhamnen. Den är planerad att vara klar innan sekelskiftet. I Södra Hammarbyhamnen ligger huvudproduktionsanläggningen, men Skarpnäcks värmeverk förser fjärrvärmenätet med kompletterande produktion vid toppbelastningar vintertid.



Radhus vid Riksrådsvägen

Framtidsfrågor

I kapitlet redovisas dels idag kända projekt som avses genomföras på kort sikt, det vill säga inom fem år, dels tänkbara projekt som kan bli aktuella först på lite längre sikt, mellan fem och tjugo år. Nya projekt kan dessutom aktualiseras på relativt kort sikt.

Förändringar på kort sikt

Trafikåtgärder

1. SÖDRA LÄNKEN

Södra Länken ingår i en planerad, sammanhängande kringfartsled kring Stockholms innerstad. Trafikleden ligger i hela sin sträckning mellan Åbyvägen och Sickla i en 3,9 km lång tunnel, med trafikplatser vid Åbyvägen, Årsta, Johanneshov, Skärmarbrink och Södra Hammarbyhamnen. Södra Länken planeras att byggas ut mellan 1999–2001.

2. SNABBSPÅRVÄGEN GULLMARSPLAN-SLUSSEN

Den planerade snabbspårvägen ingick som en del i den tidigare Dennisöverenskommelsen. Syftet med snabbspårvägen är att sammanbinda de radiella tunnelbane- och järnvägslinjerna i ytterstaden och skapa effektiva tvärförbindelser.

Som en andra etapp, efter första etappen Alvik-Gullmarsplan, planeras snabbspårvägen att dras österut i en båge, från Gullmarsplan, via Hammarby Sjöstad till Slussen. Vid Sickla ansluter snabbspårvägen till Saltsjöbanan, som konverteras till spårväg. Sträckan Sickla-Slussen byggs ut med dubbelspår. Tidsplanen för denna del av snabbspårvägen är kopplad till OS och tidsplanen för utbyggnaden av Hammarby Sjöstad.

Hammarbyhöjden

3. FLERBOSTADSHUS längs Garagevägen

Två fyra vånings flerbostadshus med ca 20 lägenheter planeras i kvarteret Paternoster längs Garagevägen. Planarbete pågår och programsamråd har genomförts under november 1996. Byggstart är planerad under 1998.

Björkhagen

4. LILLA SICKLA

Stadsbyggnadskontoret har fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för att inkludera Lilla Sickla Gård i planerna för Hammarby Sjöstad och OS. I programutredningen föreslås att gårds- och delar av odlingslandskapet rekonstrueras till en publik anläggning med miljöinriktning, som erbjuder rekreation för de boende i södra Stockholm. En första etapp föreslås vara klar till kulturhuvudstadsåret 1998 för att vara helt färdigställd till förspelen till OS år 2004. Programutredningen har varit ute på programsamråd.

5. FLERBOSTADSHUS utmed Ystadsvägen

På en före detta industritomt i kvarteret Tjockan planeras flerbostadshus med omkring 80 lägenheter. Programsamråd har genomförts. Byggstart kan troligen bli under 1998.

6. BOSTÄDER vid Björkhagens skola

Flerbostadshus med ca 30 lägenheter, bostadsrätter, planeras i kvarteret Snötäcket. Kommunen äger marken. Planarbete bedöms kunna påbörjas under hösten 1997 med ett inledande programsamråd.

7. PASSADVINDEN

Förslag har väckts av intressent att uppföra bostäder på det obebyggda kvarteret Passadvinden.

Kärrtorp

8. SENIORBOSTÄDER vid Tylögränd

Projekt för seniorbostäder, ca 20 lägenheter i kvarteret Malö. Anpassning till befintlig parkering är viktig. Planen är antagen av kommunfullmäktige men har ännu ej vunnit laga kraft. Preliminär byggstart under 1997.

Bagarmossen

9. FLERBOSTADSHUS utmed Fogdevägen

Flerbostadshus med omkring 50 lägenheter kan byggas på mark. Planarbete ej påbörjat.

10. FLERBOSTADSHUS vid Lagavägen

Flerbostadshus med omkring 80 lägenheter planeras på mark som friställts i och med tunnelbanans

förlängning till Skarpnäck. Detaljplanearbete pågår efter genomfört programsamråd. Preliminär byggstart 1998.

Enskededalen

11. SOCKENVÄGEN, öster om Nynäsvägen
Gatu- och fastighetskontoret planerar att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder och att anlägga cykelbanor längs Sockenvägen.

Pungpinan

12. BOSTÄDER utmed Riksrådsvägen
Bostadshus i två våningar med tolv lägenheter planeras i kvarteret Adelsmannen. Tomten utgörs idag av en grusad parkeringsyta. All mark inom planområdet ägs av Stockholms stad. Planarbete har påbörjats och programsamråd har genomförts. Byggherre är SMÅA och byggstart är planerad under 1998.

Förändringar på längre sikt

Hammarby Sjöstad och eventuell OS-arena

13. STADSUTVECKLINGSOMRÅDE och 14. OS-ARENA

Hammarby Sjöstad är benämningen på industri- och hamnområdena kring Hammarby Sjö. De områden som ingår är Norra Hammarbyhamnen, Sickla Udde, Lugnet, Henriksdalshamnen samt Södra Hammarbyhamnen. Tidigare nyttjades området främst för hamn- och industriverksamhet, idag finns där ett större inslag av diverse verksamheter och lätt industri. Omkring en tredjedel av marken i området är idag outnyttjad. Södra Hammarbyhamnen är högt exploaterad med kontor och verksamheter. I stadsdelen har Stockholm Energi en kraftvärmeanläggning, vilken planeras få ligga kvar och utvecklas.

Hammarby Sjöstad ligger på gränsen mellan staden och ytterstaden, i omedelbar närhet till Nacka friluftsområde. Hammarbybacken söder om området nyttjas vintertid för utförsäkning. Inom området är tillgången till grönområden bristfällig, liksom tillgången till kollektivtrafik.

I Norra Hammarbyhamnen är de första etapperna av Hammarby Sjöstad färdigställda eller under uppförande.

UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Hammarby Sjöstad är avgränsat som framtida stadsutvecklingsområde i översiktsplanen. Under de närmaste åren kommer det vara stadens största utbyggnadsområde.

Stockholms kommunfullmäktige beslöt i juni 1996

att staden ska fullfölja sin ansökan om att få arrangera OS år 2004. Skulle Stockholm få värdskapet för ett OS, kommer stora delar av evenemanget att vara koncentrerat till Södra Hammarbyhamnen och Sickla Udde. Den olympiska byn med omkring 3 000 lägenheter samt en huvudarena ska förläggas dit.

Tidsplanen för utbyggnaden av Hammarby Sjöstad måste anpassas till den för OS. Fram till år 2004 måste förutom OS-byn och huvudarenan även den del av Södra Länken, som ligger inom det aktuella området, byggas. Utbyggnaden av dessa projekt sker etappvis med OS-byn först, arenan sist. I september 1997 blir det klart vilken stad som får arrangera OS år 2004.

Huvudarenan behöver rymma 70 000 åskådare under ett OS och ska sedan kunna konverteras till en mindre anläggning med tak, för 20 000 åskådare. I det fall OS inte tilldelas Stockholm, kommer planerna för Hammarby Sjöstad att fullföljas utan olympisk huvudarena. Tidsplanen kommer då att vara betydligt generösare.

Hammarby Sjöstad planeras som en utvidgning av innerstaden med en stadsbebyggelse i form av öppen kvartersstad, för att utnyttja vattenläget och grönskan i området. Bebyggelsen bli något lägre än i innerstaden, mellan 4–7 våningar. Gaturummen blir gröna och en bred, alléplanterad esplanad för snabbspårvägen kommer att gå genom stadsdelen. Esplanaden bildar stomme i kvartersuppbyggnaden och hit koncentreras offentliga platser, service och skolor. Syftet är att skapa en blandad stadsbebyggelse med bostäder, service och verksamheter. Då stadsdelen är färdigbyggd kommer den att innehålla omkring 7 000 lägenheter och 150 000–250 000 m² lokalyta. Den nya stadsdelen måste vara självförsörjande vad gäller skola och barnomsorg, varför nya skolor planeras i området.



Kopplingen till Södermalm är mycket viktig för den nya stadsdelen. En ny gång- och cykelbro ska knyta samman Södermalm med den nya bebyggelsen och vidare mot Nacka friluftsområde. Ytterligare ett par förbindelser med Nacka friluftsområde planeras.

Stockholms ansökan om OS höjer de redan långtgående kraven på miljö- och kretsloppsanpassning som ska prägla projektets utformning och uppbyggnad. Ett särskilt miljöprogram är upprättat för Hammarby Sjöstad.

Andra mindre förändringar

15. KVARTERET ÅSTORP, Hammarbyhöjden
I kvarteret Åstorp planerades för ett antal år sedan ett huvudkontor för SL, brevbärarterminal m m. SL:s utbyggnad är inte längre aktuell och brevbärarterminalen har fått en provisorisk lösning. Kvarteret har med sin närhet till Nynäsvägen och tunnelbanan ett bra kommunikationsläge för arbetsplatser och har föreslagits till en del för infartsparkering.



-  Projekt på kort sikt (ca 1-5 år)
-  Projekt på lång sikt

500 0 500 1000 1500 m

Stadsdelensnamn: Södermalm, Arstaviken, Arstaskogen, Arsta, Johanneshov, Nytorpsgården, Käratorp, Enskededalen, Svedmyra, Tallkrogen, Skarpnäcks koloniområde, Skarpnäcks Gärd, Bagarmossen, Nacka

Tryck: Kommunens Tryckeri AB, FMA 2/97

Reportaget kan innehålla tecken för de olika stadsdelarna. Om du vill se en lista över stadsdelarna, kontakta Stadsdelensnamn, Box 2014, 104 20 STOCKHOLM, Tel 08 590 20 900

Även bostäder bör så långt möjligt kunna inrymmas. Närheten till SL:s vagnhallar, större vägar (Garagevägen och Sofielundsvägen) samt tunnelbanan ger dock störningar till omgivningen, vilka bör utredas vid komplettering med bostäder. Den framtida användningen av kvarteret Åstorp bör utredas i samråd med SL.

16. BJÖRKHAGEN

Björkhagens butiker har ett sviktande kundunderlag och attraktiviteten i centrum behöver ökas. En möjlighet är att öppna en ny tunnelbaneuppgång vid korsningen Malmövägen–Halmstadsvägen. Då skulle resanden med tunnelbanan komma direkt in på stadsdelens centrumgata, som idag ligger en bit bort från tunnelbanan. Möjligheter att komplettera centrum med bostäder bör undersökas.

17. KÄRRTORP

I framtiden kan det bli aktuellt att riva en barnstuga vid Kärrtorpsvägen. Tomten skulle kunna vara lämplig för bostäder med arbetsplatser i bottenvåningen.

BAGARMOSSEN

Entrén via Sockenvägen bör förtydligas och ges en identitet som svarar mot huvudentrén till en stadsdel. Strukturen i området vid Byälvsvägen bör ses över och det unika läget vid Nacka friluftsområde tas tillvara. Åtgärder för att öka attraktiviteten i Byälvsområdet, såsom förbättringar av gatumiljöer m m, bör genomföras.

18. JÄMLIKHETEN

I kvarteret Jämlikheten (vid Djursjukhuset) finns mark lämplig för icke störande verksamheter.

Stockholms stadsarkiv
Biblioteket



312570 61

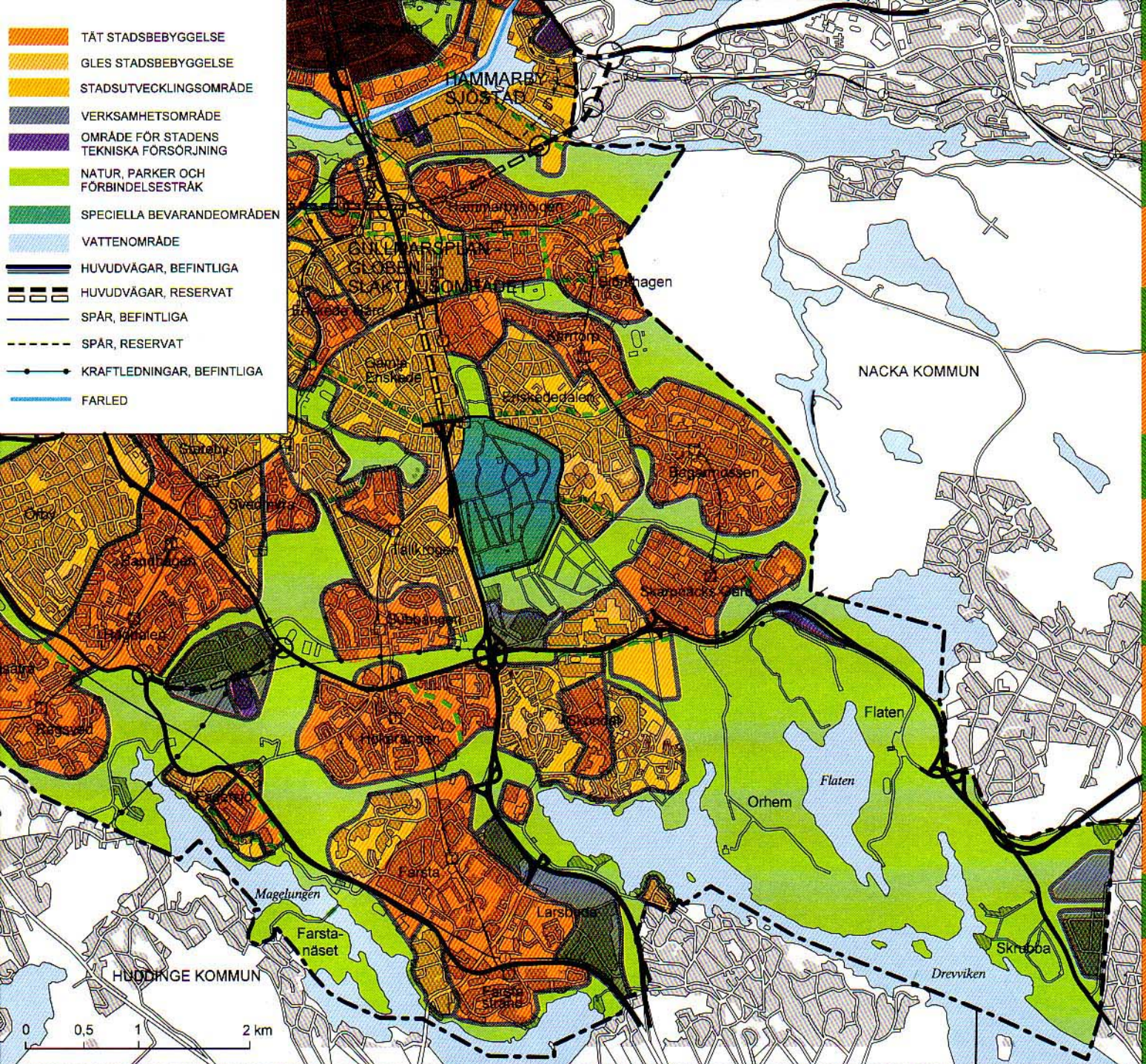
Grafisk form: Länk Grafisk Form & Illustration omslag
Lay-out: Gunilla Lundstedt inlaga
Fotografier: Distrikt Söderort
Omslagets karta: Kristina Hanström
Gunilla Lundstedt

Övriga kartor: Torbjörn Johansson
Eva Strömbäck

Tryck: Gummessons Tryckeri AB
Falköping 1997

Rapporten har tagits fram av
Stockholms stadsbyggnadskontor, distrikt Söderort
Projektansvariga: Torbjörn Johansson
Karin Hansen
Charlotte Gattmalm

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 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.sbk.stockholm.se