



Stads- och landskapsbild

Tunnelbana till Nacka och söderort

2017-05-31

Titel: Stads- och landskapsbild

Uppdragsledare: Johan Björkman, Sweco/TYPSA

Projektledare: Martin Hellgren, FUT

Bilder & illustrationer: Sweco/TYPSA och SLL om inget annat anges

Dokumentid: 2320-N21-24-00024

Diarienummer: FUT 2017-0093

Utgivningsdatum: 2017-05-31

Distributör: Stockholms läns landsting, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 225 50, 104 22 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@sll.se

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
2	Metod.....	5
2.1	Definition av begreppet landskap.....	5
2.2	Arbetsprocess.....	5
2.3	Förutsättningar för stads- och landskapsbilden.....	5
2.4	Stadsbilsanalys och definition av analysområden	6
3	Miljöförutsättningar	9
3.1	Tunnelbanesträckningens utredningsområde.....	9
3.2	Station Sofia.....	9
3.3	Station Hammarby Kanal	16
3.4	Station Sickla	23
3.5	Station Järla.....	30
3.6	Station Nacka Centrum.....	37
3.7	Station Gullmarsplan.....	44
3.8	Ny station i Slakthusområdet	51
3.9	Anslutning Sockenplan.....	59
3.10	Anslutning Kungsträdgården (Blasieholmen).....	66
4	Referenser.....	74

1 Inledning

Denna underlagsrapport är en sammanställning av den insamlade informationen och de utförda inventeringar som gjorts under projekteringsarbetet med avseende på kunskaper om aspekten rekreation. Kunskapsunderlaget har använts under framtagandet av förslag till järnvägsplan för att skapa möjlighet att finna så goda lösningar som möjligt och för att framhålla risker för negativ miljöpåverkan. Kunskapsinsamlingen är också stöd för frågeställningar i tillståndprocessen.

2 Metod

2.1 Definition av begreppet landskap

Enligt den europeiska landskapskonventionen definieras landskap som: ”ett område sådant det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av samspelet mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer”. Landskapskonventionen är en internationell överenskommelse mellan medlemsländerna i EU. Den innebär att Sverige har åtagit sig att skydda, förvalta och planera vårt landskap i enlighet med konventionens intentioner. Detta innebär bland annat att Sverige ska:

- Erkänna landskapets betydelse i den egna lagstiftningen
- Öka medvetenheten om landskapets värde och betydelse i det civila samhället, i privata organisationer och hos offentliga myndigheter
- Främja delaktighet i beslut och processer som rör landskapet lokalt och regionalt
- Utveckla en helhetssyn på landskapets värden och hållbar förvaltning av dessa
- Utbyta kunskap och delta i europeiska samarbeten om frågor som rör landskapet

Hur ett landskap uppfattas tolkas i landskapskonventionen, inte bara som hur det visuellt uppfattas och används, utan också som vad det symboliserar och vilka aspekter och utvecklingsmöjligheter människor tycker är viktiga i landskapet. Samspelet mellan natur och kultur är en förutsättning för hur landskapet har formats men också för hur det kan bestå eller utvecklas. Landskapet är ett resultat av såväl historisk präglning som dagens markanvändning och brukande.

För att kunna beskriva och förstå landskapets och stadsbildens värden utifrån europeiska landskapskonventionens definition behövs kunskap om naturgeografiska förutsättningar, kulturhistoria, natur- och rekreationsvärden samt sociala frågor. Även information som kan inhämtas genom dialoger och samråd med allmänheten, olika intresseorganisationer, lokala grupper med mera är viktig. Dessa aspekter beskrivs inte i denna rapport men behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen. Sociala aspekter hanteras i en separat social konsekvensbeskrivning (SKB).

2.2 Arbetsprocess

För stadsbildens och landskapets värden finns inga specifika lagar, riktlinjer eller allmänna råd. Det innebär att vi har lagt stor vikt på platsbesök sammanvägt med kartstudier och inhämtning av tidigare utredningar från berörda kommuner för att göra våra bedömningar och analyser. Parallellt med arbetet har avstämningar och diskussioner kontinuerligt hållits med övriga teknikområden inom projektet. Resultatet presenteras i denna rapport som utgör underlag till den miljökonsekvensbeskrivning som är en del av järnvägsplanen för projektet.

2.3 Förutsättningar för stads- och landskapsbilden

Stationer för spårbunden kollektivtrafik utgör viktiga orienteringspunkter i staden. Stationernas placering i relation till gator, parker och byggnader indikerar hur de kan uppfattas från håll. Omvänt kan placeringen av en entré ge viss vägledning till hur resenärer kan orientera sig då de lämnar stationen. Entréernas placering kan även innebära att platser eller specifika objekt splittras eller skymms och de kan påverka specifika objekt såsom alléer och naturformationer.

Utformningen och gestaltningen av stationsentréerna förhåller sig till de olika platserna genom att antingen kontrastera mot dessa eller genom att vara diskret införlivade i den befintliga miljön.

En stations långa tidsperspektiv och stora strömmar av människor påverkar platsen i sig och innebär förändringar i dess närområde. Påverkan kan exempelvis innebära ändrade rörelseströmmar, utökat serviceutbud och förtätningar. Generellt är det svårt att bedöma vilka rumsliga effekter dessa förändringar innebär och om konsekvenserna blir positiva eller negativa för stadsbilden. När stationen är en del av ett större stadsbyggnadsprojekt finns goda möjligheter att skapa rumsliga förutsättningar som kan förstärka de konkurrensfördelar som ett bra kollektivtrafikläge innebär. Goda förutsättningar finns också att skapa kontinuerliga och finmaskiga system för gående och cyklister som stärker stationernas funktion som knutpunkter. När förändring sker i redan etablerade områden med en tydlig och stark karaktär är nya inslag i det offentliga rummet svårare att integrera. De rumsliga förändringar som det nya stationsläget innebär kan stå i konflikt med nuvarande markanvändning och det kan vara svårare att tillgodose de ökade krav som ställs på angöringsytor, system för gång- och cykeltrafik samt bytesmöjligheter till övrig kollektivtrafik.

2.4 Stadsbildsanalys och definition av analysområden

För att beskriva förutsättningarna för placering av nya stationsentréer för tunnelbanan och de aktuella områdenas värden har vi använt oss av Kevin Lynchs metod för stadsbildsanalys. Den beskrivs i boken "The image of the city" från år 1960. Lynch identifierar fem strukturer som påverkar hur invånarna visuellt uppfattar, rör sig och orienterar sig i staden. Metoden utgår från ett fotgängarperspektiv. De strukturer som används är:

- Stråk – gator, trottoarer och andra ytor som används för förbindelser
- Gränser – upplevda gränser i omgivningen, till exempel murar, floder och byggnader
- Områden – delar av staden med en enhetlig arkitektonisk eller kulturell karaktär
- Noder – samlingsplatser, större korsningar
- Landmärken – betydelsefulla objekt i omgivningen som kan användas som referenspunkter

De fem strukturerna har använts som grund i analysarbetet. Analysen har delats upp i tre delar där de två första delarna bygger på Kevin Lynchs definitioner. Den första delen bygger på begreppet "områden". Den andra delen bygger på begreppen "stråk", "gränser", "noder" och "landmärken". Den tredje delen av analysen är en rumslig analys. I denna definieras utsiktspunkter, siktlinjer, byggnader, vattenrum och landskapsrum.

Analyserna presenteras stationsvis med text, fotografier och på kartor. Kartorna redovisar analysområdena som ligger till grund för stads- och landskapsanalysen. De är i skala 1:5 000. Skalan har möjliggjort en flexibilitet under arbetsprocessen då läget för arbetstunnlar, etableringsytor och stationslägen inte har varit fastlagda.

Som en sammanfattande inledning av stads- och landskapsanalysen formuleras ett antal nyckelvärden för varje analysområde. Nyckelvärden avser det som är signifikant för platsen och ger den dess särprägel. Nyckelvärdena ligger till grund för de konsekvensbedömningar som ska göras.

Nyckelvärden

Nyckelvärdena sammanfattar stadsbilsanalysen och ligger till grund för konsekvensbedömningarna.

Områdesanalys

Den första delen av analysen beskriver i text de aktuella analysområdenas olika (områdes)karaktärer enligt Kevin Lynchs metod. Den beskriver hur områdena kan upplevas och ger en uppfattning om hur enhetlig en viss miljö är samt vilken struktur den har. Hur människor uppfattar ett speciellt område är ofta förknippat med dess karaktär.

OMRÅDESANALYS

Bebyggelsestruktur

- *Storskalig* - omfattar områden som domineras av stora byggnader och ytor
- *Mellanskalig* - omfattar områden med i första hand flerbostadshus, en blandad miljö
- *Småskalig* - omfattar till exempel villakvarter med trädgårdar

Grönstruktur

- *Naturmark* - grönområden med träd, buskar och örter, gångstigar kan förekomma men skötselnivån är lägre än i parkområden
- *Park* - parker, kyrkogårdar och grönytor med klippta gräsmattor, buskar och träd och en hög skötselnivå
- *Övrig yta med gröna inslag* - områden som ger en platsen en viss grön karaktär men som inte är gjorda för att vistas i, till exempel impedimentsytor, grästäckta vägsränor eller rondeller

Landskapssärdrag

- *Förkastningsbrant/bergsformation* - topografisk naturformation
- *Parkstrand* - yta längs vatten med naturkaraktär eller parkkaraktär
- *Kajpromenad* - hårdgjord yta längs vatten
- *Öppet vatten* - vattenrum som bidrar till att ge platsen karaktär

Begreppen överensstämmer delvis med de som Stockholms stad använder i sina parkplaner. För Nacka kommun finns inte motsvarande material framtaget. I vissa fall har begreppen justerats för denna analys såsom ”övrig yta med gröna inslag” för att bättre beskriva de förutsättningar som kan vara av betydelse inför bedömning av konsekvenserna av stationsplaceringarna.

Rörelseanalys

Rörelseanalysen beskriver var stråk i form av gångstråk och kopplingar finns inom analysområdena. Den beskriver också noder i form av knutpunkter för kollektivtrafik, torg och korsningar, samt landmärken viktiga för orienterbarheten och gränser som påverkar möjligheten

att förflytta sig. Till analysen visas exempel från relevanta platser inom analysområdena med hjälp av fotografier.

RÖRELSEANALYS

- *Stråk* - gator, trottoarer och andra ytor som används för förbindelser
- *Gränser* - upplevda gränser i omgivningen, till exempel större vägar eller trafikleder, murar, byggnader, bergsformationer, kanaler
- *Kopplingar* - strukturer som möjliggör passage förbi gränser
- *Noder* - samlingsplatser, knutpunkter för kollektivtrafik, större korsningar
- *Landmärken* - betydelsefulla objekt i omgivningen som kan användas som referenspunkter

Rumslig analys

Den rumsliga analysen beskriver förutsättningarna för hur stadens rum uppfattas visuellt. Den visar vilka landskapsrum, siktlinjer, utsiktspunkter och vattenrum som är viktiga för platsen. Topografin och byggnader bidrar till definitionen av landskapsrum och vattenrum.

RUMSLIG ANALYS

- *Utsiktspunkt* - punkt varifrån god utsikt erbjuds
- *Siktlinjer* - tänkt linje mellan två objekt som sammanfaller visuellt med vad som kan ses från de båda objekten
- *Byggnader* - varaktig konstruktion bestående av tak och väggar
- *Landskapsrum* - landskapsyta avgränsad av solida strukturer, exempelvis topografi eller byggnader
- *Vattenrum* - vattenyta avgränsad av solida strukturer, exempelvis topografi eller byggnader

Känslighetsbedömning

Avslutningsvis görs en bedömning med hjälp av en SWOT-analys över analysområdenas känslighet för förändringar. SWOT står för Strength (styrka), Weakness (svaghet), Opportunity (möjlighet) och Threat (hot). Med denna analys beskrivs områdets befintliga och platsanknutna styrkor och svagheter. Beskrivningen av områdets möjligheter och hot är relaterad till den påverkan som tunnelbaneutbyggnaden kan medföra.

3 Miljöförutsättningar

3.1 Tunnelbanesträckningens utredningsområde

Det aktuella utredningsområdet består av östra Södermalm och västra Nacka och karaktäriseras av ett sprickdalslandskap. Sprickdalarna har ofta en tydlig nordsydlig riktning med mindre korsande sprickor från öster till väster. Tydliga exempel på djupa sprickor förstärkta genom en förkastningstopografi finns på flera ställen. Österut mot Saltsjön tar ett mer småbrutet skärgårdslandskap vid. Inom utredningsområdet finns också delar av den nordsydliga rullstensåsen, Stockholmsåsen. Landskapets förkastningsbranter, berg och vattenstråk är karaktäristiska delar av landskapsbilden. Särskilt uttalade landformer utgörs av Stadsgårdsberget, Åsöberget, Vitabergen, Henrikdalsberget och Jarlaberg. Kajkonstruktionerna och deras utformning är viktiga för stadsbilden generellt, både sett från utredningsområdet och från sjösidan.

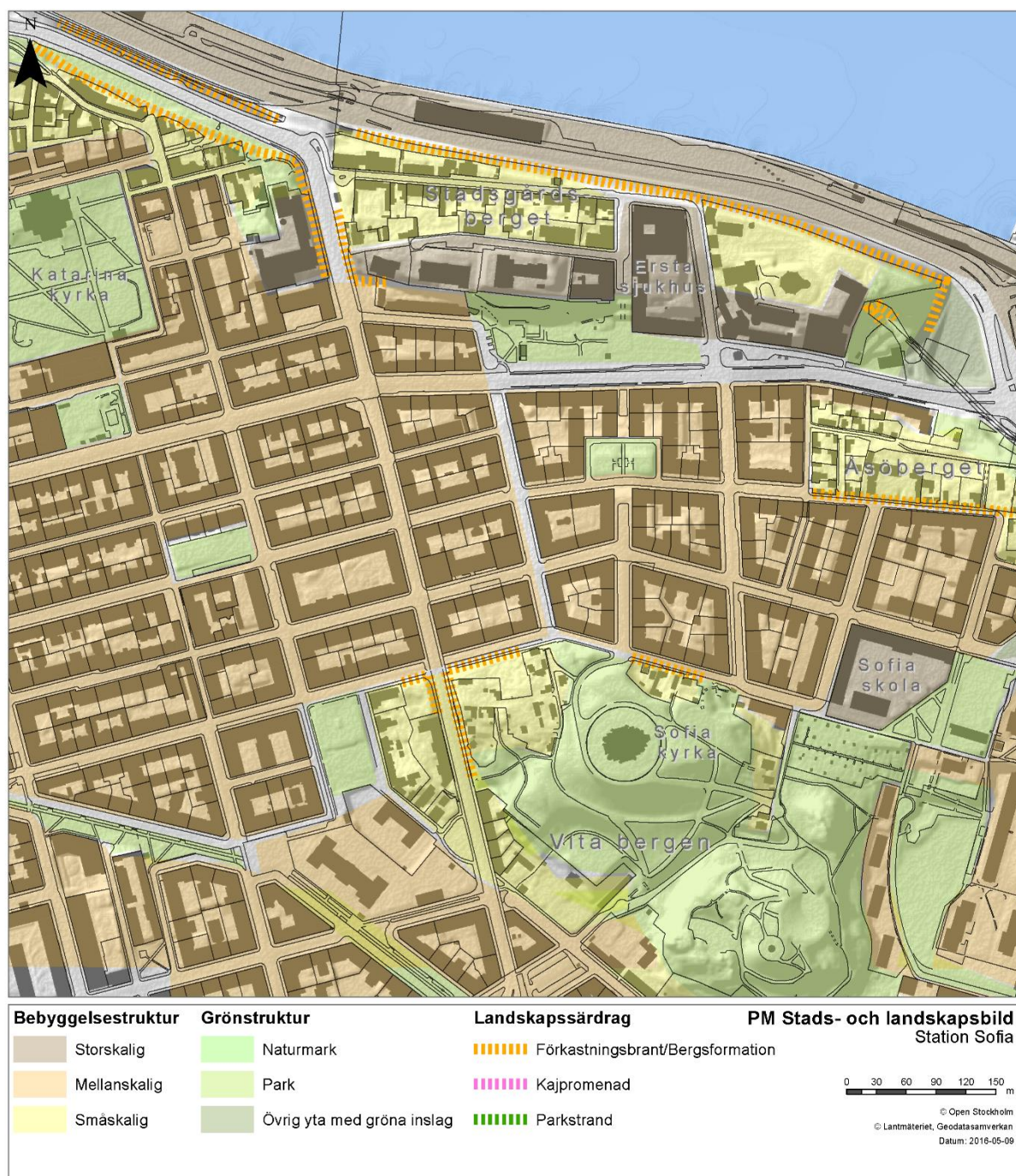
Södermalm präglas av det sena 1800-talets stadsplanemönster med slutna kvarter och ett rätvinkligt gatunät. Mönstret bryts genom torg, parker och trädplanterade gator. Hammarby sjö och Hammarby kanal binder visuellt ihop Hammarby sjöstad och de sydöstra delarna av Södermalm. Söder om Södermalm bildar ytterstaden en markerad front mot innerstaden genom bebyggda bergsplåtar. Bebyggelsekvarteren är öppna och anpassade till terrängens form och består av smalhus och punkthus. Bostadsområdena är ofta kringskurna av trafikleder och gator. Nacka ligger som en länk mellan innerstaden och Stockholms skärgård. Sprickdalslandskapet är tydligt i Nacka med stora höjdskillnader och kraftiga förkastningsbranter. Det är ett dramatiskt och kontrastrikt landskap med stora gröna naturområden. Landskapet präglas också av stora vägar och Saltsjöbanan.

3.2 Station Sofia

Nyckelvärden

- Karaktäristiska stadssiluetter
- Sammanhållen, tät stenstad och tidstypisk rak kvartersindelning
- Värdefull parkstruktur
- Tydliga siktlinjer och väl definierade gaturum
- Landmärken och utsiktspunkter

Områdesanalys



Figur 1 Områdesanalys station Sofia

Östra Södermalm karaktäriseras bebyggelsemässigt av en mellanskalig, tät och sammanhängande kvartersstadsstruktur typisk för 1800-talet. Vid Stadsgårdsberget, Vitabergen och Åsöberget är bebyggelsen småskalig. I många fall består den av äldre trähus, följsamt inpassade i de naturgeografiskt givna förutsättningarna. Den småskaliga bebyggelsestypen i kombination med de topografiska förutsättningarna och befintlig park- och grönstruktur bidrar i hög grad till områdets särprägel. Utefter kajen vid Stadsgårdsleden bedrivs terminalverksamhet vilket påverkar karaktären som där är mer storskalig. Stadsgårdsberget söder om Stadsgårdsleden har ett högt värde för landskapsbilden.

I den täta stenstaden utgör parkerna ett viktigt stadsbyggnadselement som kompletterar den hårdgjorda miljön. Grönstrukturen i området är varierad och består av bergsparken Vitabergen, promenadalléer såsom Katarina Bangata, naturparker vid Åsö- och Stadsgårdsberget men också kvartersparker såsom Stigbergsparken och Tengdahlsparcken. Nytorget utgör ett väl definierat parktorg och Katarina kyrkogård utgör ytterligare ett grönt inslag.

Rörelseanalys



Figur 2 Rörelseanalys station Sofia

Gångstråk

Området inrymmer ett flertal gångstråk. De viktigaste i östvästlig riktning är belägna utefter Skånegatan och Folkungagatan och i nordsydlig riktning utefter Renstiernas gata, Erstagatan och Klippgatan.



Figur 3 Exempel på gångstråk, Folkungagatan söder om Stigbergsparken

Landmärken

Sofia och Katarina kyrkor utgör tydliga landmärken i området. Även Skatteskrapan i fonden på Bondegatan samt Sofia skola är tydliga landmärken.



Figur 4 Exempel på landmärke, Sofia kyrka sedd från Nytorget

Gränser

Stadsgårdsleden tillsammans med intilliggande kaj och förkastningsbrant utgör en stark gräns både visuellt och fysiskt. Renstiernas gata och Folkungagatan utgör visuella trafikgränser även om det är möjligt att korsa vägarna på övergångsställen.



Figur 5 Exempel på gräns, Stadsgårdsleden och förkastningsbranten mellan Slussen och Londonviadukten

Noder

Viktiga noder utgörs av exempelvis torgbildningen vid Nytorget och en större busshållplats vid Tjärhovsplan.



Figur 6 Exempel på nod, Tjärhovsplan

Rumslig analys



Figur 7 Rumslig analys station Sofia

Landskapsrum

De viktigaste och mest framträdande landskapsrummen finns kring de lägre belägna delarna av Vitabergsparken, Tengdahlsparke, Nytorget, delar av Katarina Bangata samt Stigbergsparken och området söder om Ersta sjukhus.



Figur 8 Exempel på landskapsrum med gångstråk från Stigbergsparken

Siktlinjer

Tydliga siktlinjer följer landskapsrummen och de större gatorna. Korsningen Åsögatan och Skånegatan där även höjdskillnaderna förstärker siktlinjerna är speciellt framträdande.



Figur 9 Exempel på siktlinje utefter Skånegatan i riktning mot Nytorget

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

Platsen präglas av en sammanhållen, tät stadsstruktur, värdefulla parker och varierad topografi vilket gör den känslig för förändring. Området innehåller miljöer med höga värden för stadsbilden.

Möjligheter och hot

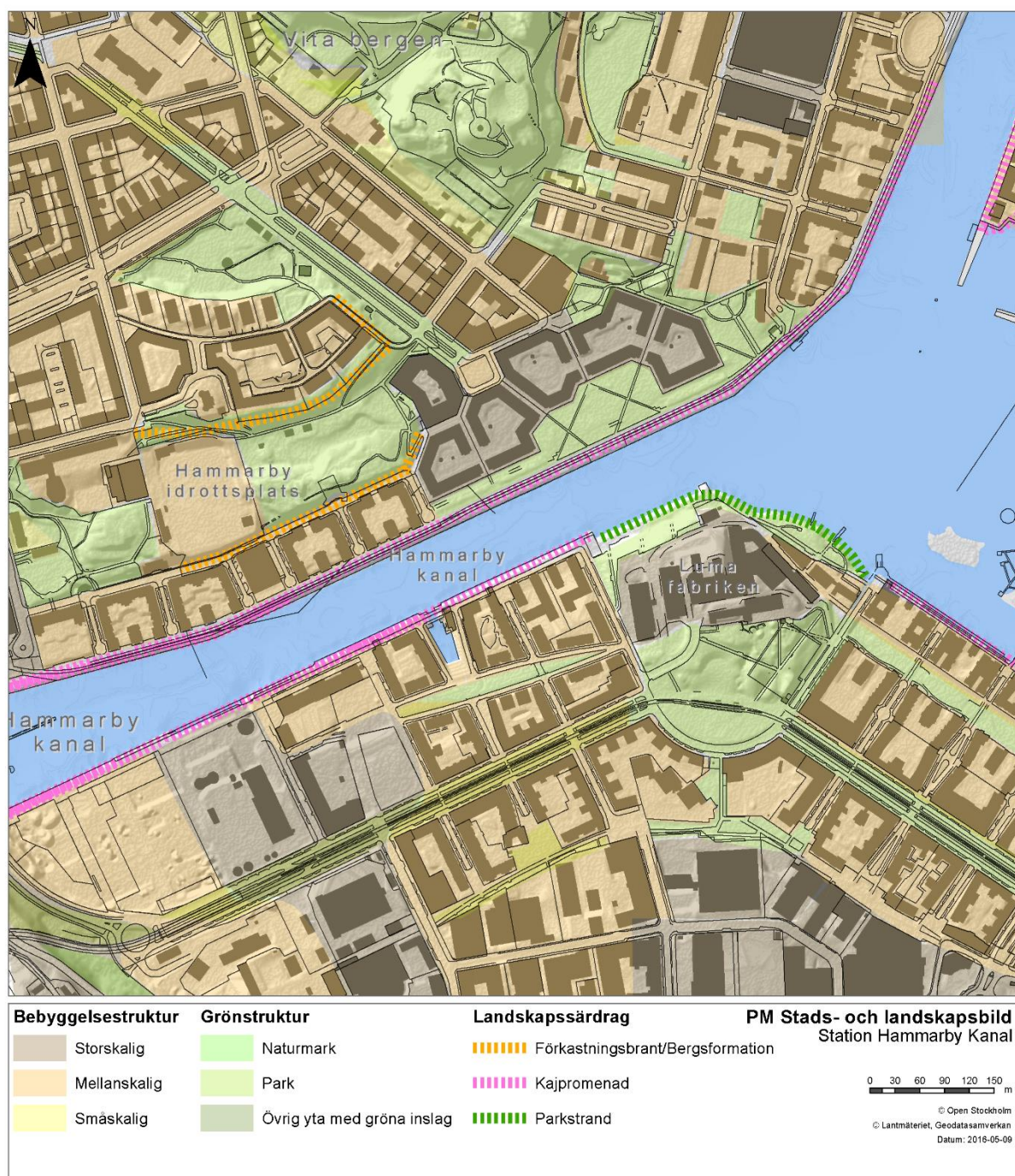
Det finns möjligheter att utnyttja siktlinjer och gångstråk för goda placeringar av stationsentréer. Risk finns för att blockera viktiga siktlinjer, splittra sammanhållna landskapsrum och addera karaktärer som kan uppfattas som avvikande eller störande.

3.3 Station Hammarby Kanal

Nyckelvärden

- Kajpromenader
- Varierad bebyggelsestruktur i kombination med naturparker samt traditionella rutnätskvarter och anlagda parker
- Tydliga siktlinjer

Områdesanalys



Figur 10 Områdesanalys station Hammarby Kanal

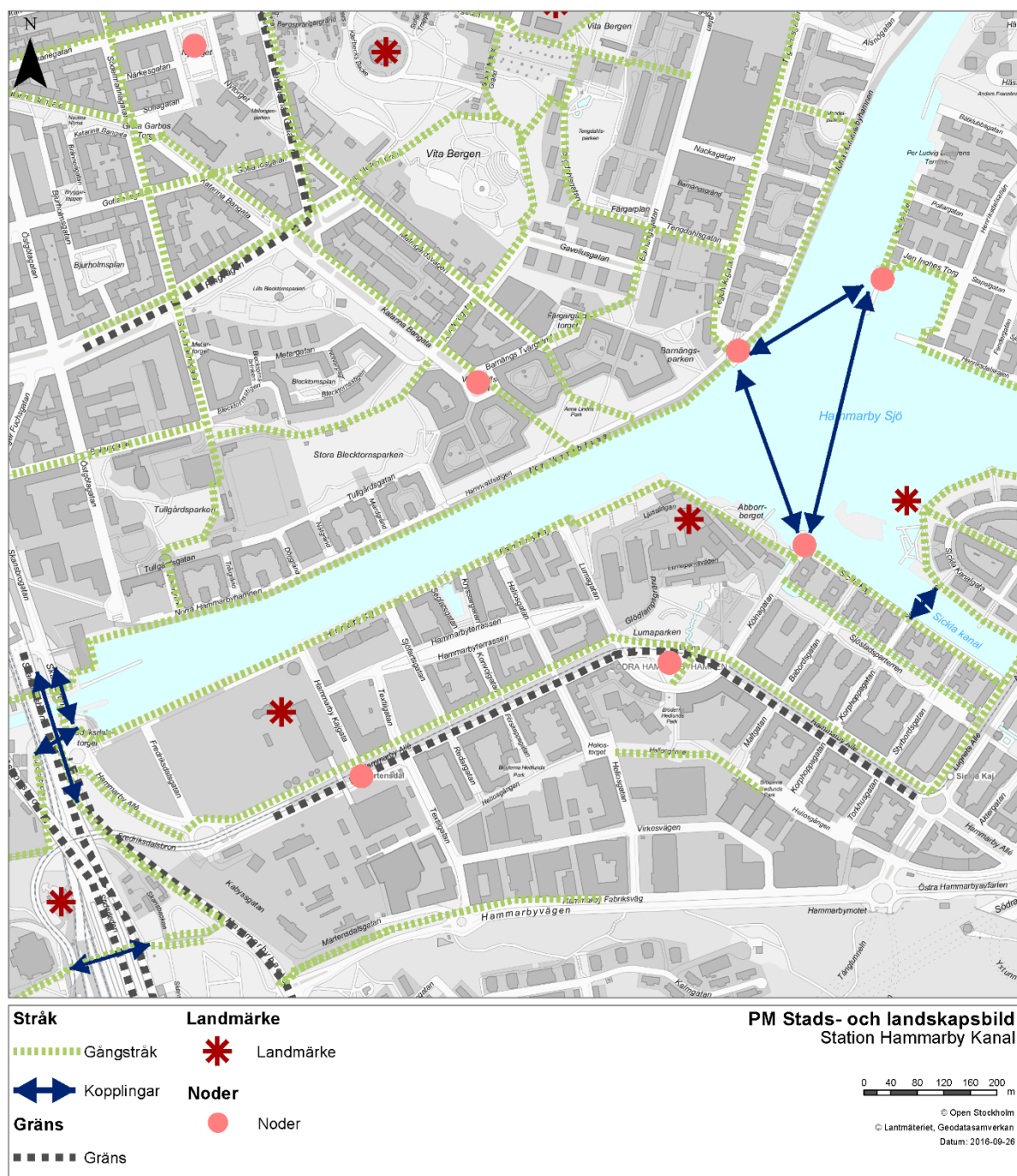
Sydöstra Södermalm karaktäriseras av en olikåldrig mellanskalig områdestyp med olika typer av kvarterstrukturer och höjder på byggnaderna. En bergsformation dominerar Blecktornsområdet och delar av Vitabergen. Detta bidrar till en höjdmässigt varierad topografi. Grönstrukturen är också varierad och består av aktivitetsparkerna Stora och Lilla Blecktornsparken och kvartersparkerna Anna Linds park, Barnängsparken och Tullgårdsparken. Katarina Bangata med dess centralt placerade allé bildar ett grönt sammanhängande stråk.

Hammarby sjöstad karaktäriseras av en kombination av tät sammanhållen bebyggelse med traditionella slutna kvarter och öppna delar med huvudgator, platser, parker och kajer. De centrala delarna består av mellanskalig bostadsbebyggelse från 2000-talet med verksamheter i bottenvåningarna. I väster blir karaktären allt mer storskalig i de delar där industribebyggelse och

omvandlingsområden dominerar. Tvärs genom bebyggelsen löper den centrala och trädkantade esplanaden Hammarby allé. Grönstrukturen i Hammarby sjöstad utgörs av relativt nyanlagda parker även om uppvuxna träd har varit en värdefull stomme vid anläggandet. Den mest centrala parken är Lumaparken. Den är uppdelad i tre delar genom ett hårdgjort torg, en parkdel på Lumabyggnadens södra sida och en hårdgjord vattennära del.

Runt området, på både Södermalmssidan och Hammarbysidan, löper anlagda kajer från tidigare industriepoker som nu utvecklats till att även innefatta parker och promenadstråk.

Rörelseanalys



Figur 11 Rörelseanalys station Hammarby Kanal

Gångstråk

De viktigaste gångstråken är belägna utefter kajerna och genom Lumaparken och Stora Blecktornspaken i östvästlig riktning. Hammarby allé och promenadallén Katarina Bangata är andra viktiga gångstråk.



Figur 12 Exempel på gångstråk utefter Norra Hammarbyhamnen

Landmärken

Lumafabriken utgör ett tydligt landmärke.



Figur 13 Exempel på landmärke, Luma fabriken vid Hammarby Kaj

Gränser

Vattenrummet Hammarby kanal utgör en gräns som fysiskt separerar de olika stadsdelarna från varandra.



Figur 14 Exempel på vattengräns vid Hammarby sjöstad

Noder

Vintertullstorget är en viktig nod. Lumaparkens hårdgjorda del fungerar också som en viktig kollektivtrafiknod med en station för tvärbanan.



Figur 15 Exempel på nod från Lumaparken och tvärbanans hållplats i Hammarby sjöstad

Rumslig analys



Figur 16 Rumslig analys Station Hammarby Kanal

Landskapsrum

Det finns flera stora landskapsrum av olika karaktär i den byggda strukturen. Det finns dels väldefinierade rum i samband med gator och torgbildningar, dels mer informella landskapsrum såsom Lumaparken och Stora Blecktornsparken.



Figur 17 Exempel på park- och landskapsrum, Stora Blecktornsparken

Siktlinjer

Tydliga siktlinjer följer landskapsrummen och de större gatorna såsom esplanaden Hammarby allé och promenadallén Katarina Bangata. Vattenrummet som utgörs av Hammarby kanal ger möjligheter till utblickar.



Figur 18 Exempel siktlinjer uteder Katarina Bangata

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

Platsen har en stor variation i bebyggelse typer och grönstruktur. Starka rumsbildningar finns både i gatustrukturen och längs vattnet. Tydliga bebyggelsefronter mot vattnet och karaktäristiska landmärken på Hammarby sjöstad sidan. Brist på utåtriktade verksamheter i det offentliga rummet på den norra kajen. Hammarby kanal utgör en fysisk gräns.

Möjligheter och hot

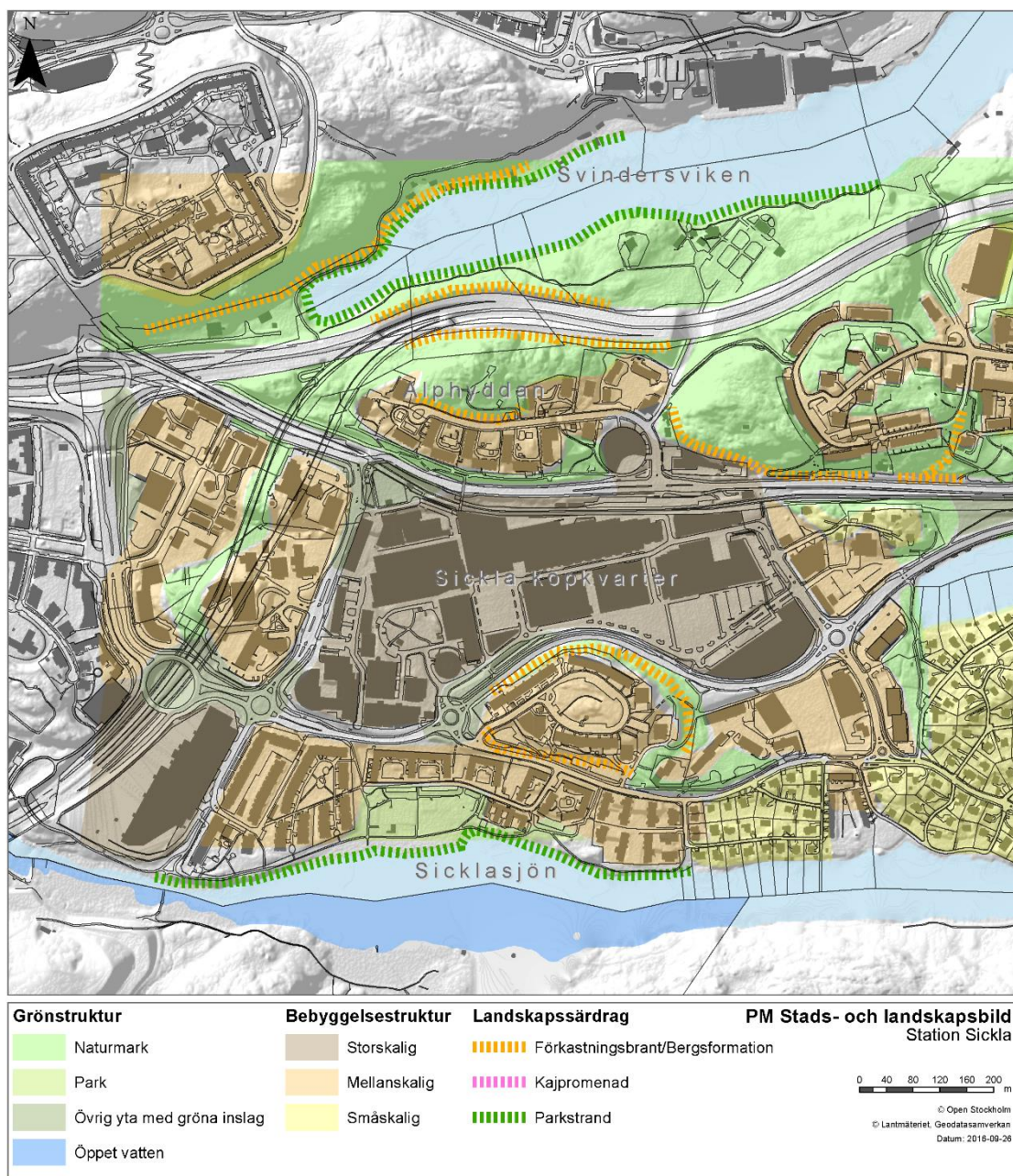
Kvarterstrukturen kan tåla förändringar vilket ger goda möjligheter att hitta lägen för stationsentréer. Möjlighet finns att tillföra utåtriktade verksamheter i befintliga byggnader. Risk finns att försämma och blockera utblickar och siktlinjer samt splittra rumsbildningar och gaturum.

3.4 Station Sickla

Nyckelvärden

- Sammanhängande grönska i norr
- God tillgång till kollektivtrafik och handel
- Närhet till vatten

Områdesanalys



Figur 19 Områdesanalys station Sickla

I Sickla finns alla områdeskaraktärer representerade och variationen är på så sätt stor. Men sambanden mellan områdena är överlag bristfälliga och integrering mellan bostäder och verksamheter är låg. Inom varje respektive delområde är det relativt lätt att orientera sig men mellan områdena är det svårt att gå och framförallt svårt att förstå hur man ska gå. Det saknas en tydlig sammanbindande struktur.

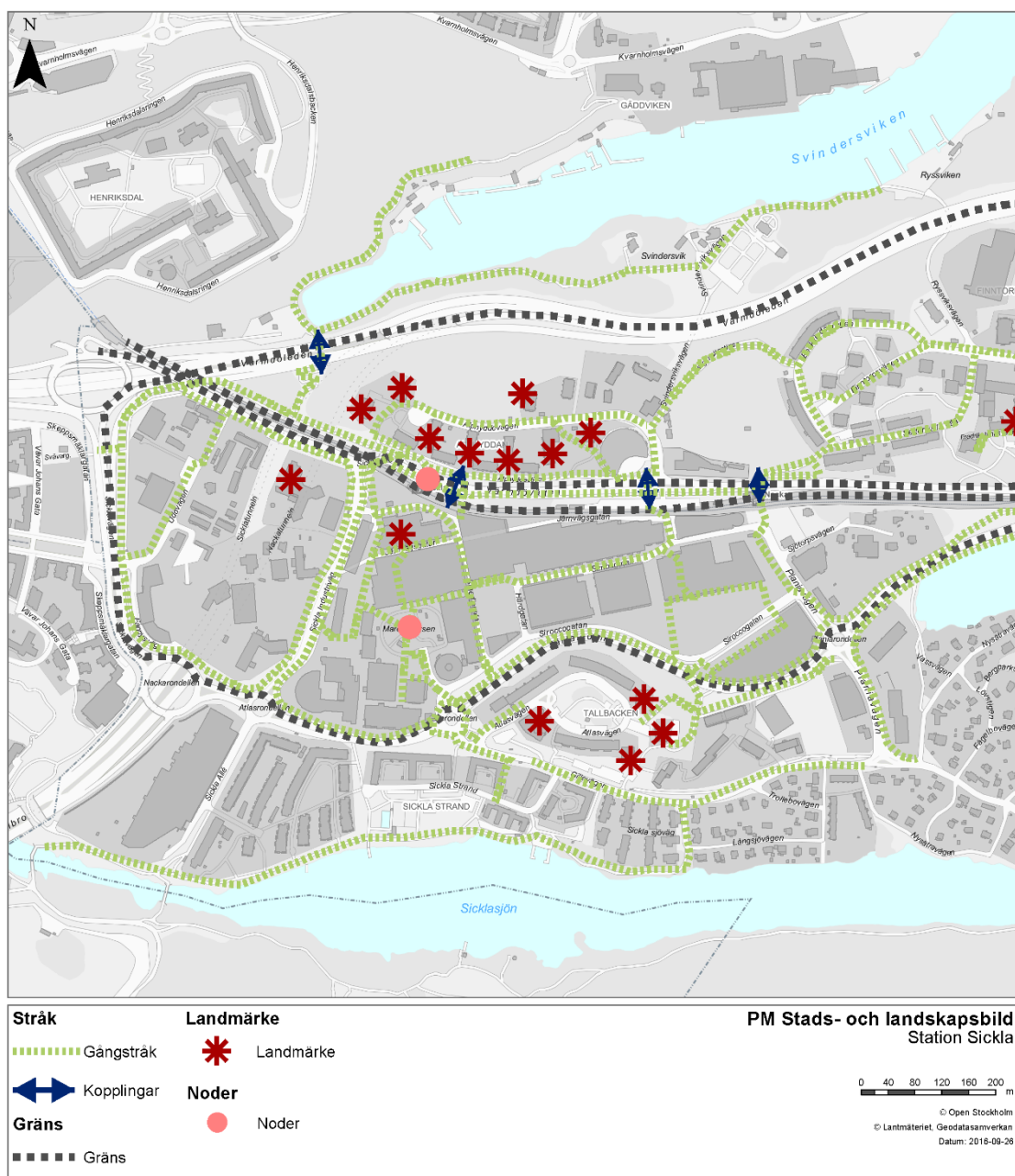
Karaktäristiska gröna höjder norr om Värmdövägen erbjuder rekreationsområden. Stora vägar samt köpkvarteren ligger i de lägre delarna av landskapet medan de högsta punkterna i landskapet är naturmark. Däremellan ligger bostadsområden av framförallt mellanskalig karaktär.

Dominerande är Sickla köpkvarter som ligger centralt i området. Sickla köpkvarter är ett storskaligt handelsområde med tillhörande parkeringsytor. Flera av byggnaderna är gamla industribyggnader.

I områdets södra del finns Sicklasjön med gång- och parkstråk efter stranden samt ett område med småskaliga villakvarter i väster. I områdets nordvästra del, norr om Värmdöleden ligger Svindersviken dold bakom höga berg.

Området är tydligt tvådelat av Värmdövägen och Saltsjöbanan som skär tvärs igenom i östvästlig riktning. Andra stora vägstråk är Järnleden och Sickla industriväg. Kring dessa finns bitvis stora grönytor som fungerar som skyddszon mot trafiken.

Rörelseanalys



Figur 20 Rörelseanalys station Sickla

Gångstråk

I området finns tre gångstråk som korsar Värmdövägen och Saltsjöbanan.



Figur 21 Exempel på gångstråk och passage under Saltsjöbanan

Landmärken

Alphyddans karaktäristiska bostadsområde utgör ett landmärke.



Figur 22 Exempel på landmärken, Alphyddans punkthus

Gränser

Centralt i området utgör Värmdövägen, Järlaleden och Saltsjöbanan starka gränser, både visuellt och fysiskt.



Figur 23 Exempel på väggräns, Värmdövägen

Nod

Viktiga noder utgörs av torgbildningar inom köpkvarteren såsom Markusplatsen.



Figur 24 Exempel på nod från Markusplatsen i Sickla Köpkvarter

Rumslig analys



Figur 25 Rumslig analys station Sickla

Landskapsrum

De landskapsrum som finns är till stor del knutna till större vägar, parkeringsytor och vatten. Dessutom bildas rum i öppna ytor i köp kvarteren.

Två vattenrum finns, ett i norr som går att nå via en gångtunnel under Värmdöleden och ett söder om Järlaleden. Vattnet i norr är väl avskärmat av vägen och bergen vilket gör det till ett viktigt rekreationsområde, men det är svårt att hitta till och förstå att det finns.



Figur 26 Exempel på landskapsrum från Sickla Köpkvarters parkeringsplats



Figur 27 Exempel på vattenrum från Järlasjön.

Siktlinjer

Siktlinjerna följer landskapsrummen och de stora vägarna.



Figur 28 Exempel på siktlinjer från Värmdövägen

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

Karaktäristiska, gröna sammanhängande höjder i norr erbjuder rekreationsområden och skapar avskärmningar mot de stora trafiklederna.

Starka visuella och fysiska gränser, i form av Värmdövägen och Saltsjöbanans spår, delar området i två.

Möjligheter och hot

En tunnelbanestation i Sickla skulle, med en medveten och god placering av entréerna, kunna hjälpa till att överbrygga gränser och öka tillgängligheten för fotgängare. Stationsentréerna skulle kunna tillföra landmärken för orientering. Generellt är området tåligt för förändring.

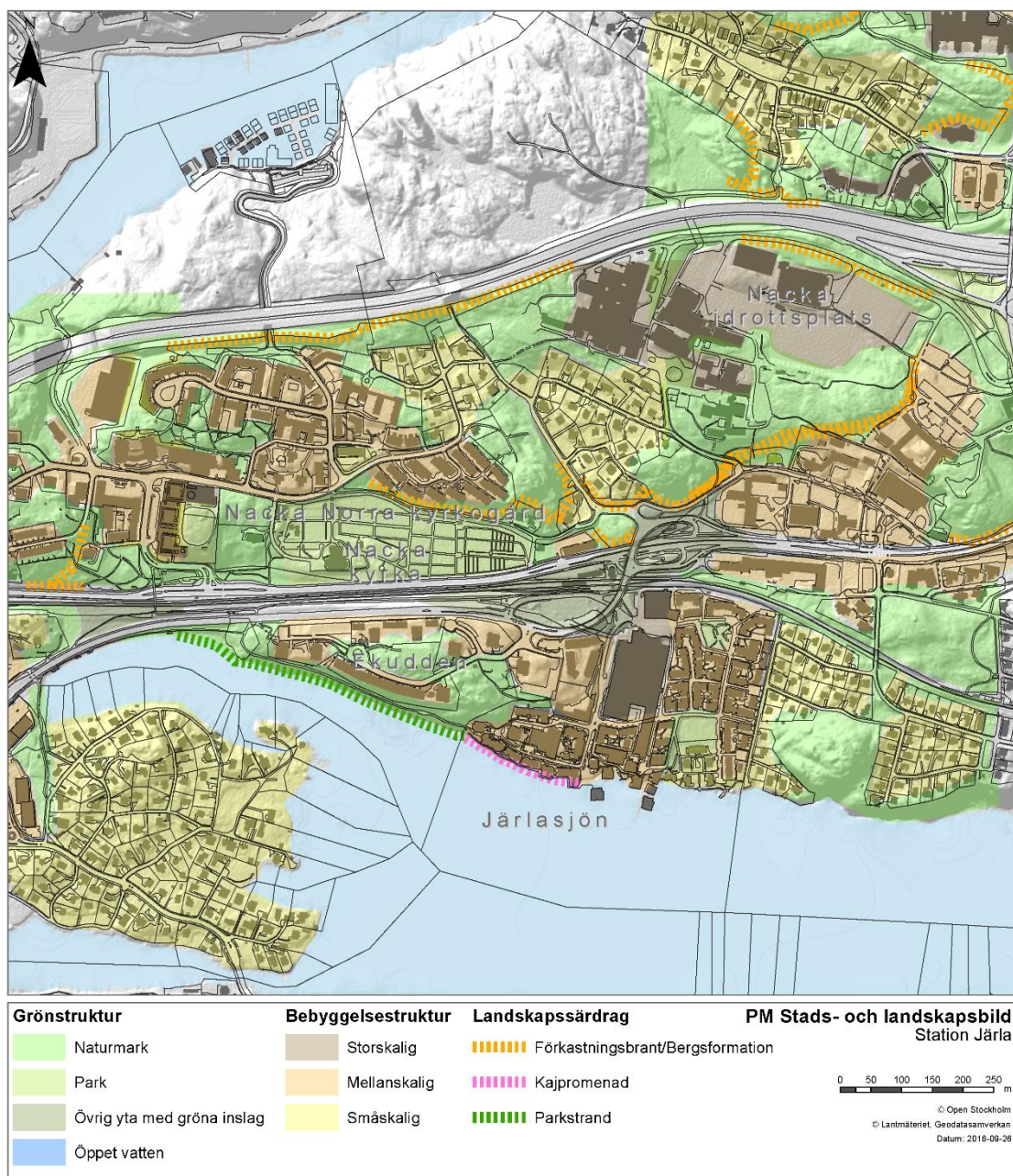
Ett hot är att de olika stadsbyggnads- och infrastrukturprojekten inte lyckas utforma en fungerande helhetsstruktur.

3.5 Station Järla

Nyckelvärden

- Gamla, karaktäristiska industrilokaler med ny användning
- Sammanhängande grönska på höjderna
- Järlasjön
- Kyrkogården

Områdesanalys



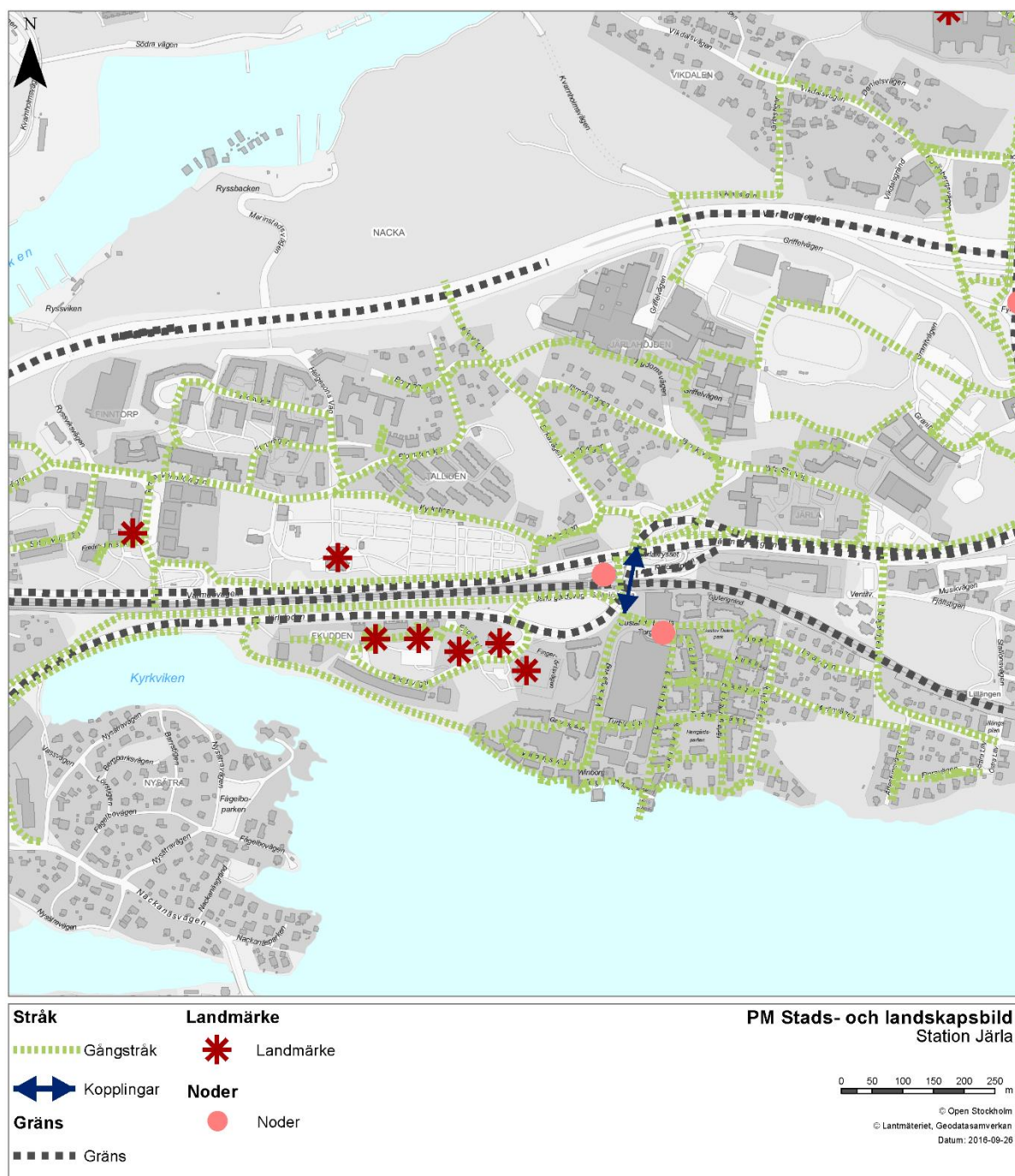
Figur 29 Områdesanalys station Järla

Centralt i Järla ligger gamla industrilokaler i rött tegel. Byggnaderna är inte höga men har en tydlig karaktär av äldre industri. Idag hyser byggnaderna andra verksamheter. Industribyggnaderna omgärdas av mellanskalig bostadsbebyggelse. Längre österut finns områden med gammal villabebyggelse. I områdets södra del finns Järlasjön och ett varierat bostadsområde precis invid vattnet med vida utblickar över sjön. I Järla är höjdskillnaderna påtagliga och grönska finns i första hand på höjderna. Värmdövägen och Saltsjöbanan skär tvärs igenom området i östvästlig riktning och utgör en tvärlinje och gräns mellan de båda sidorna. Värmdövägen har två körfält i varje riktning och ett staket i mitten vilket förstärker gränskänslan. Saltsjöbanan har sin egen karaktär som ger särprägel till infrastrukturen. Kring stationsområdet sammanfaller flera vägar och Saltsjöbanan i en infrastrukturknut, Järlakrysset, i två plan. Mellan vägarna har impedimentsytor uppstått som förstärker gränserna och uppdelningen mellan norr och söder.

I den norra delen av området skapar grönskande höjder gränser mellan de olika karaktärsområdena medan olika områden med varierade funktioner är bättre integrerade på den södra sidan av Värmdövägen.

Norr om Värmdövägen finns också Nacka kyrka med tillhörande kyrkogård. Denna utgör ett grönskande parkrum, väl avskilt men ändå väldigt nära Värmdövägen. Kyrkogårdens stora träd syns på håll och ger karaktär även åt gaturummet utanför.

Rörelseanalys



Figur 30 Rörelseanalys station Järla

Gångstråk

I bostadskvarteren vid Järila sjö finns ett välutvecklat gatu- och gångvägnät. Ett gångstråk med parkkaraktär finns utefter kyrkogården.



Figur 31 Exempel på gångstråk genom bostadskvarteren vid Järila sjö

Landmärken

Punkthusen längs Ekuddsvägen och Ekgränd på höjden söder om Järlaleden utgör landmärken i området.



Figur 32 Exempel på landmärken, punkthusen vid Ekudden

Gränser

Värmdövägen, Saltsjöbanan och Järlaleden utgör kraftiga östvästliga gränser.



Figur 33 Exempel på gräns, Saltsjöbanan

Nod



Figur 34 Exempel på nod, Gustaf De Lavals torg

Rumslig analys



Figur 35 Rumslig analys station Järå

Landskapsrum

Värmdövägen med sitt sidoområde bildar ett tydligt rum. I övrigt skapas rum mellan husfasader (torg), mellan bergväggar och vid Nacka idrottsplats.



Figur 36 Exempel på landskapsrum utefter Värmdövägens sidoområde

Siktlinjer

Västerut längs Värmdövägen finns en lång och stark siktlinje. Det finns också en siktlinje i nordsydlig riktning från vattnet mot grönområdena norr om Värmdövägen.



Figur 37 Exempel på siktlinje utefter Gustaf De Laval's väg mot Järslasjön

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

Karaktäristiska, gröna sammanhängande höjder i norr erbjuder rekreationsområden och skapar avskärmningar mot de stora trafiklederna. Järla sjö är en stor tillgång för stadsbilden i söder.

Området är splittrat och nivåskillnaderna gör att det är svårt att överblicka området och orientera sig. Korsningspunkter med Värmdövägen är få och svåra att hitta. De stora trafikerade vägarna utgör både visuella och fysiska gränser.

Möjligheter och hot

En tunnelbana till Sickla skulle, med en medveten och god placering av entréerna, kunna hjälpa till att överbrygga gränser och öka tillgängligheten för fotgängare. Stationsentréerna skulle kunna tillföra landmärken för orientering. Generellt är området tåligt för förändring.

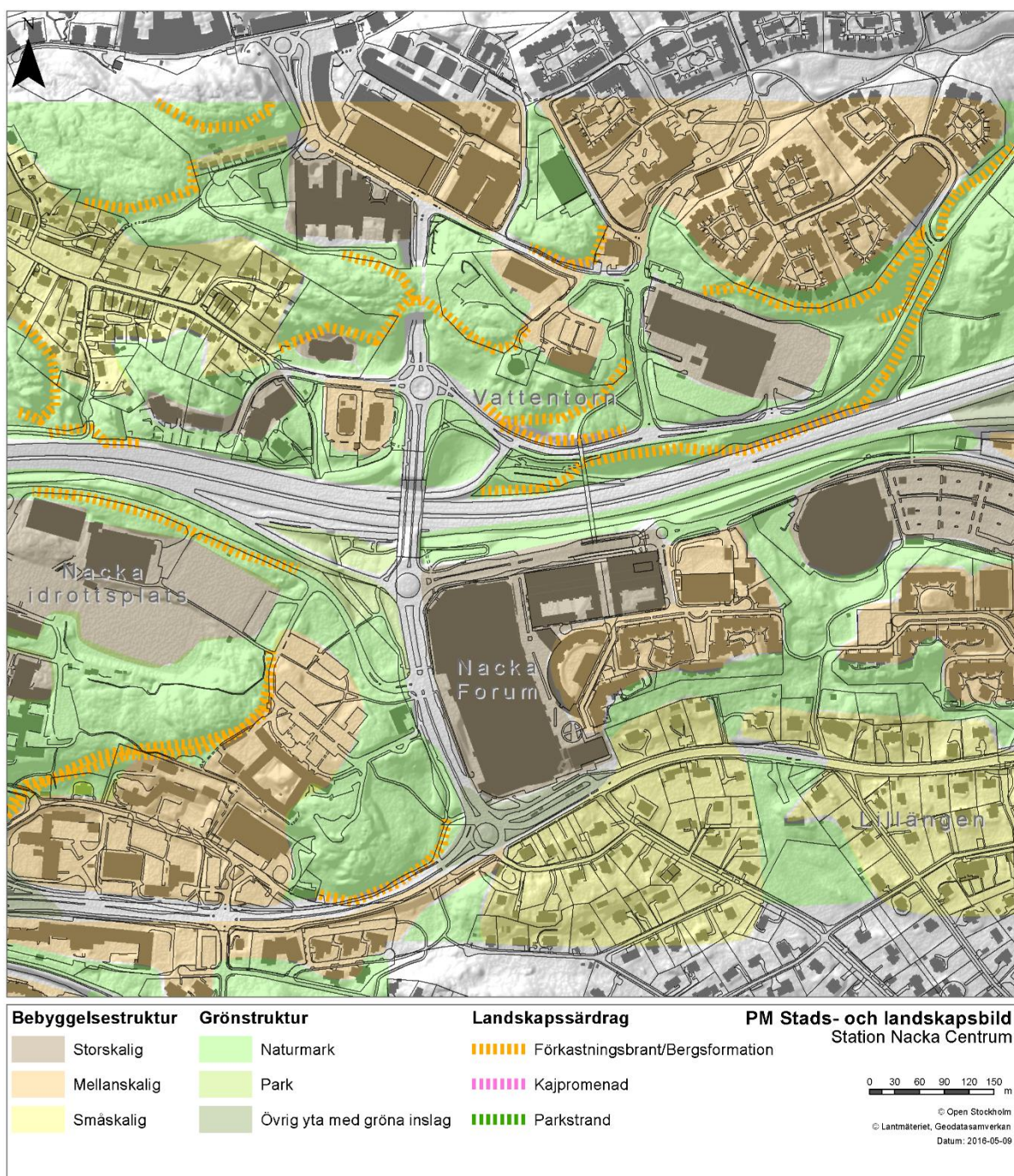
Ett hot är att karaktäristisk och värdefull grönstruktur splittras. Ett annat hot är att de olika stadsbyggnads- och infrastrukturprojekten inte lyckas utforma en fungerande helhetsstruktur.

3.6 Station Nacka Centrum

Nyckelvärden

- Kontraster mellan storskaligt och småskaligt, natur och infrastruktur
- Sammanhängande grönområden på höjderna

Områdesanalys



Figur 38 Områdesanalys station Nacka Centrum

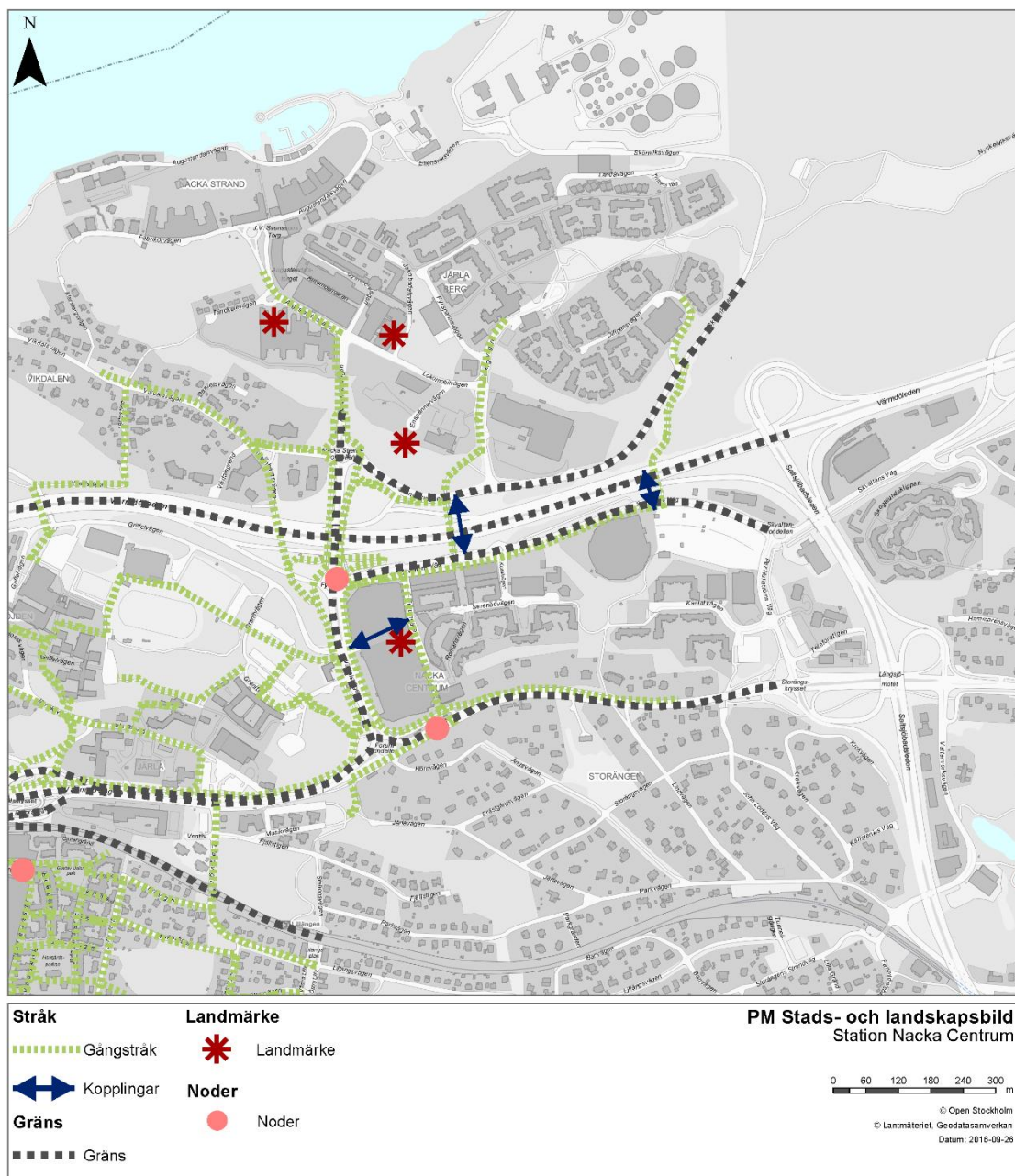
Nacka centrum är ett varierat och kontrastrikt område där småskalig villabebyggelse ligger intill storskaliga verksamheter. Höjdskillnaderna är stora och förkastningsbranterna i kombination med grönkan skapar gröna väggar. Området är tudelat av Värmdöleden som går i östvästlig riktning genom området.

Söder om Värmdöleden ligger det storskaliga köpcentret Nacka Forum. Det omges av stora vägar och tillhörande parkeringsytor. Intill det storskaliga köpcentret finns bostadsområdet Storängen som är av mellanskalig karaktär och ytterligare söderut, på andra sidan Värmdövägen ligger Lillängen med småskaliga villaområden.

Norr om Värmdöleden finns också storskalig bebyggelse för verksamheter och bostadsbebyggelse av både mellanskalig och småskalig karaktär. De bebyggda områdena begränsas i väster av Ryssbergen och österut finns Nyckelviken. Naturmark knyter ihop området samtidigt som det skapar gränser mellan de olika bebyggda delarna. Att grönskan ofta finns på höjdparter gör att den ofta skymmer exploaterade områden.

Värmdöleden är bred och med sina åtta filer, grön mittremsa och gröna slänter utgör den ett eget landskapsrum. Även övriga vägar är breda och området i stort upplevs i första hand som bilanpassat.

Rörelseanalys



Figur 39 Rörelseanalys station Nacka Centrum

Gångstråk

Broar och portar möjliggör för oskyddade trafikanter att passera över och under Värmdöleden. Tillgången till finmaskiga gångvägnät är mycket begränsat.



Figur 40 Exempel på gångstråk under Värmdöleden

Landmärken

Köpcentrumet Nacka Forum syns från alla håll och dominerar området. Vattentornet norr om Värmdöleden är även det ett landmärke.



Figur 41 Exempel på landmärke, vattentornet vid Nacka strand

Gränser

Värmdöleden skär genom landskapet och delar området i två. Även Värmdövägen, Vikdalsvägen och Skönviksvägen utgör starka gränser både fysiskt och visuellt.



Figur 42 Exempel på väggräns, Värmdöleden

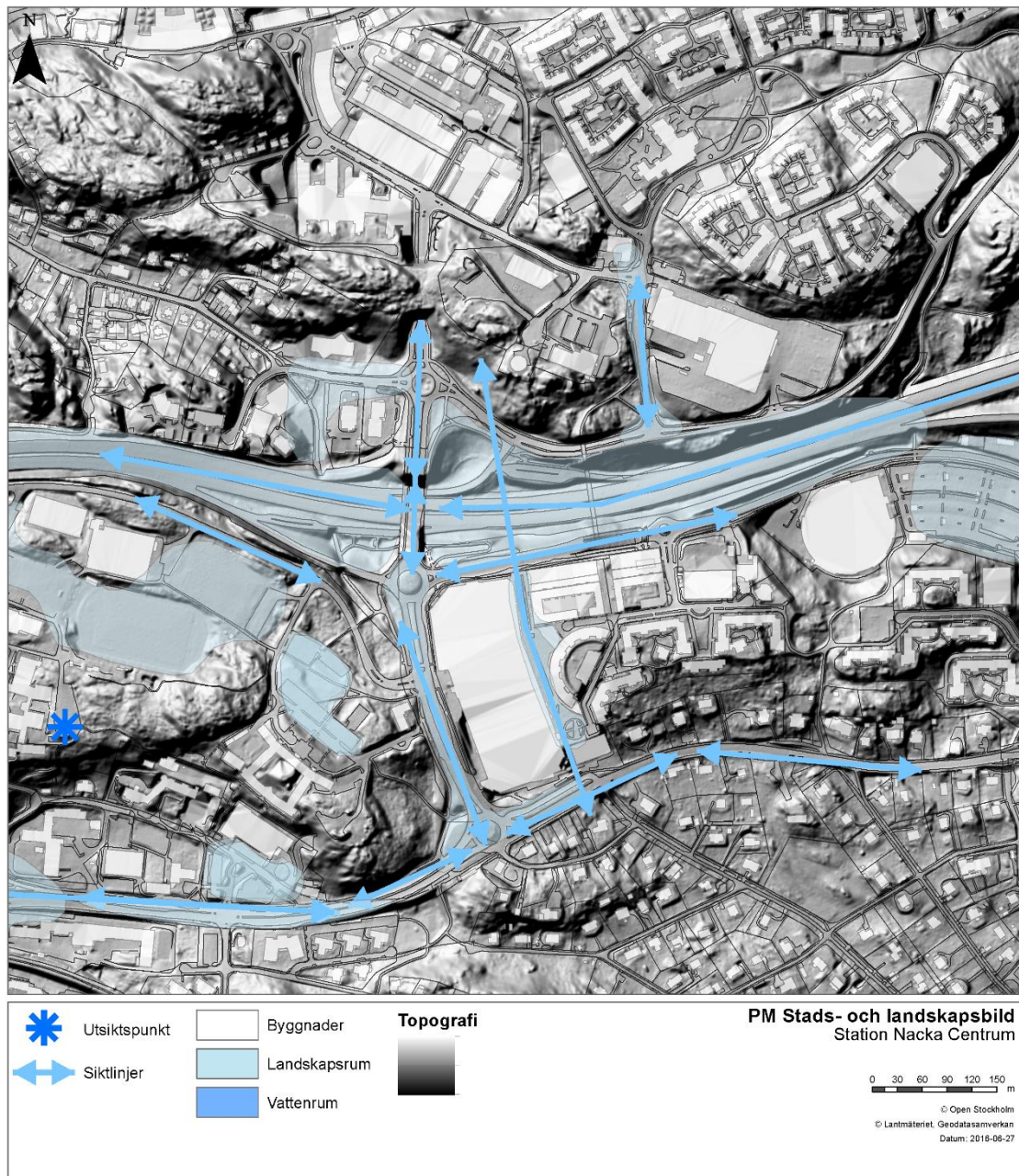
Noder

Busshållplatser är i huvudsak lokaliserade längs Värmdövägen i anslutning till Nacka Forum längs med Vikdalsvägen/Augustendalsvägen och Värmdöleden.



Figur 43 Exempel på bussnod vid Nacka Forum

Rumslig analys



Figur 44 Rumslig analys station Nacka Centrum

Landskapsrum

Värmdöleden ligger lågt placerad i landskapet och utgör ett stort, avgränsat rum mitt i området. I övrigt bidrar de gröna höjderna till att skapa rum i gatumiljön.



Figur 45 Exempel på landskapsrum utefter Värmdöleden

Siktlinjer

Starka siktlinjer finns öster- och västerut längs Värmdöleden.



Figur 46 Exempel på siktlinjer utefter Värmdöleden

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

Karaktäristiska, sammanhängande grönområden skapar avskärmningar mot de stora trafiklederna.

Området är splittrat och nivåskillnaderna gör att det är svårt att överblicka området och orientera sig. Korsningspunkter med Värmdöleden är få och svåra att hitta. De stora trafikerade vägarna utgör både visuella och fysiska gränser. Storskaligheten dominerar området kring Nacka Forum.

Möjligheter och hot

Området är varierat och tåligt för förändring. Vid en förändring såsom en stationsutbyggnad finns goda möjligheter att överbrygga gränserna och öka orienterbarheten i området. En ny station kan tillföra något positivt i detta bildominerade landskap.

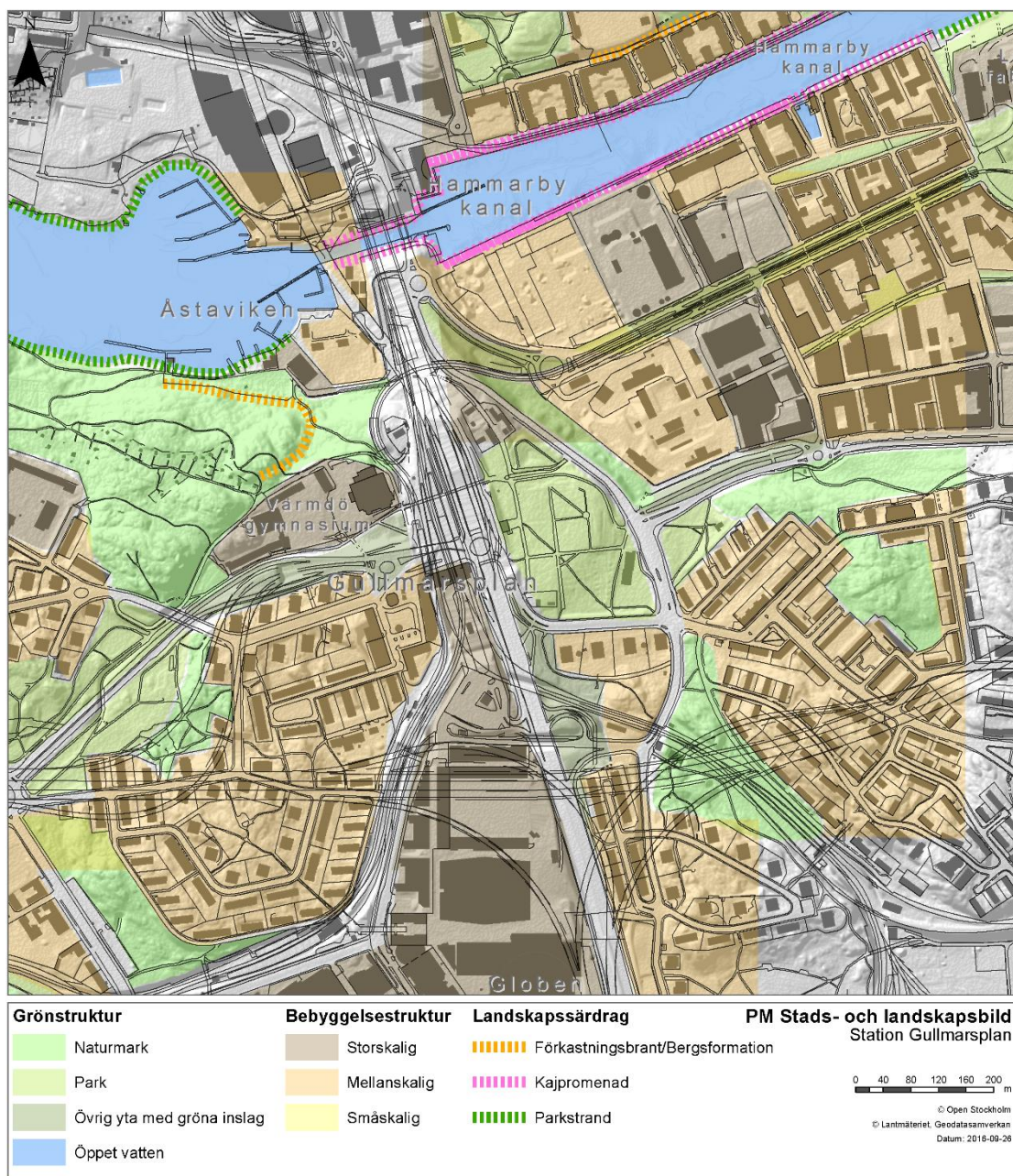
Ett hot är att de olika stadsbyggnads- och infrastrukturprojekten inte lyckas utforma en fungerande helhetsstruktur. Ett annat hot är att den begränsade småskalighet som finns kan försvinna helt.

3.7 Station Gullmarsplan

Nyckelvärden

- Årsta skog och förkastningsbranten mot vattnet
- Vattennära promenadstråk
- Starka nordsydliga siktlinjer
- Gullmarsplans torg

Områdesanalys

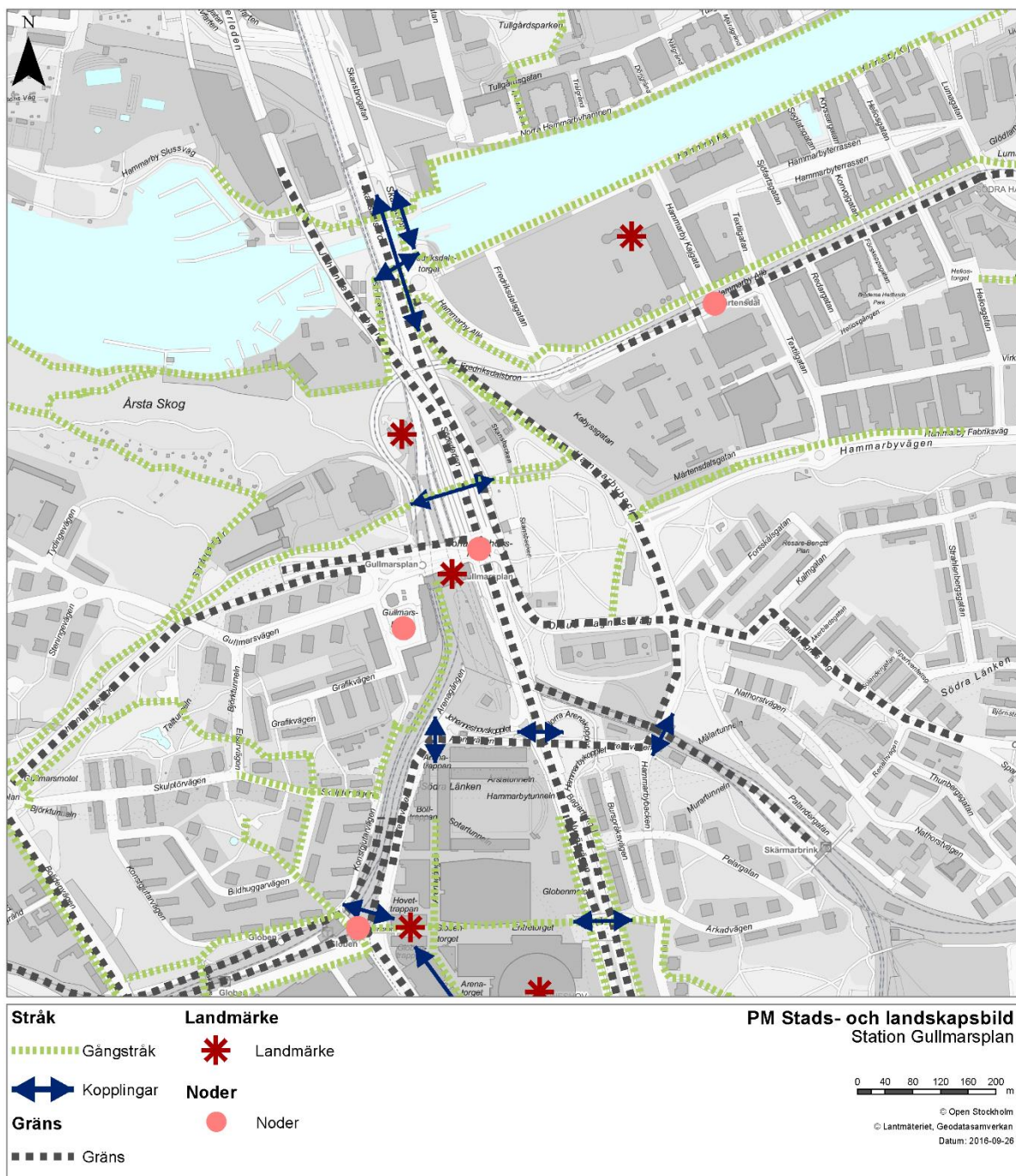


Figur 47 Områdesanalys station Gullmarsplan

Området som helhet har stora höjdskillnader och en till största delen skogsbeklädd förkastningsbrant löper i östvästlig riktning. Stockholmsåsen i nordsydlig riktning förstärker siktlinjerna utefter Skanstullsbron och kontrasterar mot de lågpunkter i landskapet som bildas vid brofästena. Bebyggelsestrukturen är varierad med storskaliga områden med industrikaraktär i västra delarna av Hammarby sjöstad och uppbrutna kvarterstrukturer i Årstadelarna med omväxlande lägre lamellhus (trevåningshus) och högre flervåningshus i punktform. Vid Gullmarsplans torg finns en omsorgsfullt utformad platsbildning definierad av omgivande bebyggelse. Vid torgets norra entré finns ett punkthus som bidrar till platsens karaktär. Vid Årstaviken finns ett naturskogsområde, Årstaskogen, som är en del av förkastningsbranten och som har en tydlig norrlutning mot vattnet. Längs vattnet löper också ett mycket välanvänt promenadstråk.

Det storskaliga trafiklandskapet präglar områdets karaktär. Flera stora infrastrukturstråk i olika nivåer möts vid Gullmarsplan, bron för tvärbanan mot Hammarby sjöstad, Johanneshovsbron och Skanstullsbron över Hammarbyslussen samt Nynäsvägen. Marken och grönsstrukturen är relativt lågt utnyttjad i de mer centrala delarna av området och har delvis karaktären av impediment eller skyddszoner i trafikmiljö. Öster om Nynäsvägen finns ett grönområde präglat av omkringliggande trafik som bidrar till en grönare karaktär i området.

Rörelseanalys



Figur 48 Rörelseanalys station Gullmarsplan

Gångstråk

Tydligt gångstråk längs Nynäsvägen. I rondellen vid Hammarby allé knyts tre gångstråk samman.



Figur 49 Exempel på gångstråk i östvästlig riktning under Nynäsvägen

Landmärken

Befintlig tunnelbanestation och bussterminal vid Gullmarsplan utgör ett landmärke som syns på håll. Även kvarnen som står strax norr om stationen är synlig från vissa riktningar.



Figur 50 Exempel på landmärke, Gullmarsplans befintliga tunnelbanestation

Gränser

Det omfattande väglandskapet i form av vägar, broar samt Hammarbyslussen utgör kraftiga gränser.



Figur 51 Exempel på gränser i form av höjdskillnader och ett väg- och spårvägslandskap

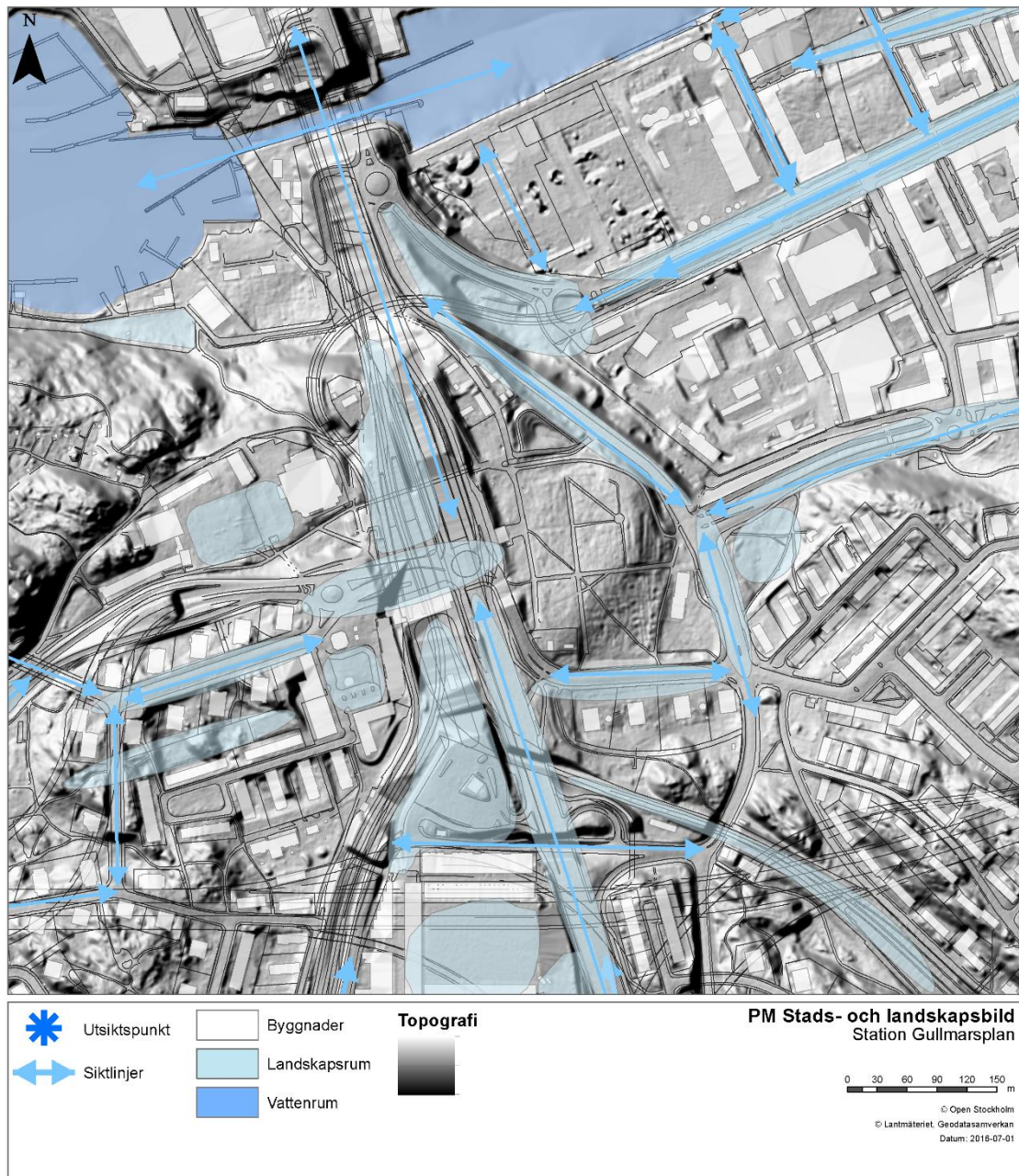
Noder

Gullmarsplans tunnelbaneknutpunkt och bussterminal är en av de största noderna i Stockholm kollektivtrafik.



Figur 52 Exempel på nod, Gullmarsplans befintliga tunnelbanestation

Rumslig analys



Figur 53 Rumslig analys station Gullmarsplan

Landskapsrum

Inom området finns flera mindre landskapsrum ofta i samband med vägar och infrastruktur. Årstaviken och Hammarby kanal utgör väl definierade vattenrum.



Figur 54 Exempel på park- och landskapsrum

Siktlinjer

Tydliga siktlinjer finns längs Hammarby allé och längs Nynäsvägen. Årstaviken och Hammarby kanal som erbjuder siktlinjer över vattnet från Skanstullsbroarna och längs stränderna vid Årstaskogen.



Figur 55 Exempel på siktlinjer i nordsydlig riktning utefter Nynäsvägen

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

Platsen utgör en viktig länk mellan Södermalm och Gullmarsplan. Flera stora infrastrukturstråk i olika nivåer och höjdskillnader gör området splittrat och svårt att orientera sig i.

Kopplingen mellan Hammarby sjöstad och Gullmarsplan är svag och passagera över och under Nynäsvägen är få.

Möjligheter och hot

Goda möjligheter finns att binda ihop Hammarby sjöstad med Gullmarsplan och Årsta och öka orienterbarhet och tillgänglighet.

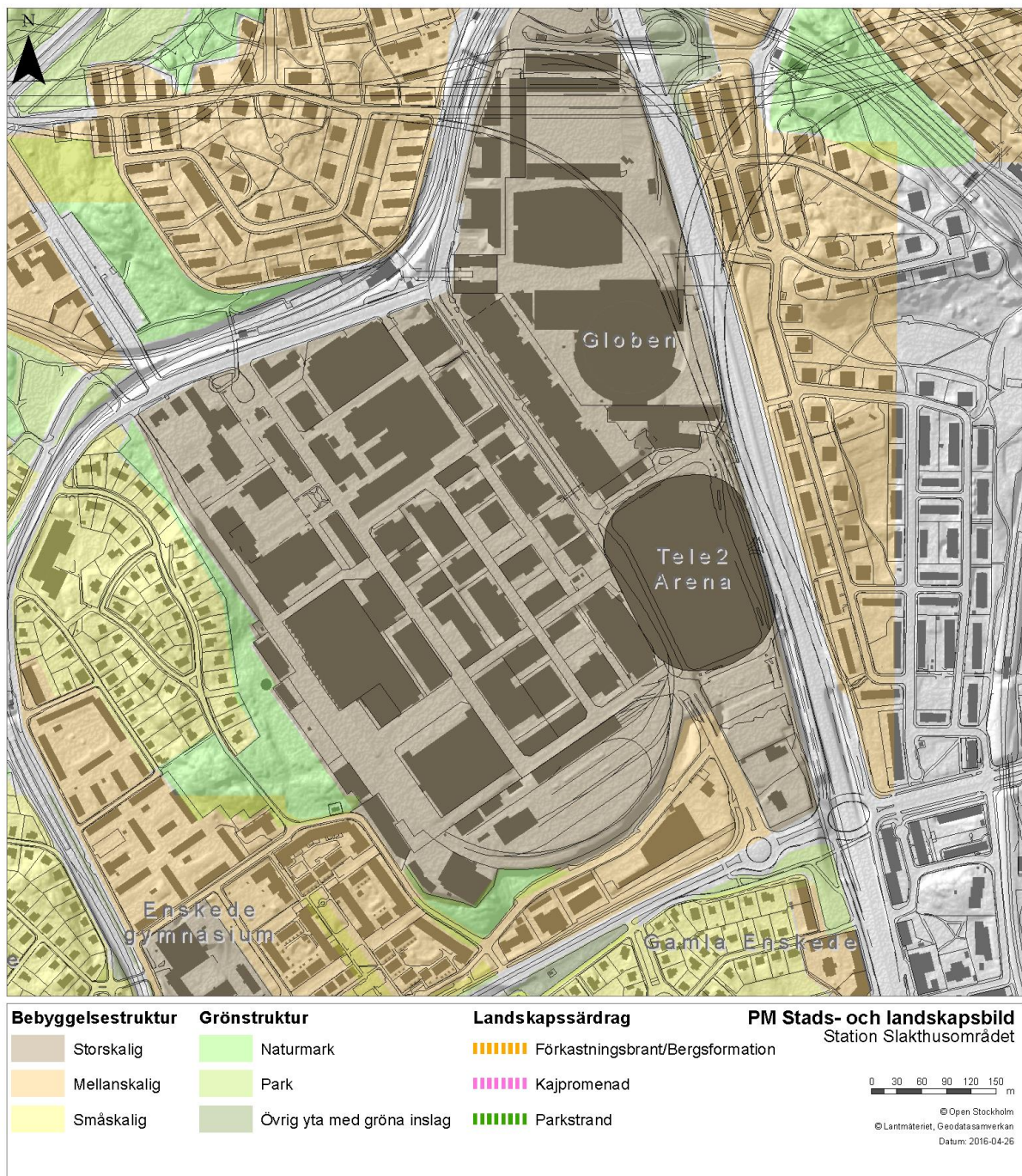
Risk finns för ökad splittring och att etablerade gång- och rörelsestråk påverkas negativt.

3.8 Ny station i Slakthusområdet

Nyckelvärden

- Gammal industrikaraktär
- Gator med rutnätsstruktur
- Arenor och evenemangsstråk
- Storskaliga landmärken

Områdesanalys



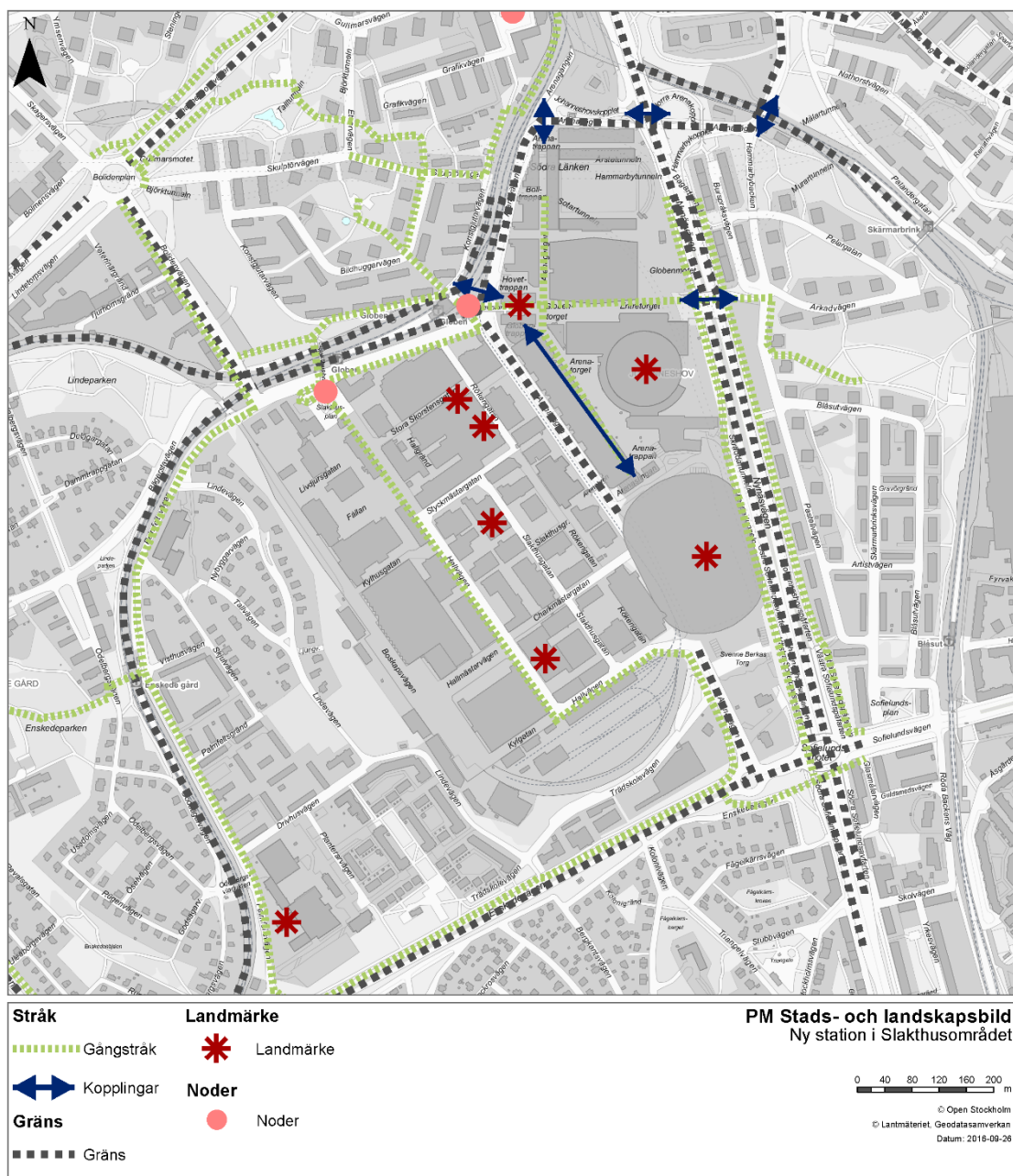
Figur 56 Områdesanalys Ny station i Slakthusområdet

Området är kontrastrikt och rymmer det storskaliga Globenområdet med arenor och shopping. Intill detta ligger själva industriområdet Slakthusområdet. Dessutom finns småskaliga bostadsområden i Enskede gård strax bredvid. De olika områdena är tydligt avgränsade sinsemellan.

Globenområdet domineras av flera arenor såsom Globen och Tele 2 Arena. I anslutning till dessa storskaliga byggnader finns shoppingkvarter och mellan byggnaderna skapas torgytor. Arena- och kontorskomplexet vid Globen utgörs av huvudsakligen storskaliga byggnader från 1989 och framåt. Området avgränsas av Arenavägen i väster och av Nynäsvägen i öster. Utöver arenorna finns sammanhållen bebyggelse för kontor och köpcentrum utmed Arenavägen. Längst i norr mot Gullmarsplans bussterminal finns en fristående kontorsbyggnad. Slakthusområdet har kvar sin industrikaraktär och domineras av industriella verksamheter. Gatustrukturen är utformat som ett rutnät men gångstråk eller trottoarer saknas. Slakthuset avgränsas av Arenavägen i norr som framförallt upplevs som en gata för biltrafik eftersom endast få affärslokaler finns i gatunivå på gatans östra sida och Slakthusområdet i princip saknar entréer utmed vägens västra sida. Tele 2 Arena och restaurang- och aktivitetsanläggningen Tolv, som ligger under arenan, har sina entréer i söder från Arenavägens nivå. Grönstruktur finns främst i områdets västra del, Enskede gård. Parkerna är till exempel Enskedeparken och Lindeparken.

Betecknande för området är att de mest livaktiga rörelse- och vistelsestråken är koncentrerade till Globens köpcentrum, liksom till Hovet och Globens arenor. Dessa är belägna på en nivå cirka sex meter över Arenavägens och Slakthusområdet. På denna nivå finns också en bred gångbro över Nynäsvägen som sammanbinder Globenområdet med bostadsområdet Skärmarbrink i öster och en gångbro till det högt belägna bostadsområdet vid Bildhuggarvägen i nordväst. Vid gångbron ligger också en stationshall till tunnelbane- och tvärbanestationen Globen, vilket ger god tillgänglighet till tunnelbanan från målpunkter på denna höjdnivå.

Rörelseanalys



Figur 57 Rörelseanalys Ny station i Slakthusområdet

Gångstråk

Inom Globenområdet kan man vandra mellan arenorna utan kontakt med biltrafik.

Slakthusområdet är helt anpassat efter bil- och lastbilstrafik. I villakvarteren hänvisas fotgängare och cyklister till bilvägar och trottoarer.



Figur 58 Exempel på gångstråk genom Slakthusområdet, Rökerigatan

Landmärken

Globen och Tele 2 Arena utgör landmärken som syns vida omkring. Inom Slakthusområdet finns en hög gammal skorsten som syns på håll.



Figur 59 Exempel på landmärke, Globen

Gränser

Stora vägar och befintliga tunnelbanespar i marknivå utgör gränser i området.



Figur 60 Exempel på väg- och spårgräns, Palmfeltsvägen

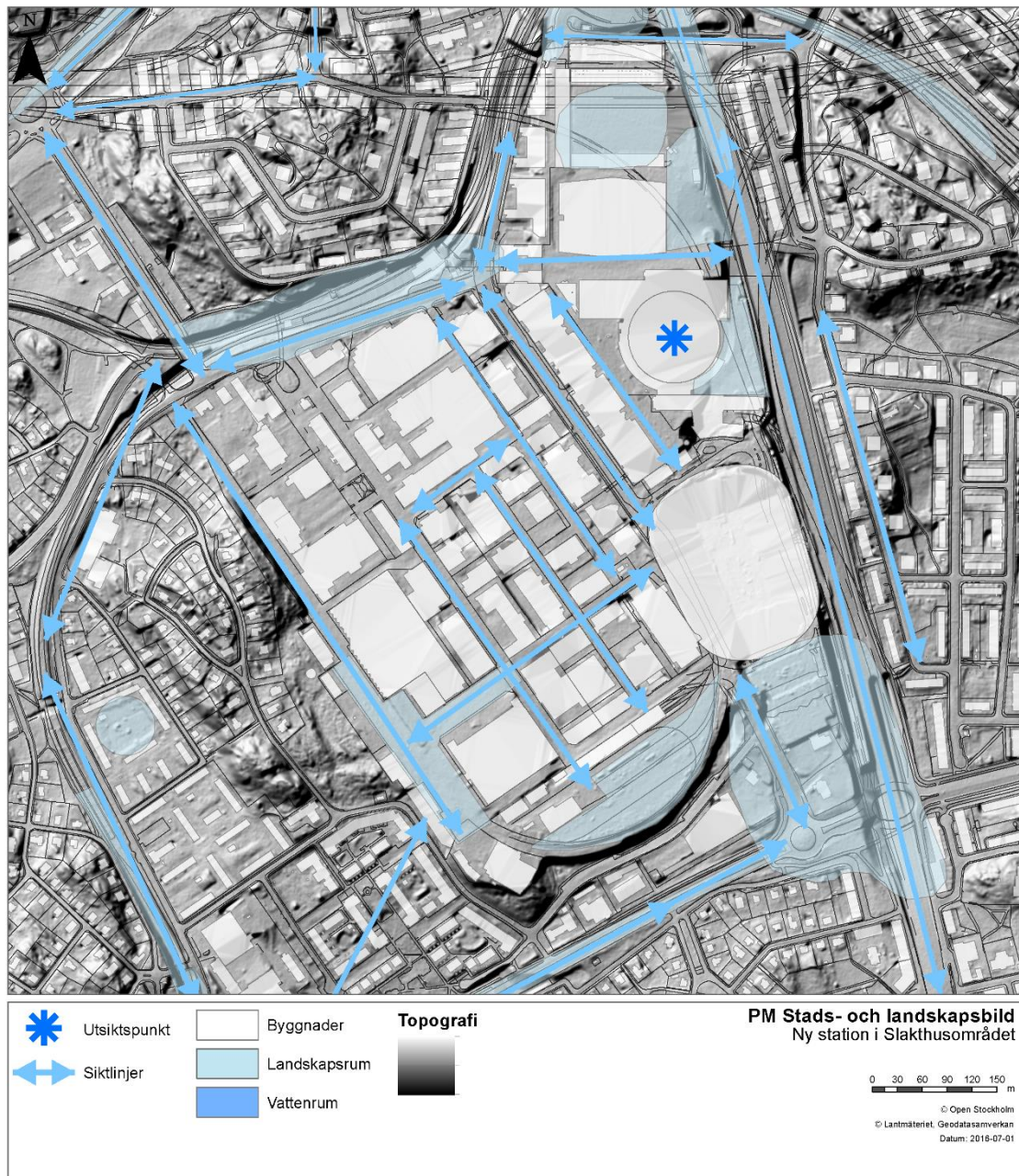
Noder

Slakthusplan är ett entrétorg vid Slakthusområdets huvudentré.



Figur 61 Exempel på nod, entrétorg till Slakthusområdet

Rumslig analys



Figur 62 Rumslig analys Ny station i Slakthusområdet

Landskapsrum

Inom Slakthusområdet finns parktorget Fållan.



Figur 63 Exempel på park- och landskapsrum, Fållan

Siktlinjer

Siktlinjer finns längs de raka gatorna inom Slakthusområdet samt längs Nynäsvägen, Enskedevägen och Bolidenvägen.



Figur 64 Exempel på siktlinje utefter Rökerigatan söderut

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

Slakthusområdet har kvar sin industrikaraktär och gator med rutnätsstruktur. Den särpräglade industrikaraktären och gatustrukturen utgör ett mervärde för platsen. Området är inte anpassat för gångtrafik och bristen på bostäder gör att området upplevs ödsligt vissa tider på dygnet.

Möjligheter och hot

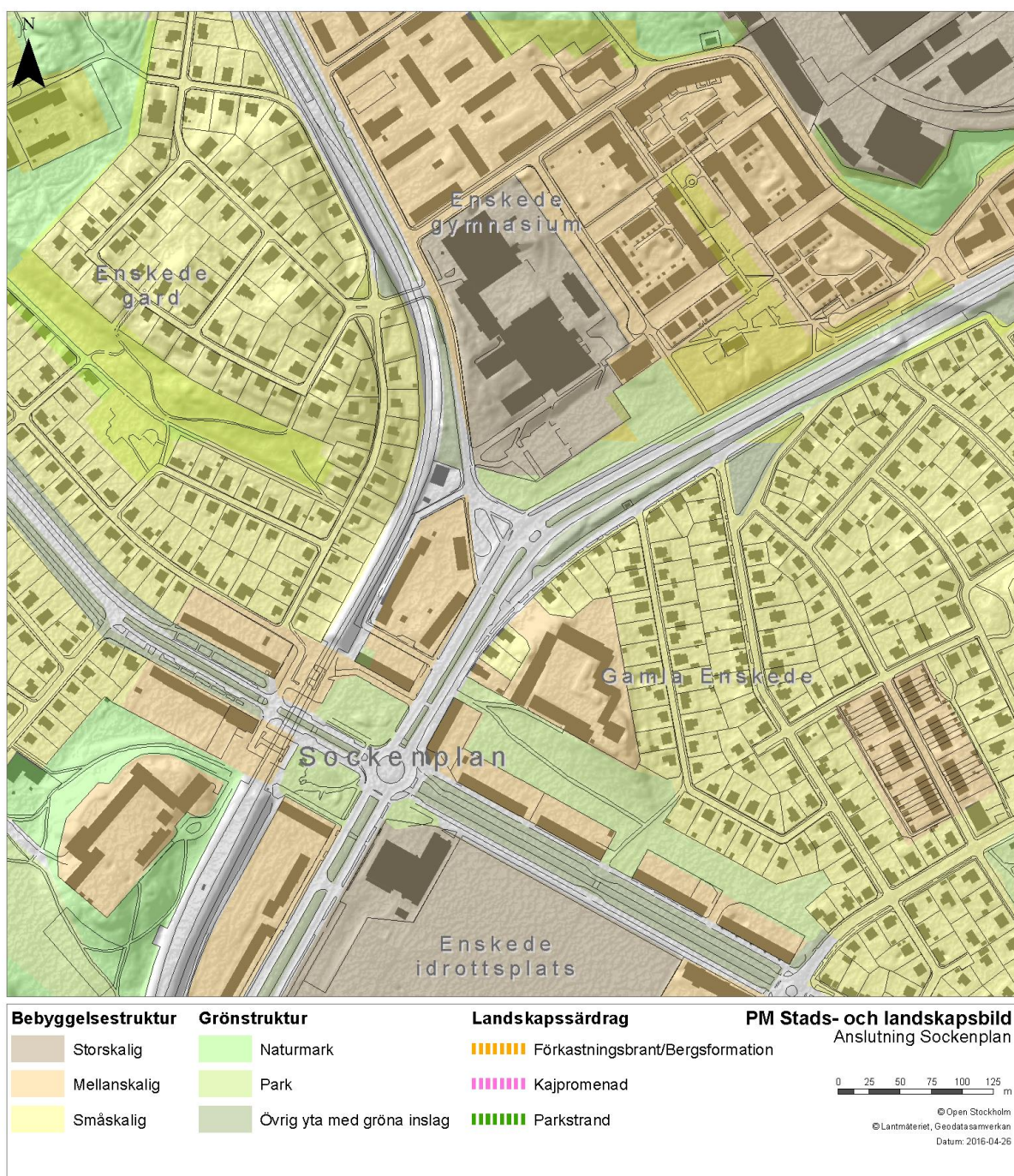
Vid en ombyggnation finns möjlighet att tillföra funktioner som ökar andelen gående i området. Förändringen kan medföra att den gamla industrikaraktären går förlorad.

3.9 Anslutning Sockenplan

Nyckelvärden

- Trädgårdsstadskaraktär med småskalig småhusbyggelse och lamellhus sammanvävd med grönstruktur
- Långa siktlinjer längs Sockenvägen

Områdesanalys



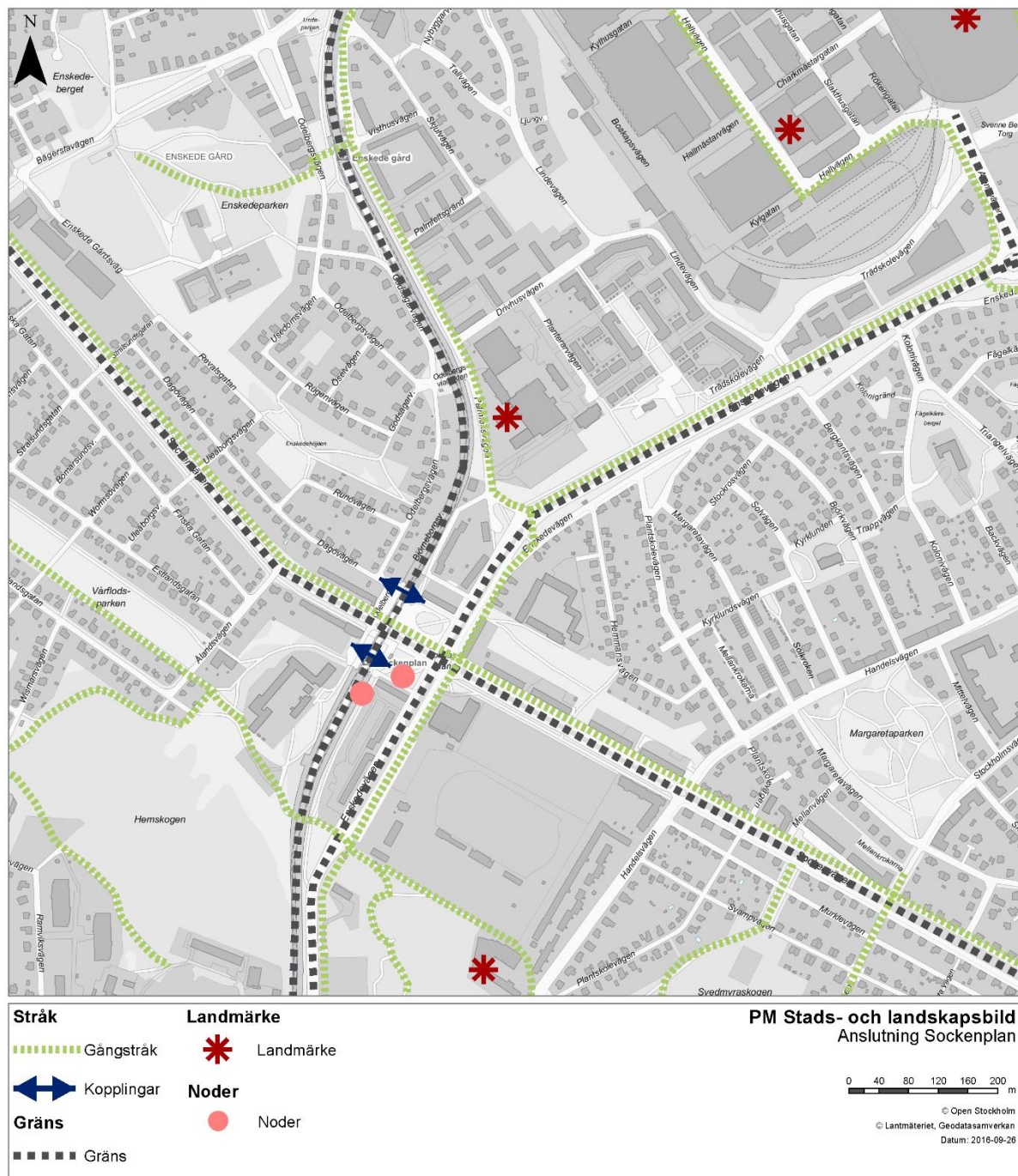
Figur 65 Områdesanalys Anslutning Sockenplan

Området hyser villakvarter med småskalig karaktär och mellanskaliga bostadsområden med främst trevåningshus. Byggnadskvarteren är öppna och sammanvävda med omgivande park- och naturstråk. Topografisk är området relativt flackt. De större vägarna Sockenvägen och Enskedvägen, möts vid Sockenplan och omges av flerfamiljshus med två till tre våningar. Den befintliga tunnelbanan korsar Sockenvägen på en bro väster om Sockenplan. Sockenplan utgör ett centralt torg i området.

Grönstruktur finns både som parker, naturmark och övriga ytor med gröna inslag. De största grönområdena utgörs av Vårflodsparken, Enskedehöjden och naturmarksområdet Hemskogen. Dessutom finns bostadsgårdar med grönskande parkkaraktär som ger en välkomnande och

trivsamt känsla. I områdena med småhusbebyggelse finns mindre sammanhängande system av mindre parker och parkstråk. Impediment och skyddszoner i anslutning till vägar och cirkulationsplatser utgör gröna element. Sockenvägen är trädkantad och har även en grön remsa i mitten som är planterad.

Rörelseanalys



Figur 66 Rörelseanalys Anslutning Sockenplan

Gångstråk

Viktiga gångstråk följer Sockenvägen och Enskedevägen.



Figur 67 Exempel på gångstråk utefter Sockenvägen

Landmärken

Utanför analysområdet men i fonden av Enskedevägen utgör Globen ett landmärke.



Figur 68 Exempel på landmärke, Globen i Enskedevägens fond

Gränser

Sockenvägen, Enskedevägen och befintlig tunnelbana utgör gränser i området.



Figur 69 Exempel på gräns, befintlig tunnelbanesträckning i marknivå

Noder

En viktig nod utgörs av Sockenplan.



Figur 70 Exempel på nod, befintlig tunnelbanestation vid Sockenplan

Rumslig analys



Figur 71 Rumslig analys Anslutning Sockenplan

Landskapsrum

De viktigaste och mest framträdande landskapsrummen finns kring Enskede Idrottsplats, Sockenplan och Vårflodsparken.



Figur 72 Exempel på landskapsrum, Sockenplan

Siktlinjer

Tydliga siktlinjer följer de större vägarna Enskedevägen och Sockenvägen



Figur 73 Exempel på siktlinjer utefter Sockenvägen med tunnelbanabro i förgrunden

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

Väl avvägda proportioner mellan bebyggelse och grönstruktur samt en småskalig karaktär.

Möjligheter och hot

Det finns risk att bygga bort värdefull grönstruktur och blockera viktiga siktlinjer. Det finns även risk att splittra sammanhållna landskapsrum och addera karaktärer som kan uppfattas som avvikande.

3.10 Anslutning Kungsträdgården (Blasieholmen)

Nyckelvärden

- Stenstadsfront mot vattnet och karaktäristisk stadssiluett
- Promenadstråk längs vattnet
- Landmärken och utsiktspunkter
- Park med äldre, karaktäristiska träd

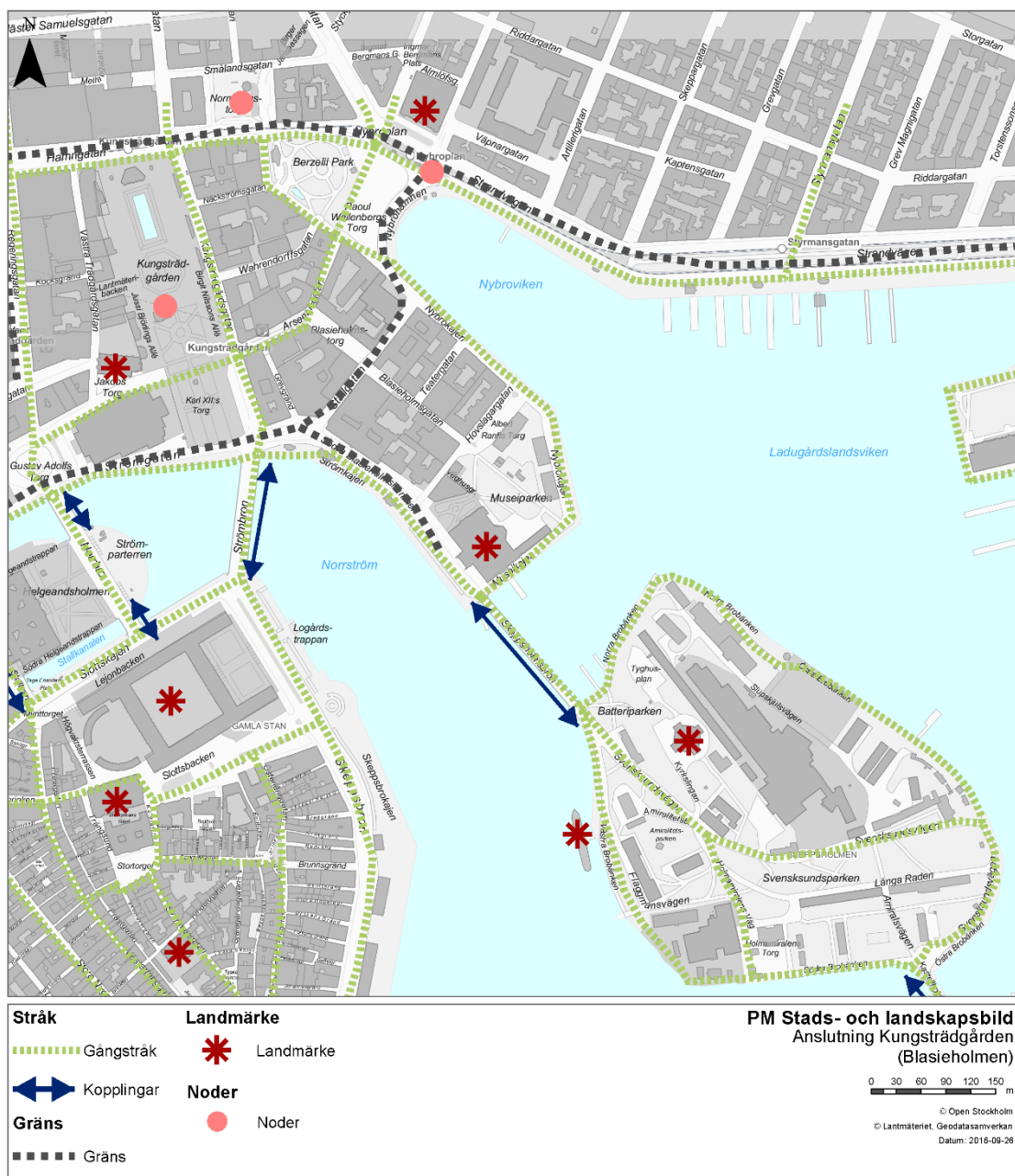
Områdesanalys



Figur 74 Områdesanalys Anslutning Kungsträdgården (Blasieholmen)

Centralt i området ligger Blasieholmen som är en halvö som omges av Stockholm ström och Nybroviken. Den varierade bebyggelsen har successivt höjts och karaktären är storskalig. Där finns byggnader som Grand hotell och Nationalmuseum och dess museipark med för platsen karaktäristiska träd. Längst ut på udden frångås det rätvinkliga stadsplanemönstret och karaktären blir glesare och mer mellanskalig. Längst vattnet löper gator och gångstråk och hela udden har stenskodda kajpromenader. Längst ut på Blasieholmsudden leder en bro till Skeppsholmen där bebyggelsen ligger relativt gles med bevarad topografi och naturmark och karaktären är mer småskalig. Mötet med vattnet består delvis av kajkonstruktioner men bevarar också sin naturliga form med exempelvis berghällar och parkstränder. Högst uppe på Skeppsholmen och väl synlig ligger Skeppsholmskyrkan. I områdets närhet ligger också evenemangs- och trädgårdsparken Kungsträdgården.

Rörelseanalys



Figur 75 Rörelseanalys Anslutning Kungsträdgården (Blasieholmen)

Gångstråk

Området inrymmer ett flertal gångstråk varav de viktigaste erbjuder promenader längs vattnet och finns utefter Nybrokajen, Museikajen- och Södra Blasieholmskajen. Skeppsholmsbron kopplar ihop Blasieholmen med Skeppsholmen.



Figur 76 Exempel på gångstråk, Skeppsholmsbron med Nationalmuseum i bakgrunden

Landmärken

Skeppsholmskyrkan och Nationalmuseum utgör tydliga landmärken i området.



Figur 77 Exempel på landmärke, Skeppsholmskyrkan på Skeppsholmen

Gränser

Vattnet utgör en fysisk gräns.



Figur 78 Exempel på vattengräns utanför Museikajen på Blasieholmen

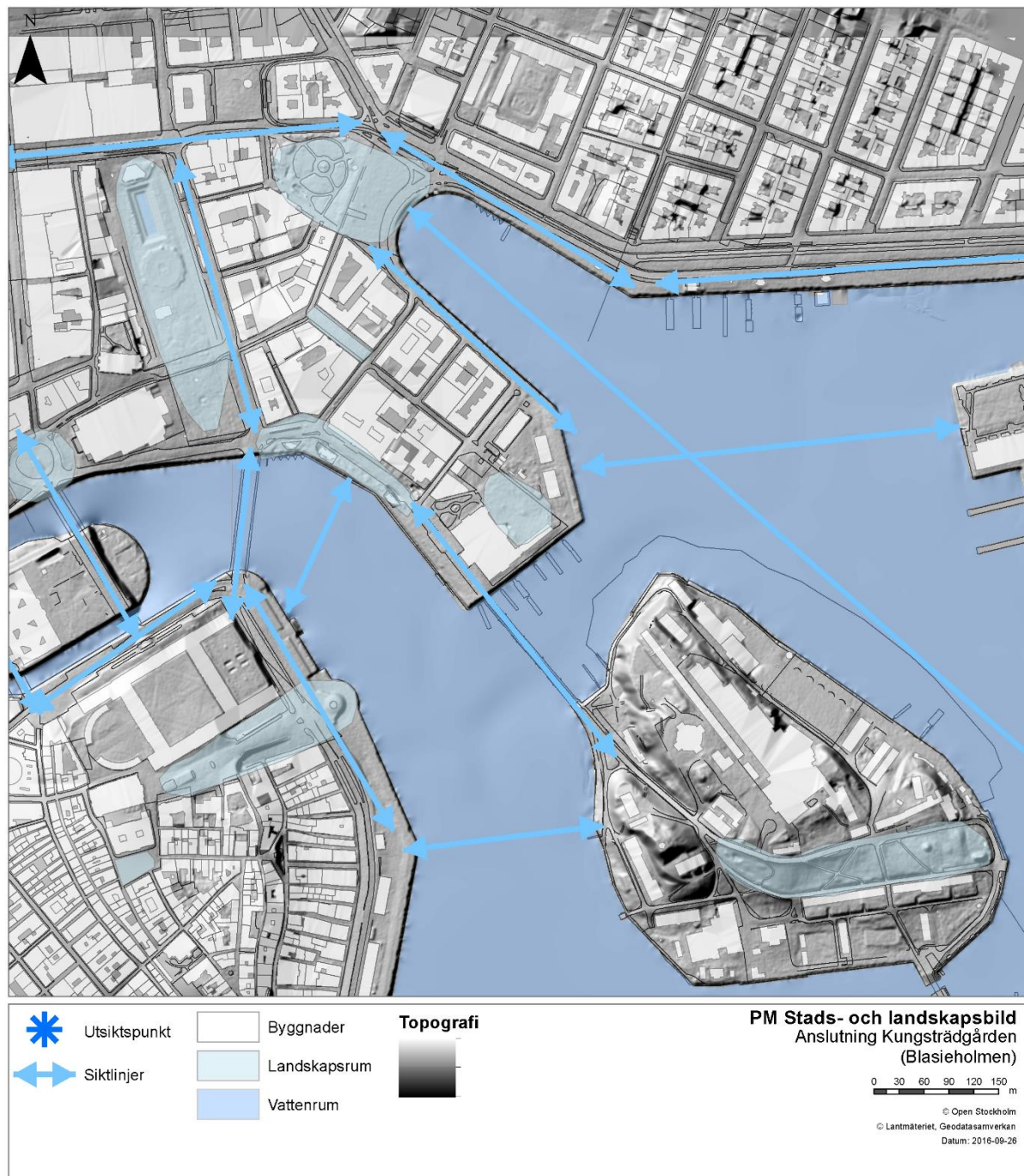
Noder

Viktiga noder utgörs av Kungsträdgården och Nybroplan.



Figur 79 Exempel på nod, Kungsträdgårdens befintliga tunnelbanestation

Rumslig analys



Figur 80 Rumslig analys Anslutning Kungsträdgården (Blasieholmen)

Landskapsrum

De viktigaste och mest framträdande landskaps- och vattenrummen finns utefter kajerna, vid Kungsträdgården och Nationalmuseums museipark samt innerstadens vattenrum såsom Nybroviken och Stockholms ström.



Figur 81 Exempel på vattenrum utanför Södra Blasieholmshamnen med Södermalm i bakgrunden

Siktlinjer

Från kajen över vattnet finns siktlinjer till Gamla Stan, Djurgården och Södermalm. Likaså är kajen synlig från långt håll över vattnet.



Figur 82 Exempel på siktlinje över vattnet från sydvästra Djurgården mot Blasieholmen

Bedömning av platsens känslighet för förändring

Styrkor och svagheter

En tydlig kvarters- och gatustruktur med särpräglad karaktär och promenadstråk längs vattnet. Den långa historiska kontinuiteten och områdets institutionsbyggnader gör området känsligt för förändring. Området innehåller miljöer med höga värden för stadsbilden.

Möjligheter och hot

Det finns risk att blockera viktiga siktlinjer, splittra sammanhållna landskapsrum och addera karaktärer som kan uppfattas som avvikande.

4 Referenser

Lynch, Kevin (1960) *The image of the city*

Nacka Kommun (2010) *Grönstrukturprogram för Nacka kommun*

Stockholms stad (2003) *Stockholms stads sociotopkarta*

Stockholms stad (2011) *Landskapsanalys Slakthusområdet*, utredningsmaterial 2011

Stockholms stad (2015) *Landskapsanalys, Tullgårdsparken och Blecktornsparken*, utkast 20150903

Stockholms stad (2013) *Nuläges- och värdebeskrivning av Blasieholmsudden och dess omgivande vattenrum*, dnr 2013-00460-54 06-07

Stockholms stad (2009) *Parkplan Södermalm*

Vårt uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och övriga åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Det innebär planering, projektering och byggnation av ny tunnelbana och nya stationer på fyra olika sträckor. För att kunna genomföra utbyggnaden behöver också depåkapaciteten ökas och nya tåg köpas in.

Byggstarten för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort planeras 2018/2019 och byggtiden beräknas pågå cirka 7–8 år.

