

# **PM Stadsbild kring föreslagna stationslägen**

Tunnelbana till Älvsjö - Underlag till MKB för järnvägsplan spårlinje och stationer

Titel: PM Stadsbild kring föreslagna stationslägen

Uppdragsledare: Per Reiland, Sweco

Projektledare: Kajsa Nilsson, Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT)

Bilder & illustrationer: Sweco och FUT om inget annat anges

Dokumentid: 7310-A72-23-00001

Diarienummer: FUT 2024-0983

Utgivningsdatum: 2023-09-18

Distributör: Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 454 36, 104 31 Stockholm

Tel: 08 123 100 00

E-post: [registrator.fut@regionstockholm.se](mailto:registrator.fut@regionstockholm.se)



## Innehåll

|                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| <b>1. Inledning</b>                   | <b>4</b>   |
| 1.1 Bakgrund                          | 4          |
| 1.2 Syfte                             | 4          |
| 1.3 Tidigare utredningar              | 4          |
| <b>2. Metod</b>                       | <b>5</b>   |
| 2.1 Definition av begreppet stadsbild | 5          |
| 2.2 Arbetsprocess                     | 5          |
| 2.3 Stadsbildsanalys                  | 5          |
| <b>3. Stadsbildsanalys</b>            | <b>9</b>   |
| 3.1 Tunnelbanans sträckning           | 10         |
| 3.2 Fridhemsplan                      | 11         |
| 3.3 Liljeholmen                       | 28         |
| 3.4 Årstaberg                         | 46         |
| 3.5 Årstafältet                       | 58         |
| 3.6 Östberga                          | 69         |
| 3.7 Älvsjö                            | 86         |
| <b>4. Referenser</b>                  | <b>105</b> |



# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Inom Sverigeförhandlingen har avtalats om ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Sverigeförhandlingen är ett initiativ från Sveriges regering för att få förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i storstäderna. En ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö är ett avtal mellan staten, Region Stockholm och Stockholms stad där Region Stockholm ansvarar för utbyggnaden av den nya tunnelbanan och Stockholms stad ansvarar för att bygga 48 500 nya bostäder i tunnelbanans närområde, antingen själva eller genom andra markägare och exploatörer. Den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö innebär en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet, vilket medför att kapaciteten stärks samtidigt som befintligt kollektivtrafiksystem avlastas. Det är den första tunnelbanelinjen som inte kommer att trafikera T-Centralen. Region Stockholm har nu påbörjat arbetet med planläggning av järnvägen, som inleddes med en lokaliseringsutredning där tunnelbanans sträckning mellan Fridhemsplan och Älvsjö avgjordes. Lokaliseringsutredningen rekommenderade en utveckling av utredningsalternativ Väst, som innebär stationer i Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

## 1.2 Syfte

Denna PM behandlar tunnelbanesträckningen Fridhemsplan-Älvsjös tänkta stationslägens nuvarande förutsättningar ur en stadsbildssynpunkt. Det är en sammanställning av den insamlade informationen och de utförda inventeringar som gjorts under projekteringsarbetet kring stadsbilden vid stationslägena. Syftet med dokumentet är att agera underlag för den miljökonsekvensbeskrivning som ska tas fram inom ramen för järnvägsplanen.

## 1.3 Tidigare utredningar

Denna PM är framställd under utredningsskedet i järnvägsplan. Det är delvis en sammanställning av den insamlade informationen från tidigare skeden, exempelvis lokaliseringsutredningen, och de utredningar som gjorts parallellt under projektet.

Figur 1. Lekplatsutrustning i Liljeholmen.

# 2. Metod

## 2.1 Definition av begreppet stadsbild

« Stadsbild » är ett begrepp som betecknar den urbana motsvarigheten till landskap. Det är det övergripande intrycket av en stads arkitektur och byggda miljö - inklusive grönanläggningar, berg, vattendrag och liknande som tillsammans bildar stadslandskapet. Inom stadsplanering avser begreppet exempelvis byggnader och gaturums exteriöra gestaltning, skala och struktur.

## 2.2 Arbetsprocess

För att analysera stationslägenas stadsbild har platsbesök genomförts, kartor studerats och information från tidigare utredningar inhämtats och bearbetats. I några av de områden tänkta för nya stationslägen pågår och planeras omfattande stadsutveckling. I dessa fall har även detaljplaner som vunnit laga kraft analyserats som en del av platsens nuläge. Planer som är i ett tidigare skede omnämns, men analyseras inte.

Parallellt med arbetet har avstämningar och diskussioner kontinuerligt hållits med övriga teknikgrupper inom projektet, så som Sociala värden och Kulturmiljö. Resultatet presenteras i denna rapport, som blir ett underlag för nulägesbeskrivningarna i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

## 2.3 Stadsbildsanalys

För att beskriva förutsättningarna för placering av nya stationsentréer för tunnelbanan och de aktuella områdenas värden har Kevin Lynchs metod för stadsbildsanalys använts som utgångspunkt. Metoden 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 och på så vis skapar en mental karta. Metoden utgår från ett fotgängarperspektiv och lämpar sig väl när en övergripande analys av stadsbilden ska göras, eftersom det utgår från just upplevelsen av platsen. Därför redovisar analysen inte heller varje enskild målpunkt på platserna, utan de som upplevs som större eller mer betydande. Att peka ut vad som upplevs som exempelvis en orienteringspunkt (landmärke) eller ett hinder (barriär) bidrar till en förståelse av vad som fungerar bra eller mindre bra på en plats idag, och på så vis ger det en bra kunskapsgrund inför eventuella förändringar i framtiden, och dess konsekvenser. I och med att syftet med denna PM är att just agera underlag för en beskrivning av de konsekvenser de nya tunnelbanestationernas placeringar ger, bedöms metoden vara lämplig.

De strukturer som används av Lynch är:

### Områden

Delar av staden med en enhetlig arkitektonisk eller kulturell karaktär.

### Landmärken

Betydelsefulla och visuellt tydliga objekt i omgivningen som kan användas som referenspunkter.

### Stråk

Gator, trottoarer och andra ytor som förbinder olika delar av staden.

### Barriärer

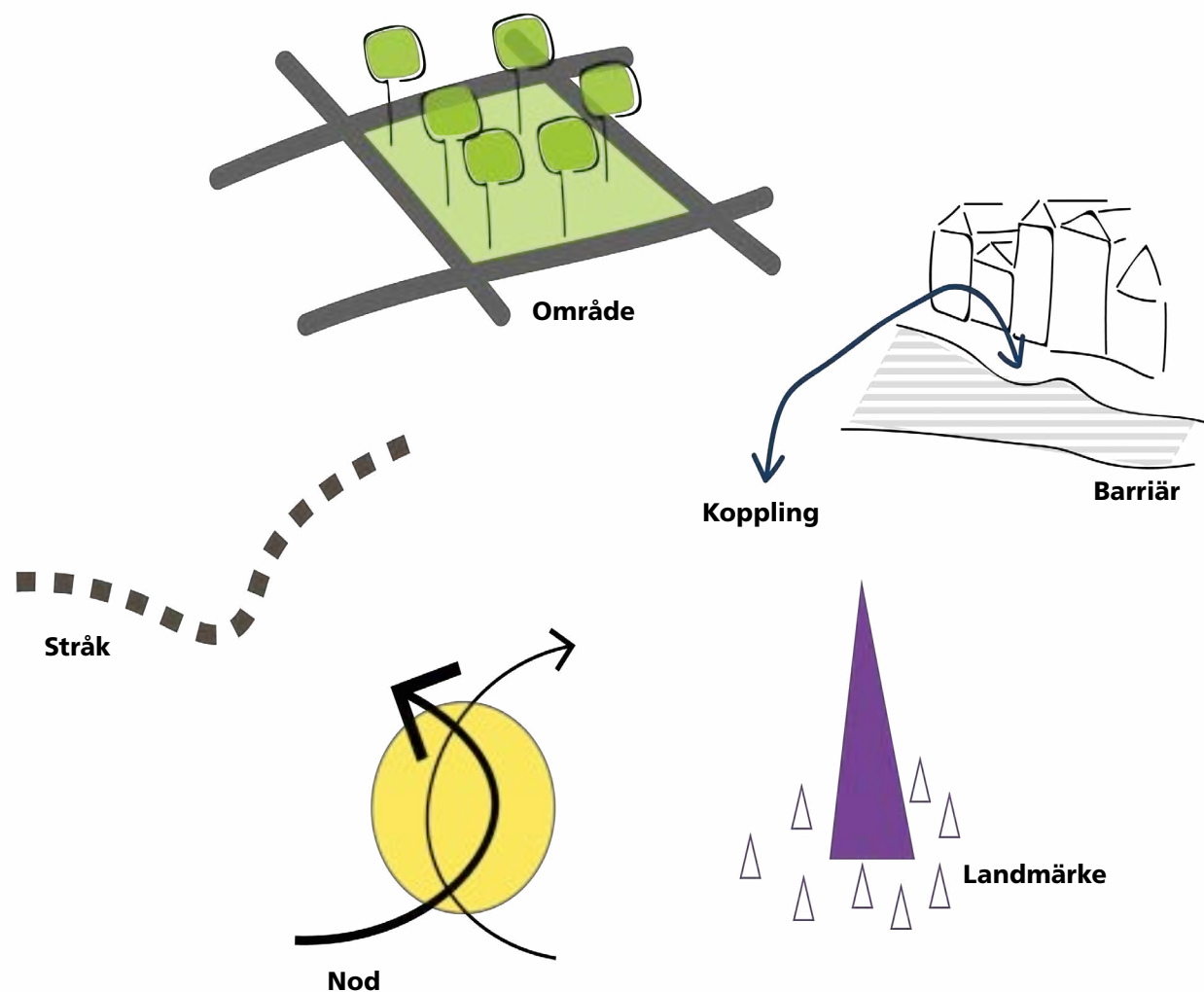
Upplevda gränser i omgivningen, till exempel motorleder, vattendrag eller spårvägar.

### Noder

Knutpunkter, mötesplatser och större korsningar där människor möts.

Ett stadslandskap kan delas in i olika områden beroende på hur dess karaktär uppfattas. Det kan exempelvis röra sig om bebyggelsens struktur, skala, arkitektoniska stil eller hur den avgränsas mot sin omgivning. Även en park kan uppfattas som ett eget område i stadslandskapet. Analysen beskriver hur dessa områdena kan upplevas och ger en uppfattning om hur enhetlig en viss miljö är samt vilken struktur den har. Vidare beskrivs den analyserade platsens gröna områden och rekreativa värden – vilka grönområden som förekommer, så som naturmark och parker, eller om det finns något vattendrag som påverkar stadsbilden. Vilka landmärken som finns på eller kring platsen, som underlättar orientering och identifikation, beskrivs också. Hur man rör sig på och till platsen analyseras genom att kartlägga områdets stråk, kopplingar och barriärer – men även dess knutpunkter (noder), målpunkter och mötesplatser.

För att komplettera stadsbilsanalysen har även siktlinjer, utblickar och andra för stadsbilden relevanta rumsliga egenskaper också beskrivits och dokumenteras. Stadsbilsanalyserna presenteras stationsvis med text, fotografier, diagram och på kartor. Analysen sammanfattas i början av varje kapitel med en kortare text samt 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.



Figur 2, illustration. De stadsbilsanalyser som gjorts i detta PM pekar ut områdets primära grönområden, stråk, kopplingar, barriärer, noder och landmärken.

Varje stationsläge har analyserats utifrån Lynchs begrepp och inleds med en sammanfattande stadsbildsanalys. Sedan följer ett antal underrubriker som fördjupar sig i platsen. Dessa är:

### **Bebyggelsestruktur**

- Skala – är bebyggelsen storskalig, mellanskalig eller småskalig? Storskalig omfattar områden som domineras av stora byggnader och ytor. Ofta verksamhetsområden eller mycket tät och hög stadsbebyggelse. Mellanskalig omfattar områden med i första hand flerbostadshus i upp till 6 våningar. Småskalig omfattar till exempel villakvarter med trädgårdar.
- Bebyggelsekaraktär – vilken typ av arkitektur finns på platsen?

### **Grönområden och rekreation**

- Grönområden - Hur ser grönstrukturen ut på platsen? Var finns det grönområden och skogsmark?
- Parker - Vilka är de viktigaste närliggande parkerna och rekreationsstråken?
- Vatten - Finns det vattenområden som bidrar till platsens karaktär?

### **Landmärken**

- Landmärken - vilka är de betydelsefulla stadsbyggnadsobjekten i omgivningen som kan användas som orienteringspunkter?

### **Stråk och kopplingar**

- Stråk - vilka är de huvudsakliga stråken - gator, trottoarer och andra ytor som används för förbindelser ?
- Barriärer - vilka är de upplevda gränserna i omgivningen? Kan exempelvis vara större vägar eller trafikleder, murar eller kanaler.
- Kopplingar – vilka strukturer möjliggör passage förbi barriärer och mellan områden?



Figur 3. Exempel på koppling: en tunnelpassage under Södertäljevägen i Liljeholmen.

## Stockholms stadsmuseums klassificeringskarta

Stadsbildsanalysen redovisar även tänkta stationslägens kulturhistoriska värden, enligt det klassificeringssystem som Stockholms stadsmuseum har. Enligt Plan- och bygglagen får bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte förvanskas. Vidare ska bebyggelse hanteras varsamt utifrån samma synpunkter. Detta gäller även anläggningar och allmänna platser så som parker och torg. Klassificeringen grundas på de inventeringar Stadsmuseet kontinuerligt gjort sedan 1970-talet och omfattar bebyggelse uppförd före 1960 eller 1990. Bebyggelsen som redovisas markeras i blått, grönt, gult och grått.

Blå klassning är den högsta klassen och omfattar bebyggelse som bedöms ha synnerligen höga kulturhistoriska värden. Grön klassning innebär också ett högt kulturhistoriskt värde och betyder att bebyggelsen bedöms vara särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Gult är den tredje nivån som används vid klassificering. Det innebär att bebyggelsen bedöms ha positiv betydelse för stadsbilden och/eller ha visst kulturhistoriskt värde.

Gråmarkerad fastighet innebär att bebyggelsen inte går att hänföra till någon av ovanstående kategorier, oftast beroende på att den inte bedöms ha tillräckligt höga kulturhistoriska värden. Viktigt att känna till är att även fastigheter som inte är klassificerade kan ha stora kulturhistoriska värden, även om Stadsmuseet ännu inte tagit ställning till dessa värden.



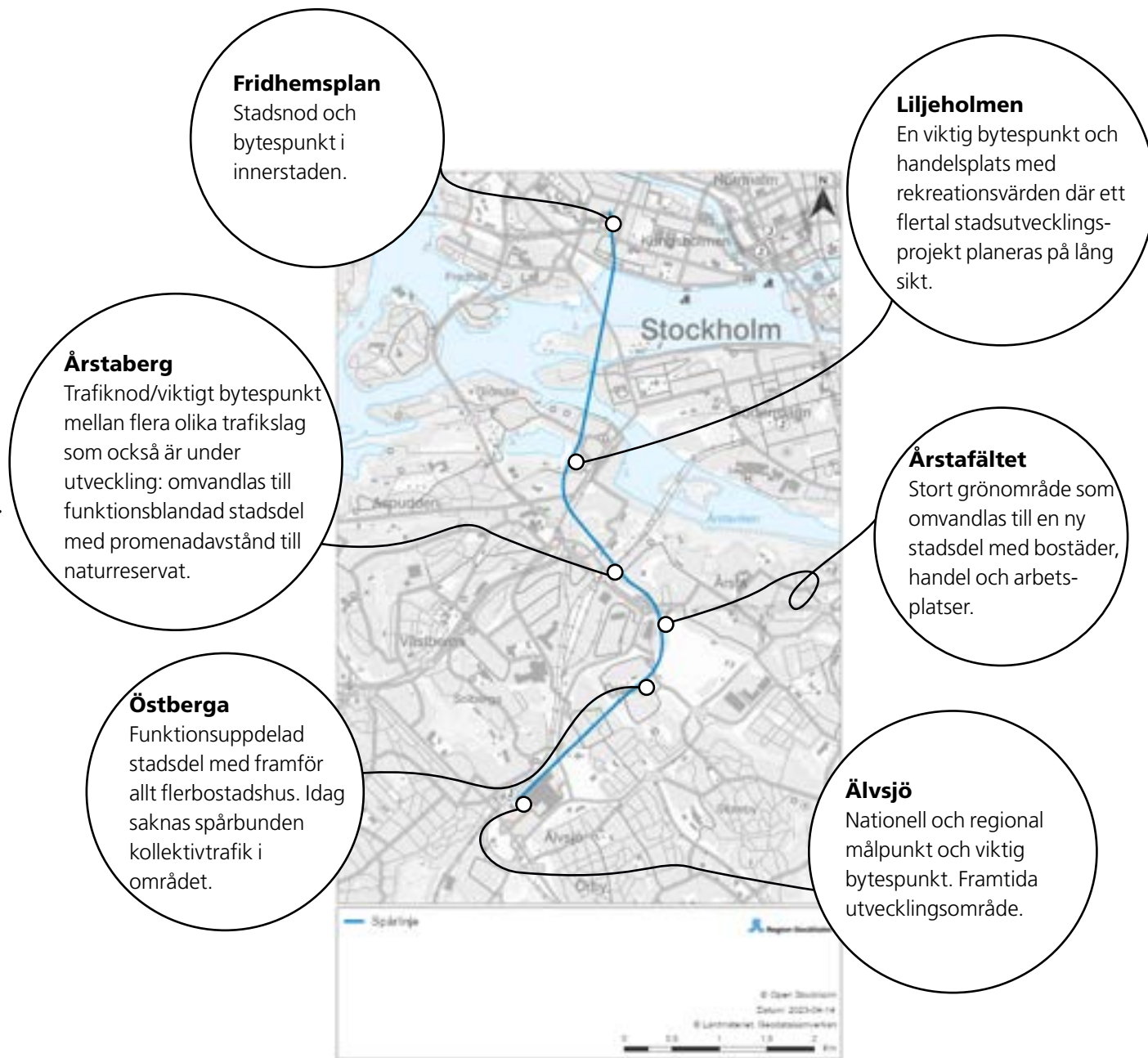
Figur 4. Exempelbild: Klassificeringskarta över området kring Stockholm central.

# 3. Stadsbilsanalys

## Station för station

### 3.1 Tunnelbanans sträckning

Tunnelbanans sträckning består av sex stationer. Sträckningen går mellan Fridhemsplan och Älvsjö, från Kungsholmen i norr under Riddarfjärden, Långholmen, Långholmskanalen, Reimersholme och Liljeholmsviken - sedan vidare via Liljeholmen och Årstaberg mot Årstafältet. Vid Årstafältet fortsätter sträckningen söderut via Östberga och vidare mot Älvsjö. Sträckan är cirka 7,8 kilometer lång och restiden mellan Fridhemsplan och Älvsjö tar cirka 10 och en halv minut. Tunnelbanan antas trafikeras med 5-minuters trafik under morgon- och kvällsrusningen. Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö är de stationslägen som planeras. Exakt lokalisering är vid tidpunkten för PM ej bestämt.



Figur 5. Karta som visar tunnelbanans sträckning och vilka områden som kommer att få nya tunnelbanestationer. Bubblorna sammanfattar de olika områdenas karaktär.

## 3.2 Fridhemsplan

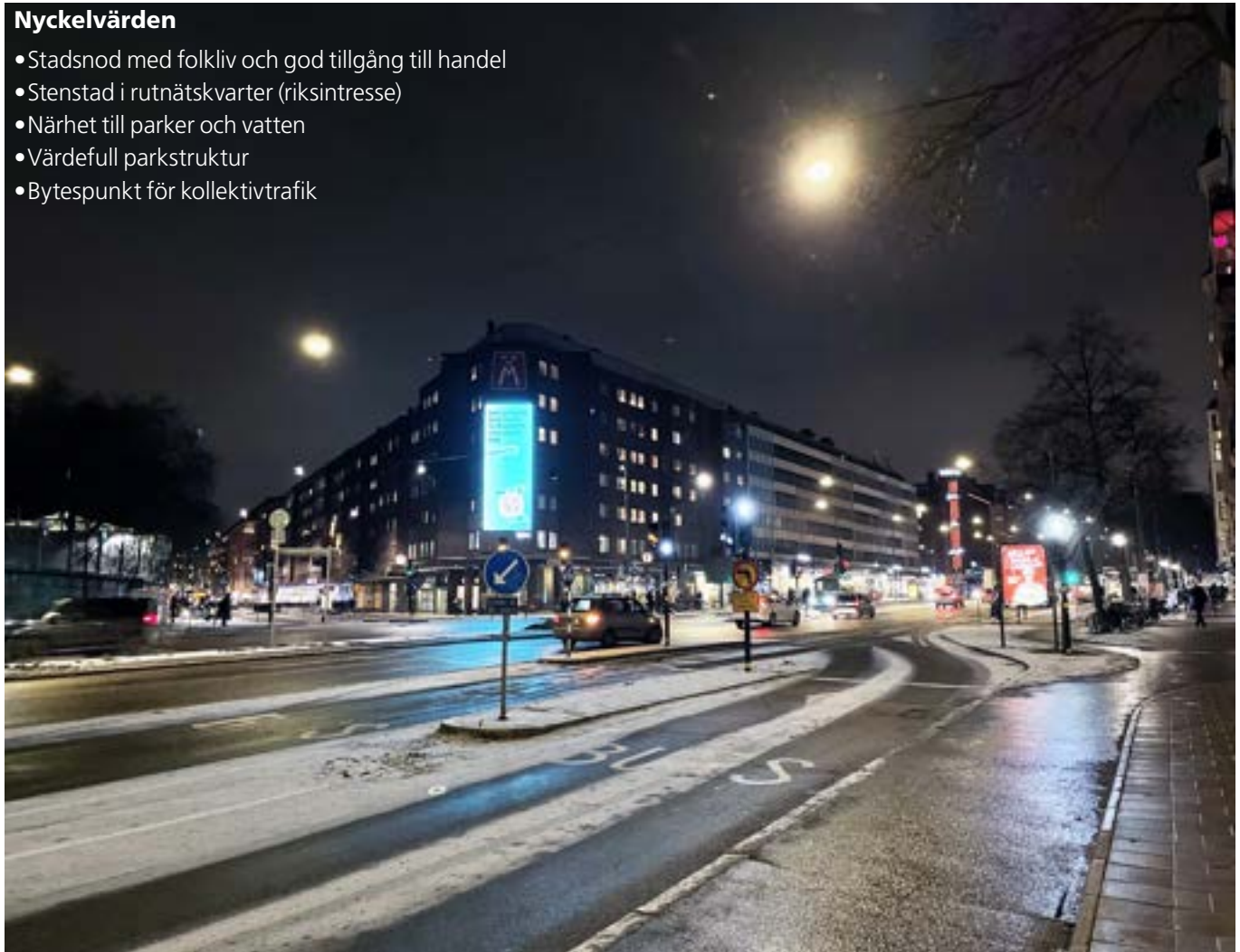
### Bakgrund

Fridhemsplan är beläget nästan mitt på Kungsholmen. Platsen förknippas med de tunnelbaneuppgångar som finns på flera platser vid korsningen Fridhemsgatan/ Drottningholmsvägen samt korsningen Fleminggatan/Sankt Eriksgatan. Historiskt sett har dock Fridhemsplan varit en mer väldefinierad plats som utgjordes av spårvagnens vändplan längs Drottningholmsvägen i höjd med Fridhemsgatan.

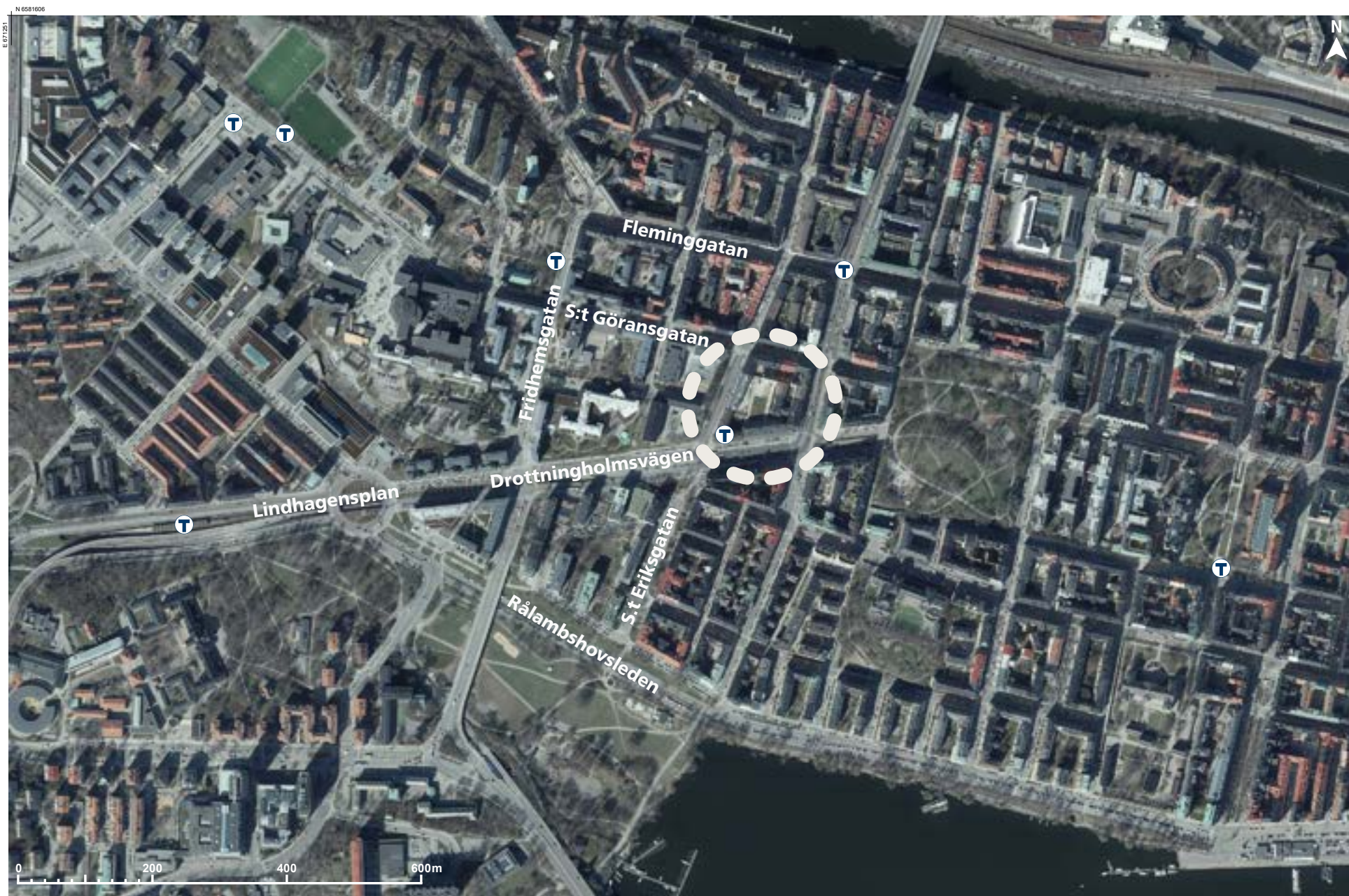
På 1800-talet låg en tullstuga som markerade var staden började och slutade vid Fridhemsplan. På den östra delen av ön koncentrerade sig den tidiga bebyggelsen, medan den västra sidan av Kungsholmen hade landsbygdskaraktär fram till 1900-talet. Det går att ana spår av detta i stadsbilden än idag – här byter exempelvis den idag hårt trafikerade Drottningholmsvägen karaktär från att vara motortrafikled till att mer ha karaktär av innerstadsgata, precis innan den avslutas vid Kronobergsparken. Här förändras även stadslandskapet – det övergår från stenstad i öst till en mer institutionellt karaktär i väst – med främst sjukhusbyggnader (St Görans sjukhus, Stockholms sjukhem etcetera) och skolor, samt längre väster ut kring Stadshagen även spår av gamla industrier – bebyggelse som förr ofta uppfördes just i stadens utkant. Här förändras även topografin, då terrängen stiger mot väster.

### Nyckelvärden

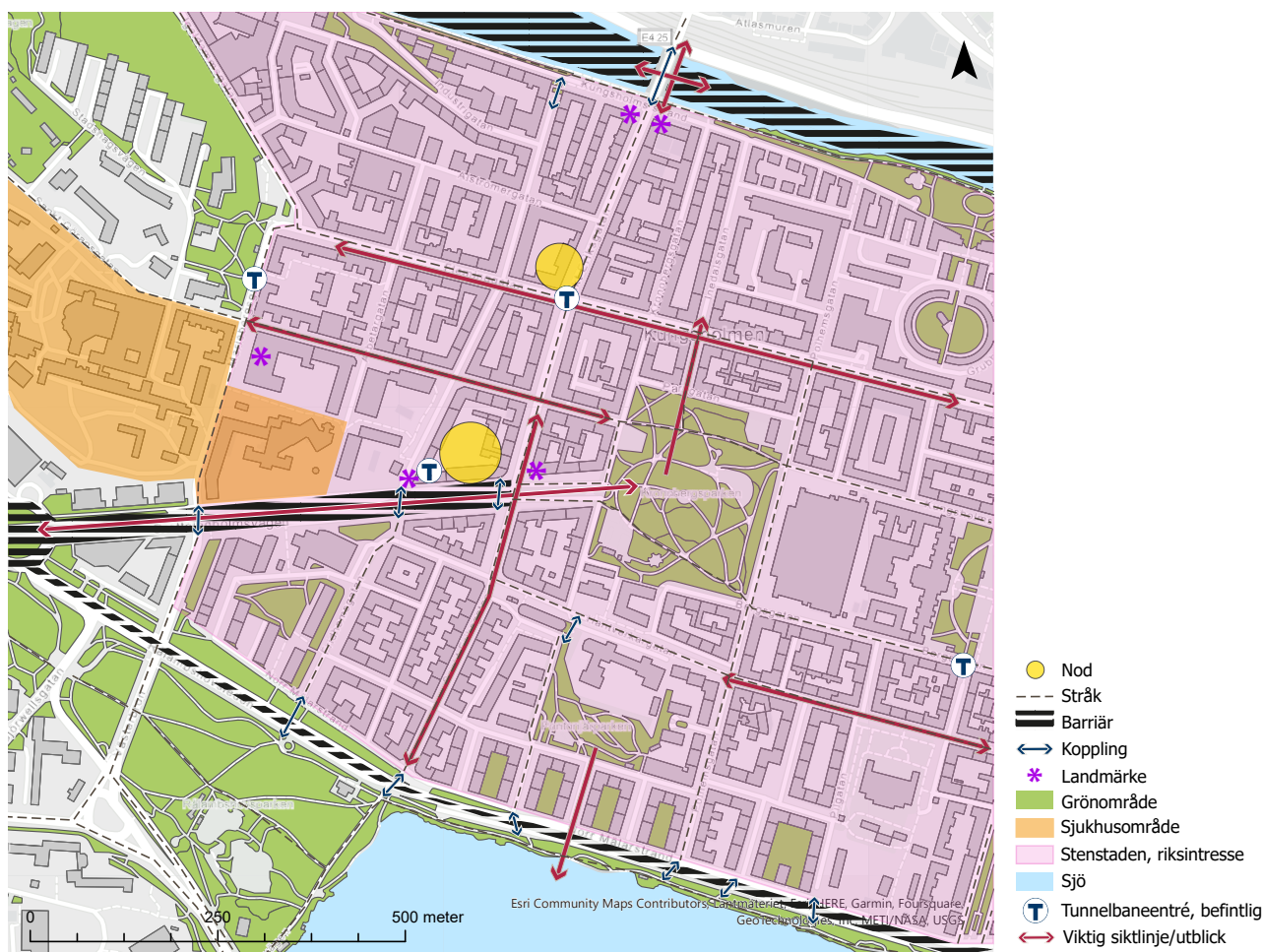
- Stadsnod med folkliv och god tillgång till handel
- Stenstad i rutnätskvarter (riksintresse)
- Närhet till parker och vatten
- Värdefull parkstruktur
- Bytespunkt för kollektivtrafik



Figur 6. Korsningen Fridhemsgatan - Drottningholmsvägen. De skyltbeklädda fasaderna syns långa vägar.



Figur 7. Ortofoto över del av Kungsholmen där prickad cirkel visar ungefärlig placering av T-banans entré vid Fridhemsplan.



Figur 8. Kartdiagrammet visar en övergripande sammanställning av stadsbildsanalysen för Fridhemsplan.

### Sammanfattande stadsbildsanalys

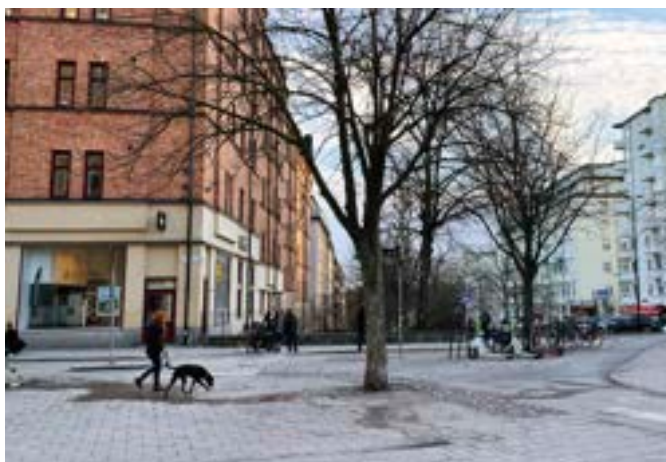
Fridhemsplan är idag en etablerad stadsnod i Stockholm. Här korsas den befintliga gröna och blåa tunnelbanelinjen och flera busslinjer och här finns flera målpunkter, så som Västermalmsgallerian, Internationella biblioteket, Sankt Görans sjukhusområde och flertalet, skolor, butiker och gym. De flesta, men inte alla, koncentreras till de befintliga tunnelbaneentréerna vid Drottningholmsvägen och Fleminggatan. Här finns även natur- och rekreationsvärden i bland annat Kronobergsparken och Rålambshovsparken. Den idag hårt trafikerade Drottningholmsvägen är en barriär i området, liksom Karlbergskanalen i norr, som skiljer Kungsholmen från Vasastan. Tydliga landmärken saknas vid Fridhemsplan och orienterbarheten är bristfällig. Det kan exempelvis upplevas svårt att förstå var Kronobergsparken ligger, då den saknar tydlig entré från Fridhemsplan – vid Drottningholmsvägens slut ligger exempelvis en garagednedfart som ger intrycket av gatan är en återvändsgränd.

En stor del av området kring Fridhemsplan är utpekad som en del av riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115), då en viktig del av innerstadens identitet hör samman med utbredningen av den klassiska stenstaden. Den klassiska stenstaden syftar till den kvartersbebyggelse som uppfördes under perioden 1870–1930. Flertalet av dessa byggnader har viktig betydelse för helhetsmiljön, oberoende av den enskilda byggnadens bebyggelsehistoriska klassificering.

## Bebyggelsestruktur

Området kring Fridhemsplan präglas främst av den traditionella stenstadens slutna rutnätskvarter med typisk innerstadsbebyggelse från främst 1870–1930-talet, men även av funktionalistisk arkitektur med en öppen kvartersstruktur. Bebyggelsen är främst mellanskalig och består av fem- till sjuvåningshus. De omkringliggande området mot Stadshagen i väst präglas av äldre industri, sjukhusområdet Sankt Görans och nyare bebyggelse för verksamheter i en större skala.

Fridhemsplan definieras inte av platser eller torg, utan snarare av stråk med flöden av människor i en funktionsblandad och hårt trafikerad miljö. Detta i kombination med handel och service mot gatan utgör dess karaktär. Området är präglad av rutnätskvarter från sekelskiftet 1800-1900, men flera av de ursprungliga byggnaderna har rivits och ersatts under 1900-talet.



Figur 9. Längs Fridhemsgatan ner mot Rålambshovsparken möts sekelskifteshus med slutna kvarter och funktionalismens mer öppna kvartersstruktur.



Figur 10. Kartdiagram som visar bebyggelseskalan kring Fridhemsplan. Det är främst institutionsbyggnaderna i den västra delen som upplevs storskaliga. Möjlig stationsplacering inringad.

Byggnaden mot hörnet Fridhemsgatan/Drottningholmsvägen har sex våningar mot Fridhemsgatan med en fasad i främst rött tegel. Hörnet är avskuret och karaktäriseras av stora reklamskyltar, ett inslag som även fanns på den tidigare byggnaden på platsen. Här ligger även ingången till en av tunnelbanestationens biljetthallar.

Den andra byggnaden mot Drottningholmsvägen har en fasad av ljusa betongelement, fönsterglas och utskjutande betongskivor. Bottenvåningen är enhetligt gestaltad, uppglasad och utformad fritt från de övre våningarna, vilket förstärks av det skärmtak som löper från hörnbyggnaden, längs Drottningholmsvägen och runt hörnet en bit in även på Sankt Eriksgatan. Skärmtaket bidrar till att bryta ner skalan i gaturummet och skapar ett väderskyddad rum intill fasaden. Bland annat utnyttjas det för uteservering vid ett av gatans kaféer. Längs hela bottenvåningen finns utåtriktade verksamheter med goda ljusförhållanden, i och med dess söderläge. Trots att gångbanan nyligen breddats gör friliggande kiosker och väderskydd, i kombination med det relativt låga skärmtaket och den intensiva trafiken och stora flöden av människor som rör sig här att ytorna upplevs relativt trånga och svåra att överblicka.



Figur 11. Längs Drottningholmsvägen finns både byggnader uppförda på 60-talet, liksom vid det tidigare sekelskiftet. De båda hörnen på bilden bildar tillsammans en antydning av en port till innerstaden, som är synlig på långt håll när man närmar sig Fridhemsplan västerifrån.



Figur 12a och 12b. Åhlénshuset på Drottningholmsvägen uppfördes på 60-talet och ersatte äldre bebyggelse som revs. Gångbanan framför byggnaden är vältrafikerad och svår att överblicka, bland annat på grund av friliggande kiosker och cykelparkering, i kombination med det relativt lågt sittande skärmtaket.



Figur 13. Mot Sankt Eriksgatan fortsätter skärmtaket en bit, längs putsade 30-talshus. Det ljusgröna huset inrymmer bibliotek.

Mot Sankt Eriksgatan är Åhlénshuset utformat med ett indraget vinkelrätt hörn. Bebyggelsen intill är uppförd på 1930-talet med slätputsade fasader, och inrymmer bland annat Kungsholmens bibliotek/Internationella biblioteket.

Fridhemsgatans enkelsidiga gaturum innehåller också utåtriktade verksamhetslokaler, men många saknar hyresgäster och gatan upplevs mer som en baksida.

På södra sidan om Drottningholmsvägen ligger en sekelskiftesbyggnad i gul puts med svart plåttak och ett fasadparti över hörnet, med hörntorn och ett förhöjt mittparti (se figur 11). Tillsammans med hörnet på andra sidan finns antydning till en port till innerstaden som är synlig på långt håll när man närmar sig Fridhemsplan västerifrån. Bottenvåningen har utåtriktade verksamheter, men i skugga. Här är det något lugnare flöden av människor.

En ny detaljplan för kvarteret Väktaren vann laga kraft 2017, som tillåter på- och tillbyggnader. Husen får byggas på med upp till tre våningar och förses med takterrasser. Detta kommer att påverka stadsbilden. Den största förändringen ur ett fotgängarperspektiv lär uppstå om skärmtaket längs Drottningholmsvägen tas bort, vilket föreslås i planen. Idag har man som fotgängare på gångbanan endast begränsad uppfattning av volymerna ovan gatuplanet. Sett västerifrån kommer en påbyggnad på hörnbyggnaden vid Fridhemsgatan/Drottningholmsgatan tydliggöra den historiska gränsen för stenstaden ännu mer än idag.



Figur 14. Vid Fridhemsgatan tar stenstaden slut. Den uppfattas som något av en baksida.



Figur 15. Gångbanan framför Åhlénshuset kan trots sin bredd upplevas svår att överblicka. Här passerar många människor och flera funktioner samsas om utrymmet.

Figur 16a och 16b, till vänster: En ny detaljplan för kv. Väktaren vann laga kraft 2017, som bland annat tillåter en högre skala längs Drottningholmsvägen. Illustrationer av Ripellino arkitekter och Sweco, från planbeskrivning Dnr 2011 - 08491.



Figur 17. Husfasader på södra sidan av Drottningholmsvägen. Bottenvåningarna är markerade och förhöjda, och här finns flera olika verksamheter förlagda.

Bebyggelsen på Kungsholmen är till allra största del grönklassad enligt Stadsmuseets klassificeringssystem, men här finns även gulklassad och blåklassad bebyggelse. Den västra fastigheten i hörnet Fridhemsgatan och Drottningholmsvägen är en av de blåklassade fastigheterna, som även ligger inom det område som utreds för ny stationsentré. Här ligger en mindre byggnad uppförd med betongfasad (baren Nivå 22), men den huvudsakliga bebyggelsen på fastigheten utgörs av Fridhemsplans gymnasium (idag Sverigefinska skolan). Skolan uppfördes mellan åren 1925 och 1927 av Georg A. Nilsson, en av dåtidens främste skolarkitekter i Sverige. Även församlingshemmet S:t Göransvåningen på Arbetargatan är blåklassad, liksom S:t Görans gymnasium (idag främst studentlägenheter), Stockholms musikgymnasium och Judiska begravningsplatsen i Kronobergsparken. Posthuset Fridhemsgatan är även det blåklassat och ett exempel på den funktionalistiska arkitektur som finns i området, främst söder om Drottningholmsvägen. Även före detta biograf Draken av Ernst Grönwall från 1938 är ett exempel på Fridhemsplans modernistiska arkitektur (grönklassad).



Figur 18. Ingång till södra biljetthallen vid Fridhemsgatan. Skärmtaket separerar bottenvåningen från den överliggande byggnaden.



Figur 19. Stadsmuseets klassificeringskarta över Fridhemsgatan. Blå klassning bedöms ha högst kulturhistoriska värden, grön näst högst och gult bedöms ha vissa värden.



Figur 20. Posthusets entré och exempel på funktionalistisk arkitektur vid Fridhemsgatan.



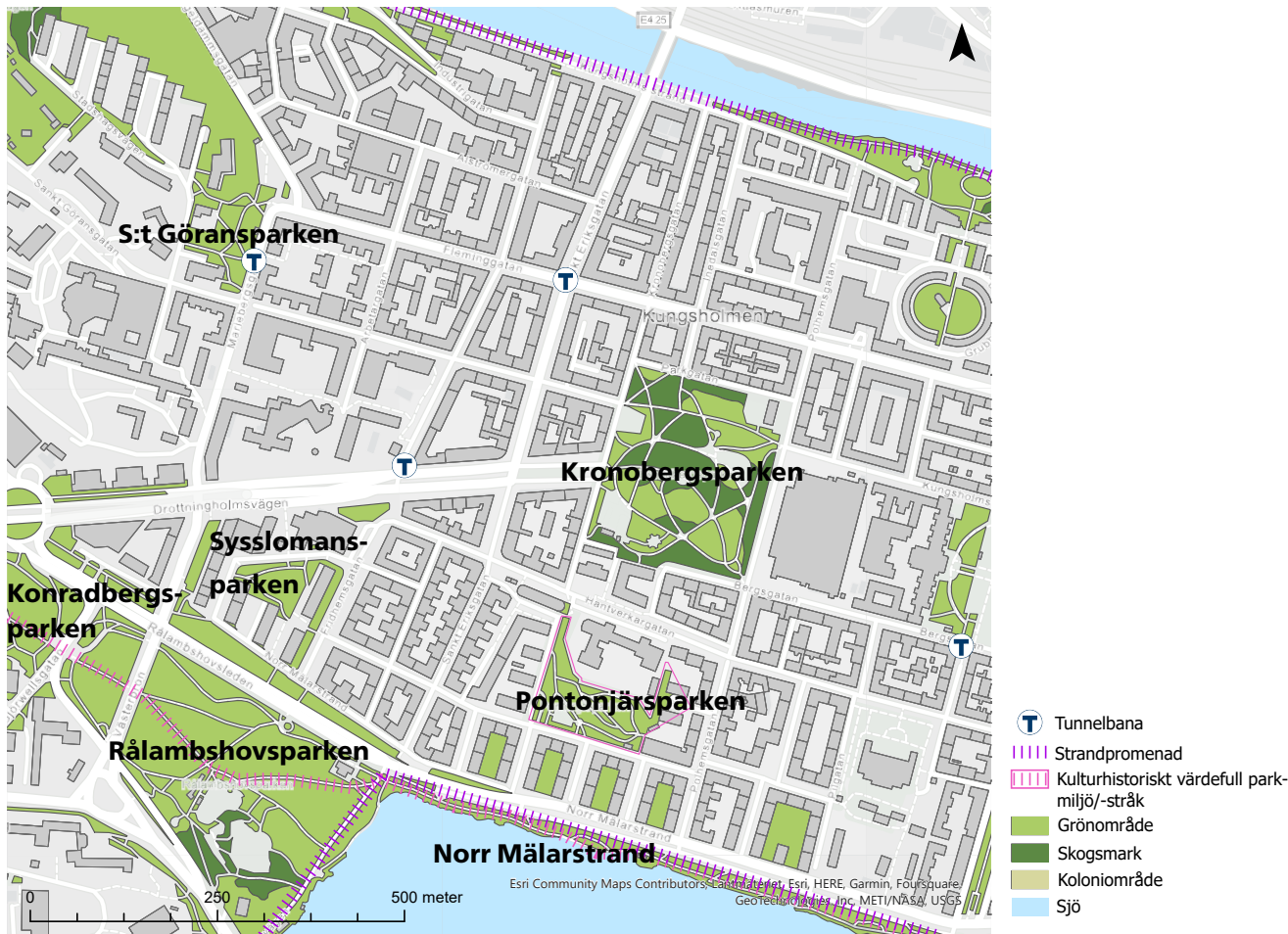
Figur 21. Baren Nivå 22, längs Fridhemsgatan. I bakgrunden Sverigefinska skolan.



Figur 22. Exempel på stenstadens bebyggelse, fasad längst Sankt Eriksgatan.

Figur 23. Fastigheten i hörnet Fridhemsgatan och Drottningholmsvägen. Den huvudsakliga bebyggelsen på fastigheten utgörs av Sverigefinska skolan, uppförd mellan åren 1925 och 1927 av Georg A. Nilsson. Här ligger även en bar.





Figur 24. Kartdiagram över grönområden vid Fridhemsplan.

### Grönområden och rekreation

Fridhemsplan ligger mitt i den täta stenstaden, vilket gör parkernas roll som komplement till den hårdgjorda miljön extra viktigt. Precis vid tänkt stationsområde ligger inga större grönområden eller parker. Gröna inslag finns dock längs med Fridhemsgatan, bland annat i form av gatuträd och ett litet delvis gräsbevuxet torg. Runt omkring

Fridhemsplan finns ett antal parker: Kronobergsparken, Pontonjärsparken, Sysslomansparken, S:t Göransparken och Rålambshovsparken. Kronobergsparken är en kulturhistoriskt värdekärna inom riksintresset och Pontonjärsparken är en kulturhistoriskt värdefull park enligt Stockholms stadsmuseum.

Rålambshovsparken ingår i parkstråk utfört enligt Stockholmsstilen. Det cirka två kilometer långa parksambandet från Stadshuset via Norr Mälarstrand, Rålambshovsparken, Konradbergsparken och vidare till Fredhällsparken är unikt i sitt slag. Den naturmark som finns bevarad på Kungsholmen är främst längs bergssluttningar. Från Fridhemsplan finns närhet till vatten, främst vid Rålambshovsparken och Norr Mälarstrand. Men även kanalen som skiljer Kungsholmen från Vasastaden, samt promenadstråket längs Kungsholmsstrand och Norr Mälarstrand är en del av områdets gröna och blå struktur. Tillsammans utgör dessa grönområden inte bara viktig struktur för biologisk mångfald, utan även viktiga rekreationsvärden för boende och besökare i området.



Figur 25. Sysslomansparken ligger ett stenkast från utredningsområdet vid Fridhemsplan.

Sysslomansparken är en av de grönområden som ligger närmast Fridhemsplan. Det är en mindre kvarterspark som anlades i samband med att Stockholms sjukhem flyttade och platsen istället bebyggdes med flerbostadshus under 1930-talet. Några av de gamla träden bevarades. Förutom de stora träden består parken av en stor öppen gräsyta med en

allé längs den norra delen. Parken är en liten grön oas och de många gamla träden ger parken en lummig karaktär.

De större grönområdena är främst Kronobergsparken och Rålambshovsparken. Kronobergsparken började anläggas i början av 1880-talet. På platsen fanns tidigare en kvarn, samt en judisk kyrkogård från 1787 som finns kvar än idag. Parken är en av Stockholms karaktäristiska bergsparker och ligger på en höjd med slingrande gångvägar, stora gräsytor och stora träd – enligt 1890-talets estetiska ideal. Trots parkens höga läge finns här få bra utsiktsplatser. Längs Inedalsvägen kan dock Barnhusviken skymtas, och längs Drottningholmsvägen finns en lång siktlinje. Delar av Stockholms stadssiluett, så som Hötorgsskraporna, kan även skymtas bakom den omgivande bebyggelsen. Träden i parken är av många olika arter och flera är värdefulla. En populär parklek, en hundrastgård, en mindre bollplan samt ett utomhusgym finns också i parken, och vintertid fungerar slänterna i parken som pulkabackar om vädret tillåter.

Rålambshovsparken är anlagd senare och började byggas 1936, i samband med att Västerbron byggdes. Den sträcker sig från Lilla Västerbron mot Riddarfjärden. Parken är utformad med stora sammanhängande öppna gräsytor i mitten och med träd och buskar koncentrerade till parkens ytterkanter. De öppna gräsytorerna gör parken mycket uppskattat för picknick, solbad och fri lek, men även evenemang som utomhusbio och jympapass. I parken finns en amfiteater, parklek med plaskdamm, uteservering, diverse sportplaner, klätterblock och utomhusgym. Under Lilla Västerbron finns även en mycket populär skateboardanläggning samt löparbanor, basketkorgar och längdhoppsgrop. Precis som Kronobergsparken följer Rålambshovsparken ett estetiskt ideal för sin tid. Rålambhovsparken är ett exempel på den så kallade



Figur 26. Kronobergsparken anlades i slutet av 1800-talet och ligger på en höjd.  
Figur 27, nedan. Siktlinje västerut längs Drottningholmsvägen.





Figur 28. Från övre delen av Pontonjärsparkeken finns en utsiktsplats där Riddarfjärden och Liljeholmen skymtas mellan husen på Chapmansgatan vid Norr Mälarstrand.

Stockholmsstilen, som gick hand i hand med funktionalismen. Parkerna skulle inte bara fungera som gröna oaser som inbjöd till trevliga promenader, utan sågs nu också som en social rättighet för stadens invånare.

Pontonjärsparkeken mellan Kronobergsparken och Rålambshovsparken är utpekad som kulturhistoriskt

värdefullt parkområde enligt stadens parkplan. Parken består av en nedre och en övre del med en delvis brant bergssluttning emellan. I den nedre delen finns en lekplats och en minnessten över regementstiden rest 1935. I den övre delen finns många träd och buskar, sittplatser och en utsiktsstig. På grund av de stora nivåskillnaderna och de många syrenbuskagen upplevs parken som större än den är.

## Landmärken

Som stadsbyggnadselement saknar Fridhemsplan tydliga landmärken, vilket påverkar orienterbarheten i området. Ankommande till Fridhemsplan västerifrån möts dock av två stora skyltbeklädda fasader som fungerar som orienteringspunkter. Motormännens skylt på hörnet ovanför tunnelbaneingången mot Drottningholmsvägen, liksom en nästan 40 kvadratmeter stor lysande reklamskylt, syns långa vägar. Även Ledarnas skyltar, på det rundande tegelhörnet vid Drottningholmsvägens slut, är karaktäristiska för området. Brutalistiska S:t Görans gymnasium, ett stenkast från Fridhemsplan, fungerar också som orienteringspunkt på långt håll, då dess 10 våningar sticker ut i stenstaden. Ankommande från Vasastan till Kungsholmen via Sankt Eriksbron möter Sportpalatset och S:t Erikspalatset, som tillsammans utgör en storslagen entré till området kring Fridhemsplan.



Figur 29. Sportpalatset och S:t Erikspalatset möter ankommande från Vasastan. Byggnaderna är grön- respektive blåklassade av Stockholms stadsmuseum.

### Stråk och kopplingar

Fridhemsplan är en viktig målpunkt och bytespunkt – en nod – för olika trafikslag och har varit det sedan länge. När Stockholm fortfarande hade ett utbyggt nät för spårvagnstrafik gick linjer både förbi och vände precis här. Idag är platsen främst hårt trafikerad av buss- och biltrafik, och här finns även bytesmöjligheter till tunnelbanans gröna och blå linjer. Busstrafiken trafikerar främst Fridhemsgatan, Drottningholmsvägen, Fleminggatan och Sankt Eriksgatan. Av dessa uppfattas Fridhemsgatan lite som en ”baksida”, då den ligger där stenstaden tar slut och topografin stiger och stödmurar krävs upp mot S:t Görans-området. Gatan är trång och inte anpassad efter busstrafiken. Trottoarerna är smala vilket skapar trängsel bland väntande busstrafikanter och stoppar upp förbipasserande. Här finns också många cykeltrafikanter och gående som korsar gatan – dess mitt är försedd med ett stängsel för att hindra gående ifrån att röra sig fritt i gaturummet.

Fridhemsplan angörs av stomnätbussarna 1,3 och 4 samt regionala snabbussar som angör på Drottningholmsvägen intill Sverigefinska skolan och nära befintlig entré.



Figur 30. Drottningholmsvägen utgör en barriär i området. På bilden ovan syns korsningen Drottningholmsvägen - Fridhemsgatan. Figur 31. Bilden nedan visar Sankt Eriksgatan, sett från söder. Vimpeln kröner det rundade, skyltbeklädda hörnhuset vid Drottningholmsvägen.



Figur 32. Fridhemsgatan uppfattas som en baksida, bland annat pga dess många stängda fasader.



Figur 33. Cyklist och bilar delar gaturum med såväl bussar som bilar på flera ställen kring Fridhemsplan. Bilden till vänster visar korsningen Fleminggatan /Sankt Eriksgatan. Figur 34, till höger, cyklist på Drottningholmsvägen.



Trafiksäkerheten är en fråga på fler ställen inom avgränsningsområdet. Både korsningen Fleminggatan/Sankt Eriksgatan och Drottningholmsgatan/Sankt Eriksgatan är stora och rymmer flera trafikslag, inte minst cyklisters vars cykelfil delar gaturum med såväl bilar som bussar. Övergångställena regleras med trafiksignal.

Vid Drottningholmsvägens början ligger även Polisens garageinfart, som är en strategiskt viktig in-/utfart.

### **Noder: Mötesplatser, målpunkter och service**

Vid Fridhemsplan korsas den befintliga gröna och blåa tunnelbanelinjen och elva olika busslinjer dagtid, bland annat stombusslinjerna 1 och 4. Fridhemsplan i sig är således en etablerad nod i Stockholm, med mycket stadsliv. Här har många av husen upphöjda bottenvåningar med verksamheter i. Viktiga platser i området är bland andra Västermalmsgallerian som är en stor handelsplats och lokalt centrum, S:t Görans Sjukhus, Stockholms stads enda internationella bibliotek samt flertalet skolor, både förskolor, grundskolor och gymnasium.



Figur 35. Kafé med uteservering längs Sankt Eriksgatan.

Eftersom Fridhemsplan erbjuder en variation av funktioner för olika människor så finns här ett flöde av många olika befolkningsgrupper under stora delar av dygnet.

Söder om Fridhemsplan ligger Rålambshovsparken, som dels är en rekreativ målpunkt i sig, men som också passeras av många på väg till och från Marieberg, där en stor mängd arbetsplatser förekommer. En annan stor arbetsplats i området är Sankt Görans Sjukhus vars verksamhet även medför stor tillströmning av besökare.

Det rör sig också människor i alla åldrar och från hela staden i området på grund av kollektivtrafiknoden, skolor och arbetsplatser och det stora utbudet av handel och service. Flöden koncentreras främst kring korsningen Fleminggatan/Sankt Eriksgatan, men även mot Drottningholmsvägen.



Figur 37. Vid den norra biljetthallen, i korsningen Sankt Eriksgatan/Fleminggatan, ligger en galleria.



Figur 36. Vid korsningen Fridhemsgatan/Drottningholmsvägen finns uteserveringar och torghandel när vädret tillåter.



Figur 38. Kaféer, butiker och barer finns längs flera fasader runt Fridhemsplan.



Figur 39. Sant Görans sjukhus är en stor arbetsplats i området, liksom en verksamhet med många besökare varje dag. Bild tagen på S:t Göransgatan öster ut.



Figur 40. Drottningholmsvägens slut, sett från Kronobergsparkens sydvästra entré. Under muren i bildens mitt ligger en garagednedfart. Man kan ana de röda taken på husen i Fredhäll i siktlinjen rakt väster ut.

## 3.3 Liljeholmen

### Bakgrund

Liljeholmen ligger på den södra sidan om Stockholms innerstad. Under senare delen av 1800-talet var Liljeholmen Stockholms första industriförort. Som mest fanns ca 150 industrier runt Liljeholmen och på Lövholmen bort mot Gröndal. De flesta av de gamla fabriksbyggnaderna har idag rivits, men en del bebyggelse finns kvar – bland annat konsthallen Färgfabriken i Palmcrantzska fabriken, uppförd 1889.

Liljeholmens centrum ligger inklämt mellan två höjder, Nybohovsberget och Liljeholmsberget, samt sjön Trekanten och Södertäljevägen. Det byggdes på 1970-talet och kompletterades med galleria på 2000-talet. Liljeholmens centrum är idag en viktig handelsplats och knutpunkt för Stockholms södra delar. Det är en befintlig bytespunkt mellan flera olika trafikslag och nu även en del av ett större omvandlingsområde innehållande Liljeholmskajen, Marievik, Lövholmen och Södertäljevägen. För det sociala livet i området är målpunkter som bland annat sjön Trekanten och Liljeholmskajen viktiga.

I Liljeholmen är landskapet mycket kuperat och bitvis dramatiskt. Det är ett sprickdalslandskap med förkastningsbranter och tydliga dalgångar i öst-västlig riktning. Sjön Trekanten ligger där dalgången vidgas och skapar ett tydligt rum med Nybohovsbergets brant i ryggen. Landskapet upplevs som grönt eftersom de branta partierna delvis förblivit obebyggda och är vegetationsklädda. De obebyggda



Figur 41. Liljeholmstorget. I bakgrunden syns en av tunnelbanestationens biljetthallar i grön puts, uppförd på 1960-talet.

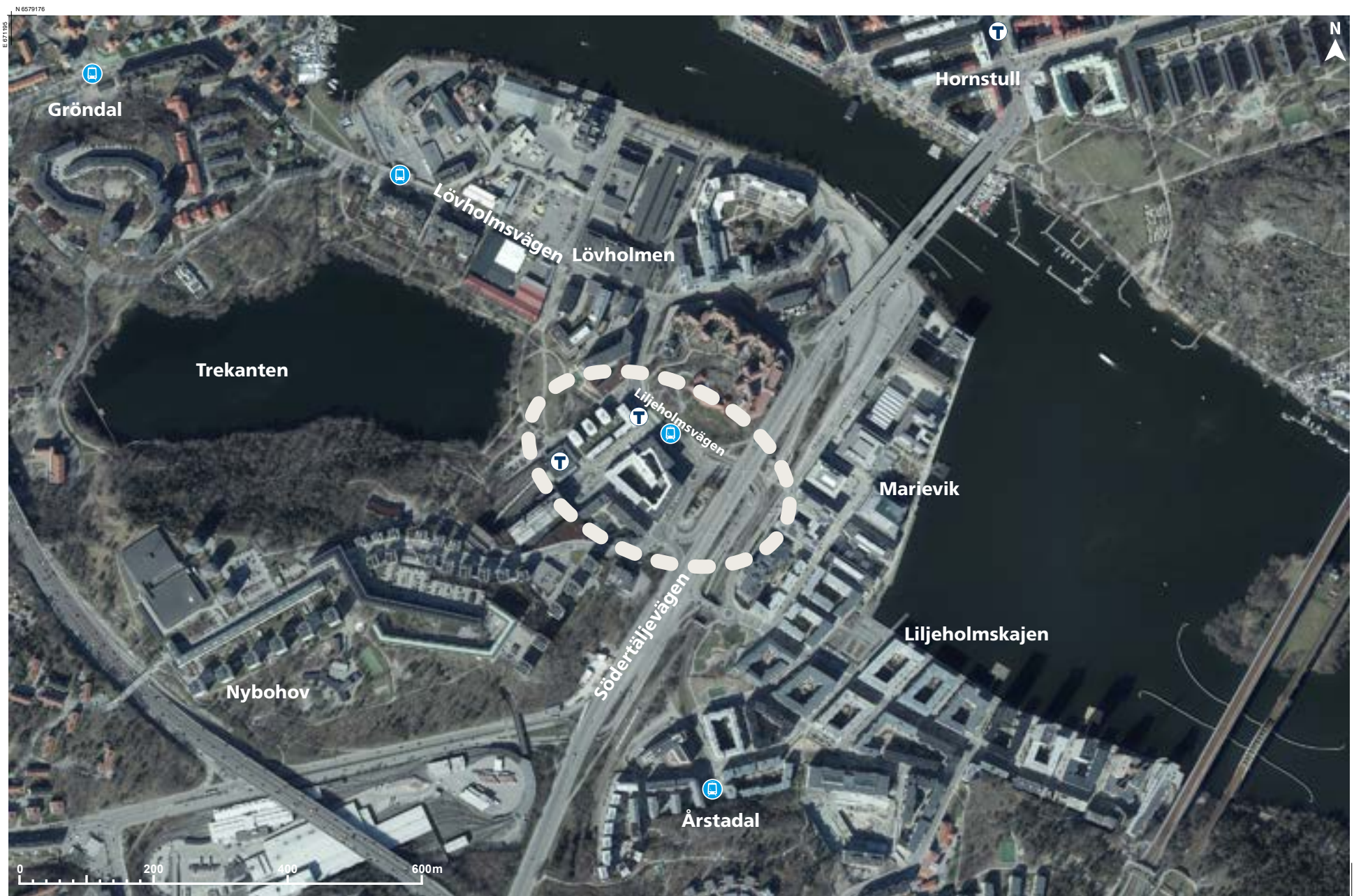
bergssluttningarna har stor betydelse för landskapsbilden, och dessa landskapsformer tillsammans med obebyggda dalstråk gör det ursprungliga landskapet läsbart.

Landskapet delas upp av infrastruktur som skapar tydliga barriärer. Framförallt Södertäljevägen, Hägerstenvägen och Essingeleden avskiljer Liljeholmen från dess omkringliggande områden. Essingeleden går på höga pelare vilket tillåter passage under, men den ger ändå en stor påverkan på både landskapsbilden och upplevelsen av platsen. Även delar av bebyggelsen på exempelvis Lövholmen utgör

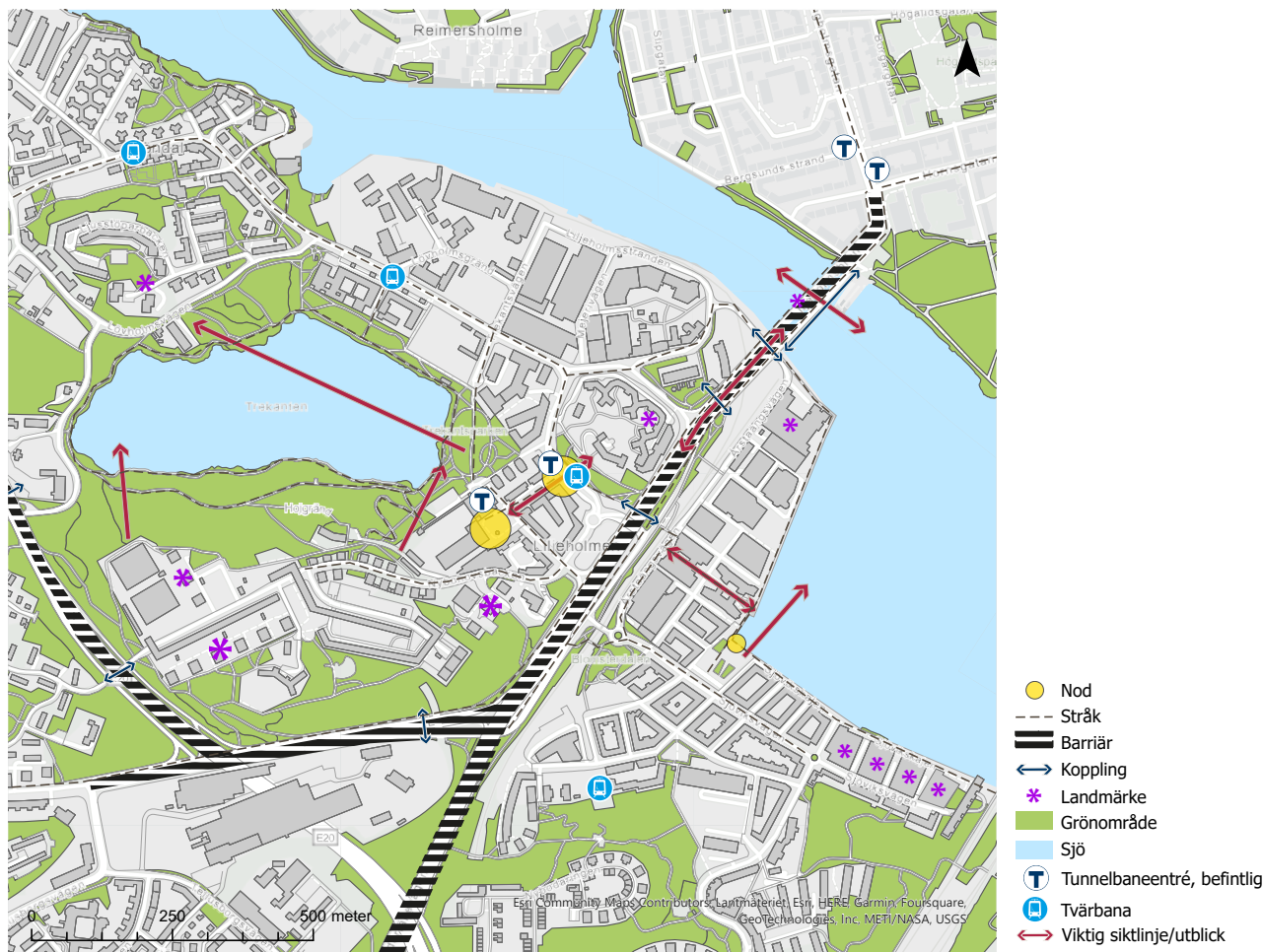
barriärer i landskapet i form av stora sammanhängande industriområden med hårdgjorda ytor utan grönska.

### Nyckelvärden

- Knutpunkt och omstigningsplats för flera olika kollektiva trafikslag
- Höga rekreativvärden: Närhet till sjön Trekanten med parker. Närhet till kajmiljöer och stränder mot Mälaren.
- Stadsdelscentrum med shoppinggalleria som attraherar kunder i ett större upptagningsområde
- Mix av bostäder, kontor, skolor, service och handel



Figur 42. Ortofoto över Liljeholmen där prickad cirkel visar ungefärlig placering av T-banans entré.



Figur 43. Kartdiagrammet visar en övergripande sammanställning av stadsbilsanalysen för Liljeholmen.

### Sammanfattande stadsbilsanalys

Liljeholmen är liksom Fridhemsplan redan idag en etablerad nod. Här korsas tvärbanan mellan Solna och Sickla med Tunnelbanans båda röda linjer innan dessa delas upp i två söderut. Här finns även en bussterminal. Liljeholmens centrum är också i sig en målpunkt – här finns restauranger, butiker och gym, inte minst i Liljeholmstorget galleria, men även runt torget. Vid sjön Trekanten finns populär lekpark, ett utegym och rekreationsstråk. Här finns också en av ingångarna till tunnelbanans södra biljetthall. Övriga ingångar finns mot torget närmast gallerian och mot tvärbanan. Centrumingångarna och butiksentréerna i Liljeholmen är i dagsläget riktade endast mot Liljeholmstorget, vilket skapar outnyttjade baksidor. Trots att grönområdet vid Trekanten är en uppskattad plats finns det idag endast en bristfällig koppling mellan det och dagens centrum. Det finns även få kopplingar mellan dagens centrum och den nya bebyggelsen på Liljeholmskajen och Marievik. Södertäljevägen skapar en fysisk barriär dem emellan, som är svår att ta sig över för fotgängare och cyklister. Stockholms stad planerar att göra om Södertäljevägen till en stadsgata för att minska dess barriäreffekt och underlätta rörelse mellan centrum och vattnet. Planeringen är dock i ett tidigt skede. I området finns flera höga hus synliga från stora delar av staden. Några exempel är punkthusen på Nybohovsberget och dels bebyggelsen längs Marievik och Liljeholmskajen.



Figur 44. Liljeholmen var Stockholms första industriförort. Som mest fanns ca 150 industrier runt Liljeholmen och på Lövholmen. De flesta av de gamla fabriksbyggnaderna har idag rivits, men en del bebyggelse finns kvar. Den gula byggnaden på bilden är Brännkyrka municipalhus. Huset uppfördes i början av 1900-talet, i jugendstil. Idag används huset som bostadshus med kontor och affärslokaler i bottenvåningen. Vy från Liljeholmsbron.

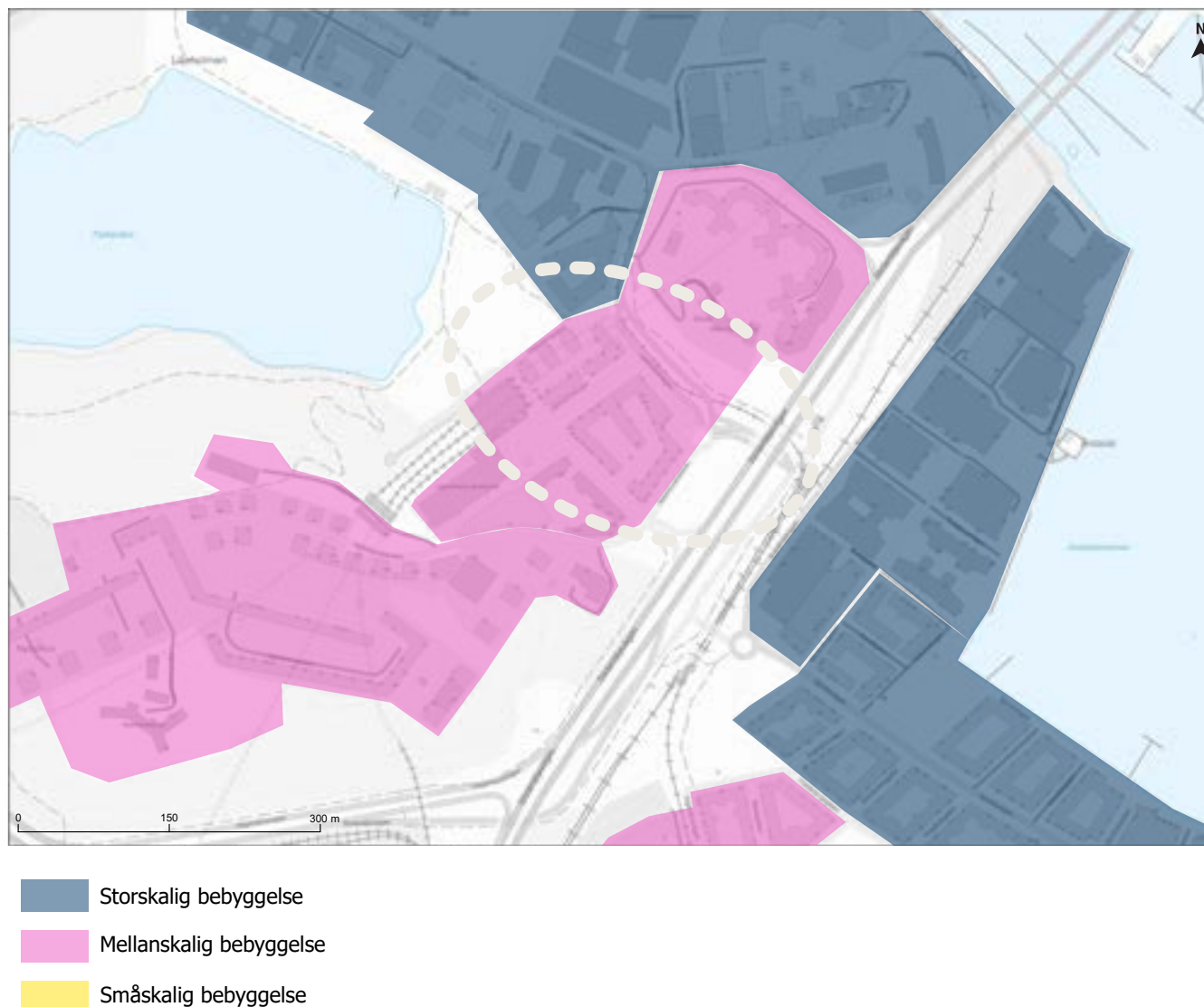
## Bebyggelsestruktur

Bebyggelsen i Liljeholmen centrums absoluta närhet domineras av mellanskalig bebyggelse, i en blandning av flerbostadshus och kontor. I omgivningen finns också industrier (Lövholmen, Marievik) och vid Liljeholmskajen ett nytt, storskaligt flerbostadsområde.

Liljeholmstorget omges av flera karaktäristiska byggnader. Ett av de mer iögonfallande är ett stort kontorshus med utanpåliggande ventilationskanaler i rostfri plåt. Byggnaden uppfördes i början av 1970-tal och arkitekt var Peter Tommos. Intill och delvis omgivande ligger Liljeholmstorgets galleria som uppfördes 2009, med en fasad i svart skärmtegel med gula och gröna fönsterpaneler.



Figur 45. Liljeholmstorget omges av flera stora byggnadsvolymer. På bilden syns galleria och kontorshus samt ett trapphus från torget ned till gallerians källarplan.



Figur 46. Kartdiagrammet visar bebyggelseskalan i Liljeholmen. Möjlig stationsplacering inringad.

Mot torget annonserar sig gallerian med en hög uppglasad gatuvåning med flera entréer: två stora direkt in till gallerian samt en handfull mindre ingångar till de butiker och restauranger som vetter mot torget. Här ligger också tunnelbanestationens södra biljetthall från 1960-talet, med en fasad i grön och beige ädelputs samt ett pulpettak. Mot parken på andra sidan syns stationens souterrängvåning med fasad i räfflad betong. Byggnaden är om-och tillbyggd flera gånger. Liljeholmstorget präglas också av kringliggande bostadshus med ljusa fasader och balkonger riktade mot torget. Husen är från 2000-talet och har verksamheter och entréer i bottenvåningarna.



Figur 48. Södra biljetthallen har ett skärmtak över entrén mot torget.



Figur 50. Inne i biljetthallen är väggarna utsmyckade med betongreliefer av Carl-Axel Lunding.



Figur 47. En av entréerna till gallerian vid torget. Liljeholmstorgets markbeläggning består av stora blommor av granit och metall, tänkta att vara identitetsskapande.



Figur 49. Torgets nordöstra sida präglas av flerbostadshus med verksamheter i förhöjda bottenvåningar.



Figur 51. Siktlinje längs torget. Tegelbyggnaderna på Liljeholmsberget syns i bakgrunden.



Figur 52. Liljeholmens centrum med tvärbanestationen i förgrunden, sett från Katrinebergsparken. Bussterminal med ventilationstorn till vänster, Liljeholmstorget och K-konsulthuset i bildens mitt, och tunnelbanestationens norra biljetthall till höger.

På höjden över Liljeholmen återfinns Nybohov med utpräglad modernistisk bostadsbebyggelse, främst från 60-talet. Nybohovsberget är bebyggt med flera höghus i 10–14 våningar och skivhus i 3–5 våningar. På berget ligger också Nybohovs vattenreservoar, ursprungligen byggd 1900–1904 men ombyggd 1959–1963, samt Nybohovsskolan. Området har även förtätats under 2010-talet med ett flertal flerbostadshus.

På andra sidan tvärbanestationen från Liljeholmstorget sett, ligger det något lägre Liljeholmsberget. Här ligger Brännkyrkas församlingshus från 1925, ritad av Hakon Ahlberg, som syns tydligt för de som står och väntar på tvärbanan. Idag inhyser byggnaden Nordiska musikgymnasiet. På sluttningen väster om byggnaden ligger Liljeholmens folkskola invigd år 1900. På berget ligger även ett bostadsområde byggt på 1990-talet, ritat av Göran Ahlqvist. Från Liljeholmsbron tornar bostadsbebyggelsen upp sig som ett fort i tegel.

Lövholmen och Marievik har idag en industriell prägel med stora byggnadsvolymer, i varierad ålder och karaktär. Liljeholmskajen präglas av större byggnadskomplex och slutna storkvarter, främst bostäder uppförda under 2010-talet. Längs kajen löper ett populärt kajstråk med flera restauranger. Även Marievik kommer att omvandlas från industrier till en storskalig funktionsblandad stadsdel. En ny detaljplan har vunnit laga kraft 2023 som tillåter en tät och hög kvartersbebyggelse i 6-32 våningar. Den nya stadsdelen kommer bli synlig från många platser i staden.



Figur 53. Nybohovsberget. De vita punkthusen från 1960-talet syns från stora delar av staden och är ett tydligt landmärke.



Figur 55. Brännkyrkas församlingshus från 1925, i nyklassicistisk stil. Genom portiken skymtas en skorsten från en elanläggning på andra sidan berget.



Figur 54. Liljeholmsberget sett från nordost (Liljeholmsbron). Bostadshusen från 1990-talet tornar upp sig som ett fort på berget, som även smyckas av en galjonsfigur av Acke Oldenburg. Verk av konstnären finns även i varje husentré.



Figur 56. Det framtida Marievik blir ett nytt landmärke i staden. I bakgrunden syns Liljeholmskajens siluett. Vy från Hornstull. Illustration: Stockholm stad/Sightline



Figur 57. Stadsmuseets klassificeringskarta över Liljeholmen med omnejd. Blå klassning bedöms ha högst kulturhistoriska värden, grön näst högst och gult bedöms ha vissa värden.

Det finns flertalet utpekade byggnader och miljöer i området som är registrerade på Stockholms stadsmuseums klassificeringskarta. Bland annat utgörs i princip hela Nybohov av grönklassad bebyggelse. Längs Liljeholmskajen är majoriteten av bebyggelsen nyuppförd och där har inte bebyggelsen inventerats.



Figur 58. Postmoderna kontorshus i Marievik.

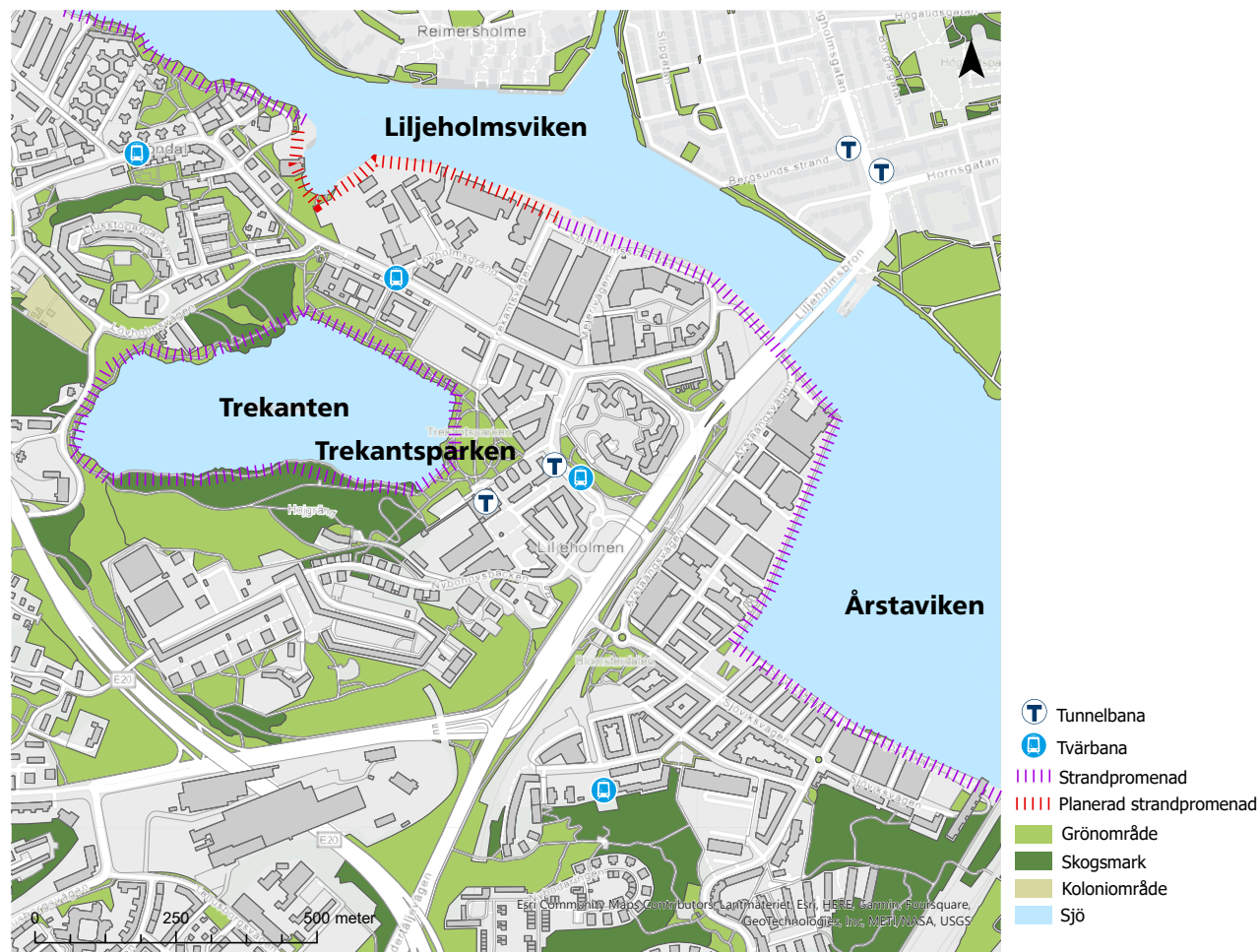


Figur 59. Det så kallade K-konsulthuset vid Liljeholmens centrum är gulklassat av Stockholms stadsmuseum. Byggnaden är ett av de mer iögonfallande i området med sina utanpåliggande ventilationskanaler i rostfri plåt. Byggnaden uppfördes i början av 1970-tal och arkitekt var Peter Tommos. I förgrunden syns den inglasade gångvägen som löper mellan Nybohovshissen och södra biljetthallen, vid Nybohovsbergets fot.

## Grönområden och rekreation

Liljeholmen ligger intill sjön Trekanten, men också nära vikarna i Mälaren som skiljer Söderort från Södermalm. Landskapet upplevs som grönt eftersom de branta partierna i området delvis förblivit obebyggda och är vegetationsklädda med ädellövskog i de lägre delarna och tallblandskog eller hållmarkstallskog i de högra delarna. Norr om Trekanten ligger Gröndal och här finns även gröna kopplingar österut till Vinterviken och Mörtviken i Mälaren.

Sjön Trekanten ligger i ett tydligt landskapsrum som omges av bebyggelse, en bergssluttning och Essingeleden. Runt sjön går ett stråk som använts flitigt för promenader och jogging. Stråket har två skilda karaktärer: den norra sidan har mer av parkkaraktär medan den södra sidan har naturkaraktär. Regelbundet längs hela stråket finns bänkar vända mot vattnet. Den norra sidans gångväg har asfaltsbeläggning och vägen går nära vattnet. Här finns en buskageomgiven lekplats med skateramp och en lund av ädellövskog med vild karaktär. Västerut ligger en sluttande gräsyta och en badbrygga på sommaren. Härifrån utgår även skridskoåkning på vintern. På södra sidan Trekanten ryms bara en smal promenadväg mellan vattnet och den norra sidan av Nybohovsberget. Här går gångvägen delvis på träbryggor som klänger på klipporna. Närmast Liljeholmstorget ligger Trekantsparken. Det centrala läget gör att många människor rör sig genom parken på väg till och från tunnelbanan, men även att många vistas i parken. Parken ligger lågt med utsikt över sjön och husen runt parken samt Nybohovsberget utgör parkens rumsliga gränser. I parken finns utegym, planteringar och en stor, öppen oval gräsyta som



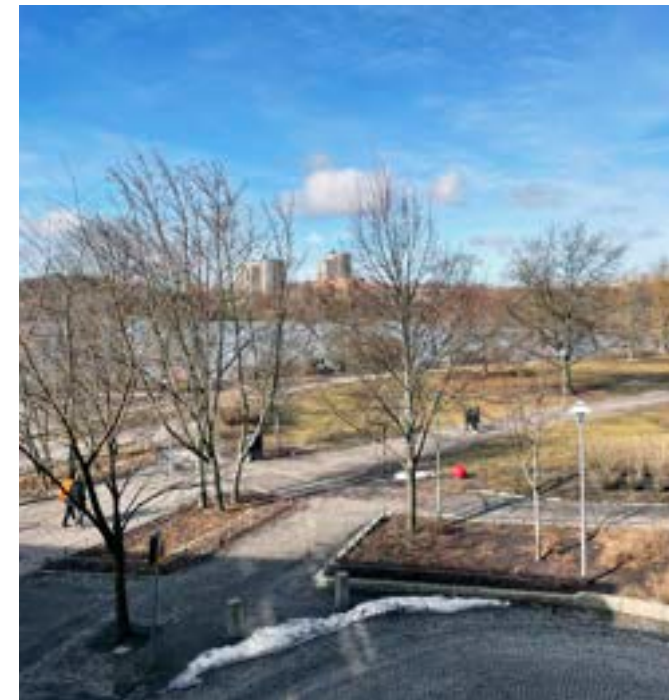
Figur 60. Kartdiagrammet visar grönområden i Liljeholmen.

genomkorsas av ett gångstråk. Här ligger också en populär lekpark – Fruktlekparken – som invigdes 1998. Här är lekskulpturerna, skapade av Johan Ferner Ström, i form av stora frukter. Området kring Trekanten har höga rekreationsvärden, det nästan 2 km långa promenadstråket används av många och här kan man få naturupplevelser året om i form av fågelliv och fiske, skridskoåkning, sol och bad. Även utsikten över sjön, naturen i slänten och den dramatiska

topografin gör upplevelsen värdefull. I och med att Trekanten binds samman med Vinterviken och Mälarstranden ger det även tillgång till ett långt sammanhängande parkstråk. Området är dock bullerstört av biltrafiken på Essingeleden och kan upplevas avskild från Liljeholmstorget, eftersom den inte gränsar mot några gator eller entréer och vänder sig mot sjön och grönskan.



Figur 61. Trekantsparken har höga rekreationsvärden, inte minst tack vare den öppna vyn över sjön mot Gröndal.



Figur 63. Vy över Trekantsparken från Liljeholmens centrum. Sjön ligger i ett tydligt landskapsrum.



Figur 62. Området närmast spåren är hårdgjort, upplevs som en baksida och fungerar som parkering. Bakom parkeringen syns även Trekantens aktivitetsområde med utegym. Vy från gångbron.



Figur 64. Runt sjön Trekanten går ett 2 km långt promenadstråk. Grönområdet binds även samman med Vinterviken, vilket skapar ett långt sammanhängande parkstråk.



Figur 65. Frukteleparken är en populär lekplats, inte minst för barnen på närliggande förskolor.



Figur 66. Liljeholmskajen har blivit ett populärt promenadstråk. På bilden överst syns den storskaliga bostadsbebyggelsen längst kajen, med Årstabron i bakgrunden.

Precis vid tvärbanestationen ligger Katrinebergsbacken, ett mindre naturområde som genomkorsas av promenadvägar. I och med det centrala läget bidrar det med upplevelse av grönska på platsen och den vegetationsklädda höjden har stort värde för landskapsbilden.

Trots Liljeholmens närhet till Mälaren upplevs sjön ganska otillgänglig, i och med att industrier tagit de närmast vattennära lägena längst Liljeholmsviken i anspråk. Områdena kring Liljeholmskajen och Marievik som nu håller på att bli funktionsblandade bostadsområden med kajstråk längs Årstaviken upplevs ännu ganska avskilda från Liljeholmens centrum, då Södertäljevägen fungerar som barriär. Detta gäller också de grönområden som ligger söder om Liljeholmen, kring Årsta. Stockholms stad planerar dock att minska dess barriäreffekt genom att göra om Södertäljevägen till en stadsgata i framtiden.



Figur 67. Del av Sjövikstorget.

## Landmärken

Bebyggelsen på höjderna (Nybohovsberget, Liljeholmsberget) utgör tydliga landmärken vid Liljeholmen centrum. Framförallt bostadsområdet i Nybohov, ritat av Bertil Ringqvist och uppfört under 1960-talet, syns långväga. Liljeholmsbron mot Hornstull är även den en viktig orienteringspunkt. En bit längre från centrum är det Liljeholmskajens höga hus som utgör landmärke, vilka snart får sällskap av ännu högre bebyggelse i Marievik. Liksom bebyggelsen på kajen kommer den nya stadsdelen bli synlig från många platser i staden.

## Stråk och kopplingar

Tunnelbanans röda linjer, mellan Ropsten och Norsborg samt mellan Mörby centrum och Fruängen, passerar båda här innan de förgrenas söderut. Här ligger också en underjordisk bussterminal som trafikeras av ett flertal busslinjer och underlättar byten mellan buss och tunnelbana. Flera privata busslinjer – exempelvis flygbussarna och FlixBuss har även de hållplatser i Liljeholmen. I Liljeholmen stannar även tvärbanan som går mellan Solna och Sickla. Spåren löper från Gröndal längs Lövholmsvägen och hållplats Trekanten, till Liljeholmsvägen där hållplats Liljeholmen ligger mitt emellan Liljeholmstorget och Liljeholmsberget. Spåren fortsätter sedan under Södertäljevägen och mot Årstadal. Även bilar och bussar passerar längs Liljeholmsvägen. Vid tvärbanans hållplats är gatans mitt försedd med ett stängsel.

För de som tar sig fram med cykel är cykelbanorna längs Hägerstensvägen, Södertäljevägen och Lövholmsvägen viktiga stråk. Att södra Stockholm kopplas samman med Södermalm via Liljeholmsbron är också viktigt, för både cykel, gång och biltrafikanter,



Figur 68. Punkthuset på Nybohovsberget är landmärken som syns från stora delar av Stockholm. Framför husen syns Södertäljevägen, som utgör en barriär mellan Liljeholmen och omkringliggande områden.

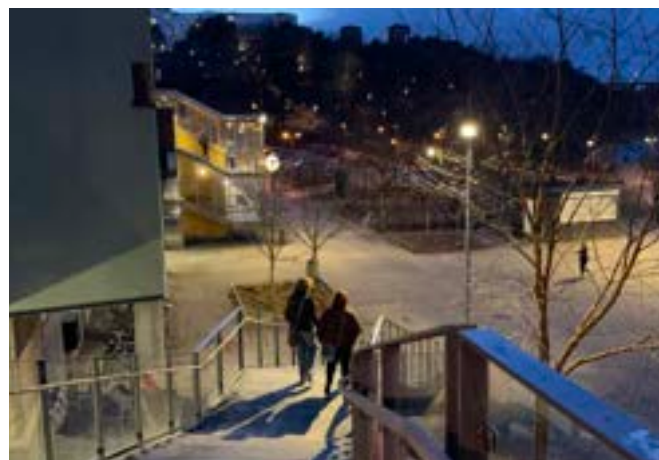
då det är en av få bropassager över viken som används av många som pendlar mellan Stockholms södra och norra delar. Från Södermalm kan man sedan ta sig vidare mot Norrmalm via Västerbron eller Slussen. Via Gröndal kan man också ta sig till Essingeöarna, Bromma och nordvästra Stockholm. För de som promenerar finns fina stråk via Trekanten vidare mot Vinterviken och ett långt promenadstråk längs Mälaren söderut, liksom kajstråket längs Liljeholmskajen.



Figur 69. Tvärbanestation Liljeholmen. Liljeholmsberget och Katrinebergsbacken syns i bakgrunden.

Idag finns en bristfällig koppling mellan Liljeholmstorget och området vid sjön Trekanten, som ligger lägre. Centrumgångarna i Liljeholmen centrum är riktade mot Liljeholmstorget, vilket bidrar till att en outnyttjad baksida skapats. Här finns potential att skapa ett bättre samband, men också en tryggare och attraktivare plats, i och med läget. Idag är "baksidan" en återvändsgränd som avslutas med en parkeringsplats (se figur 62, s. 38). Endast en trappa förbinder platserna idag. De få entréer som är förlagda mot gränden leder till bostadshus samt till tunnelbanans trapphus och hiss, som även den tydligt upplevs som en bakdörr snarare än en inbjudande entré. Den barriäreffekten som finns idag skapar en avskildhet mellan grönområde och centrum, men när parken är mer öde kvällstid bidrar det med en känsla av otrygghet.

Till Nybohovsberget kan man ta sig via Nybohovsbacken från Liljeholmstorget eller via Nybohovsviadukten över Essingeleden från Aspudden på västra sidan. Det går också en hiss upp på berget i en tunnel genom Nybohovsberget från Liljeholmens tunnelbanestation. Trappor finns också genom naturmarken från Trekantsparken.



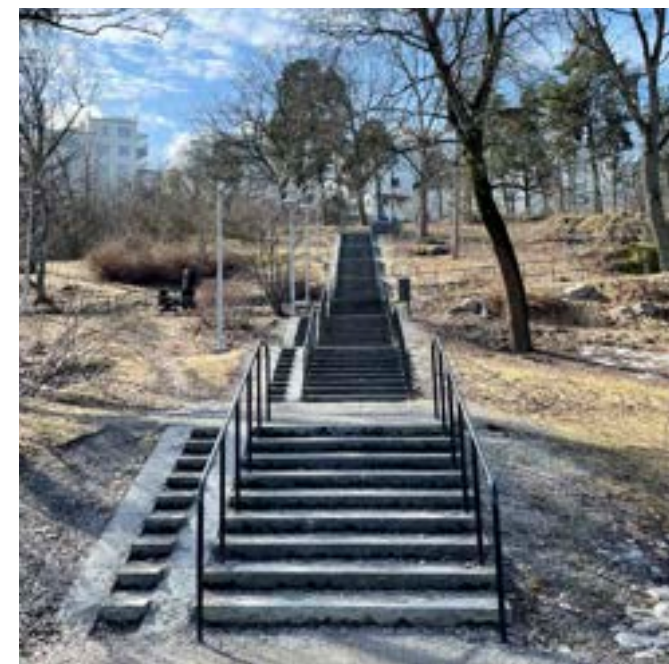
Figur 71 a och 71b, ovan: Från Liljeholmstorget går kopplingen till Trekanten via en gränd ned till vad som uppfattas som en baksida. Det upplevs otryggt kvällstid. Entrén till tunnelbanan från parken leder till ett trapphus.

Figur 70, till vänster: Kopplingen mellan Trekanten och Liljeholmstorget sett nedifrån Liljeholmsgränd.

Figur 73, till höger: En av kopplingarna mellan Trekanten och Nybohovsberget går via en trappa genom naturmarken längs bergssluttningen.



Figur 72. Kopplingen mellan Liljeholmen centrum och Marievik/Liljeholmskajen går genom en tunnel under Södertäljevägen, för både oskyddade trafikanter och spårtrafiken. Bild tagen i riktning mot Marievik.





Figur 74. Mellan de två byggnaderna börjar Liljeholmsgränd, som leder ner till Trekantsparken. Gränden upplevs som en baksida och avslutas med en parkering. Vy från Katrinebergsbacken.

Figur 76, till höger. Stråket tvärs genom Trekantsparken leder till Lövholmen via Trekantsvägen, längs de röda byggnaderna i bilden.



Figur 75. Gångväg från Liljeholmsgränd ner i Trekantsparken. Till vänster Frukteleparken, till höger en förskola i bottenvåningen på ett bostadshus (se figur 74).





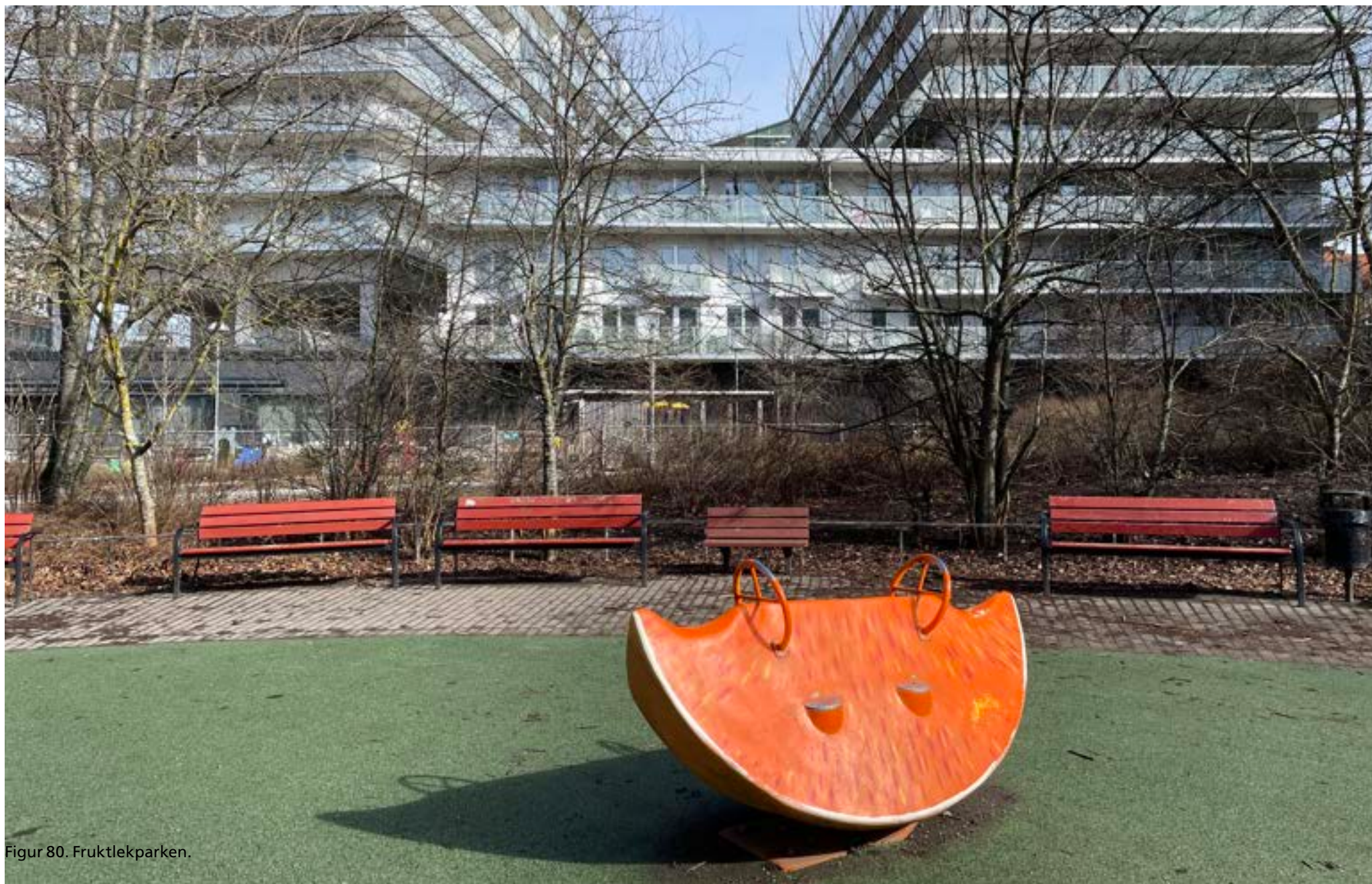
Figur 77, ovan: Entrén till södra biljetthallen från Trekantsparken idag. Figur 78 och 79, nedan från vänster: bostadshusen vid torget har verksamheter i bottenvåningarna. Flöden av människor koncentreras till området på Liljeholmstorget, mellan gallerian och tvärbanestationen med tunnelbanestationen lokaliserad däremellan.



Det finns även få kopplingar mellan dagens centrum och den nya bebyggelsen på Liljeholmskajen och Marievik, i och med den hårt trafikerade Södertäljevägen. Södertäljevägen skapar en fysisk barriär som är svår att ta sig över för fotgängare annat än via en tunnel söder om Liljeholmsberget. Problemet lär förvärras när även Marievik förtätas med bostäder. Idag finns längs Liljeholmskajen ett populärt kajstråk med flera restauranger och fik.

### **Noder: Mötesplatser, målpunkter och service**

Liljeholmens centrum är en viktig handelsplats och knutpunkt för Stockholms södra delar. För det sociala livet i området är målpunkter som bland annat Trekanten, Lövholmen, Nybohovsbacken, Marievik och Liljeholmskajen viktiga. På Liljeholmstorget finns torghandel och plats för temporära evenemang. Platsen används av såväl boende och arbetande i närheten som av besökare från ett större upptagningsområde. Flöden av människor koncentreras främst till området på Liljeholmstorget, mellan gallerian och tvärbanestationen med tunnelbanestationen lokaliserad däremellan. Flöden finns även mellan Lövholmen och Liljeholmens centrum via Trekanten, samt mellan Liljeholmskajen och Liljeholmens centrum under Södertäljevägen - främst under dagtid pga de många arbetsplatser som finns i Marievik. Det finns ett stort antal gymnasieskolor i närheten av Liljeholmens centrum, främst på Lövholmen. Dessutom finns en ungdomsmottagning och ungdomsgård nära torget, vilket gör att många unga från hela staden rör sig i området runt Liljeholmstorget dagtid. Det finns även daglig verksamhet för personer med funktionsnedsättning, som också den har ett stort upptagningsområde. På Lövholmen finns också viktiga kulturverksamheter, så som Färgfabriken.



Figur 80. Fruktleksparken.

## 3.4 Årstaberg

### Bakgrund

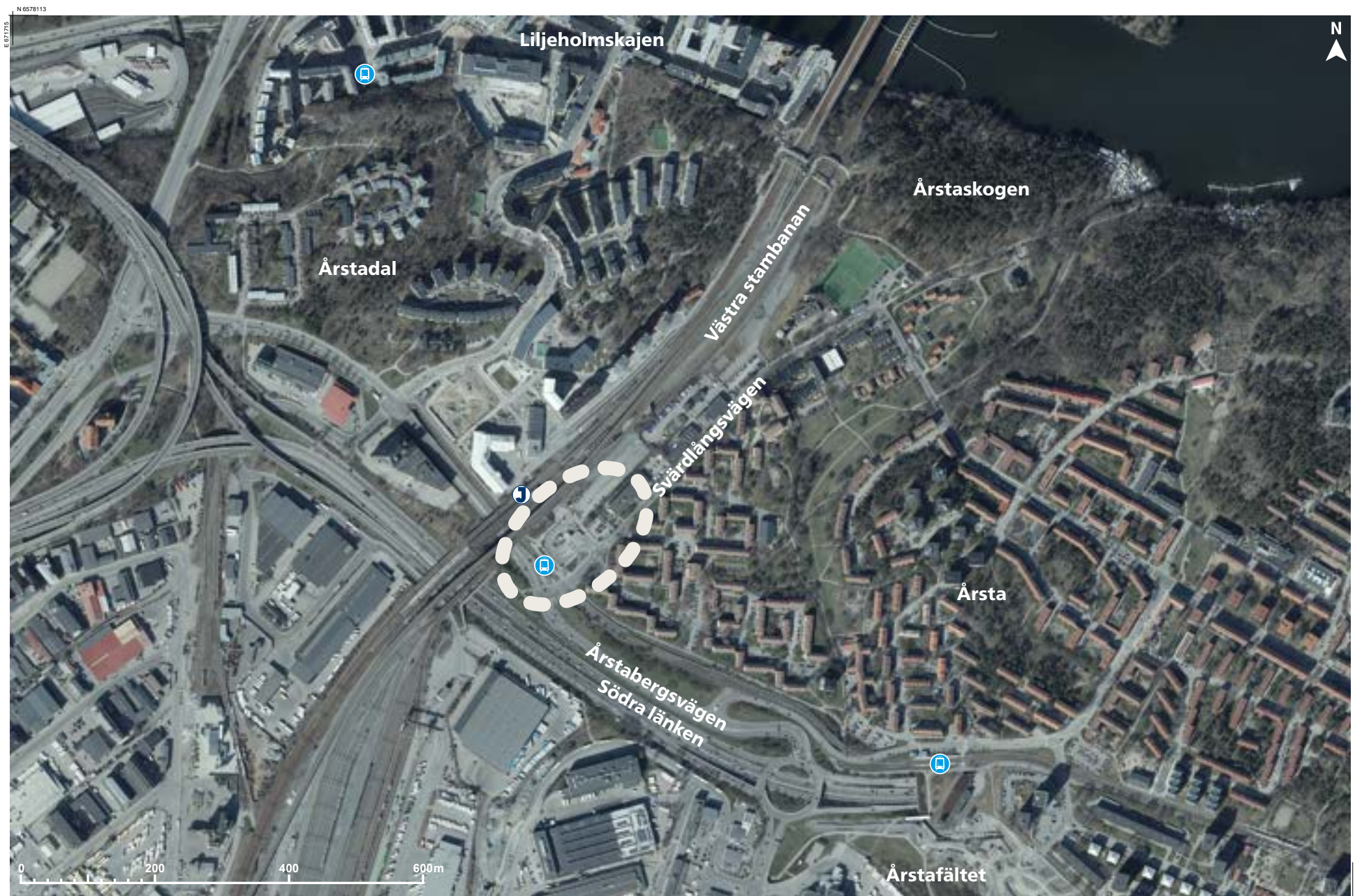
Årstaberg ligger mellan stadsdelarna Liljeholmen och Årsta i Söderort. Området har främst karaktäriserats av industri och en kollektivtrafikhud, men håller just nu på att utvecklas till en funktionsblandad stadsdel. En ny detaljplan antogs 2016 som omvandlar det gamla industriområdet väster om stationen till ett nytt funktionsblandat område. Bostadsbebyggelsen kommer att bestå av tre kvarter med slutna gårdar, ett friliggande hus vid den centralt belägna parken och fem punkthus. Husen varierar i höjd mellan 7-24 våningar. Ny grundskola och nya förskolor byggs också och centralt i området anläggs en grön kvarterspark. Byggnation påbörjades 2017 och allt beräknas färdigställas 2027. Även stationsplatsen ska byggas om, vilket beräknas färdigt 2025.

### Nyckelvärden

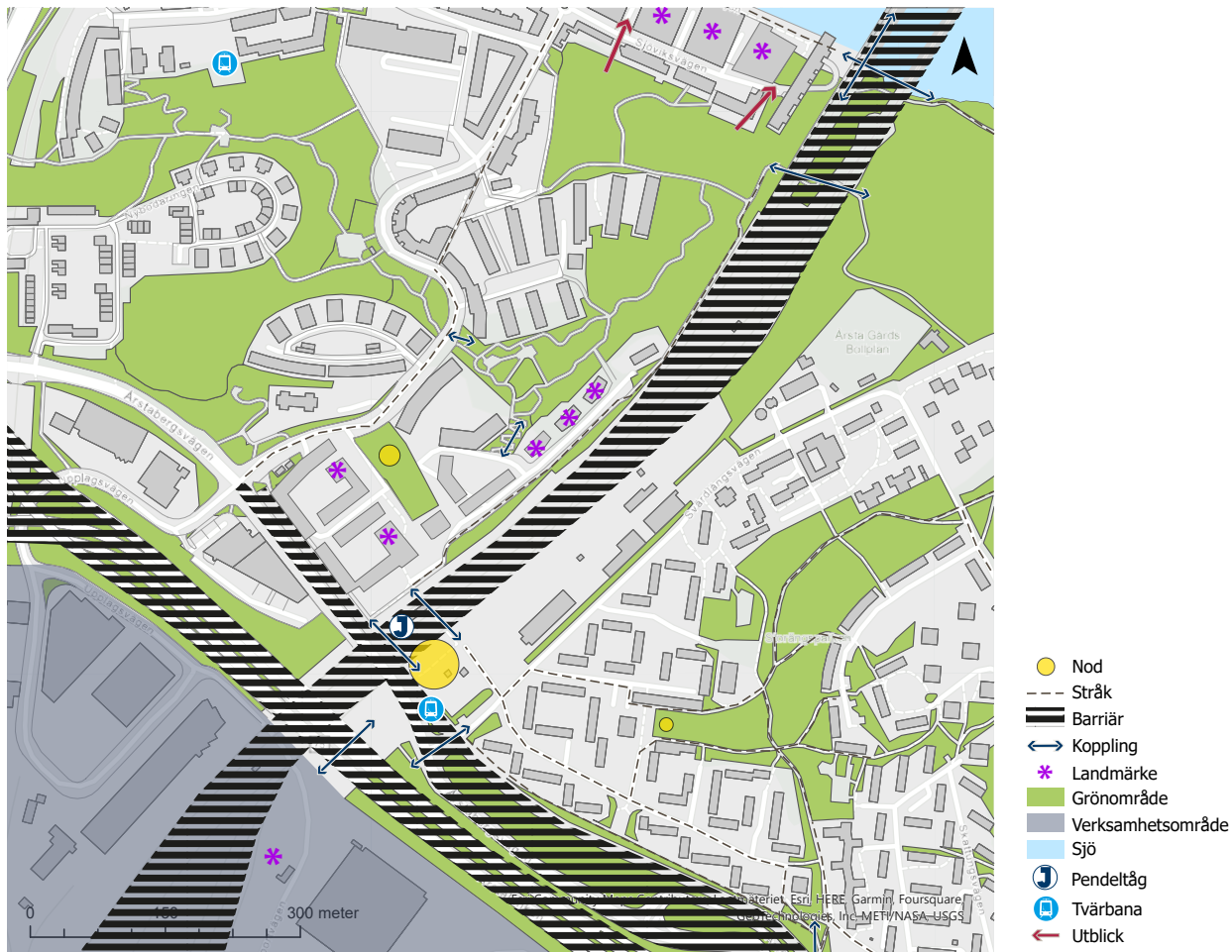
- Bytespunkt för pendeltåg, tvärbana och buss
- Pågående stadsutveckling
- Närhet till naturreservat och vatten
- Tillgängligt för biltrafik



Figur 81. Från perrongen på pendeltågstationen i Årstaberg ser man ett nytt funktionsblandat område växa fram.



Figur 82. Ortofoto över Årstaberg där prickad cirkel visar ungefärlig placering av T-banans entré.



Figur 83. Kartdiagrammet visar en övergripande sammanställning av stadsbilsanalysen för Årstaberg.

### Sammanfattande stadsbilsanalys

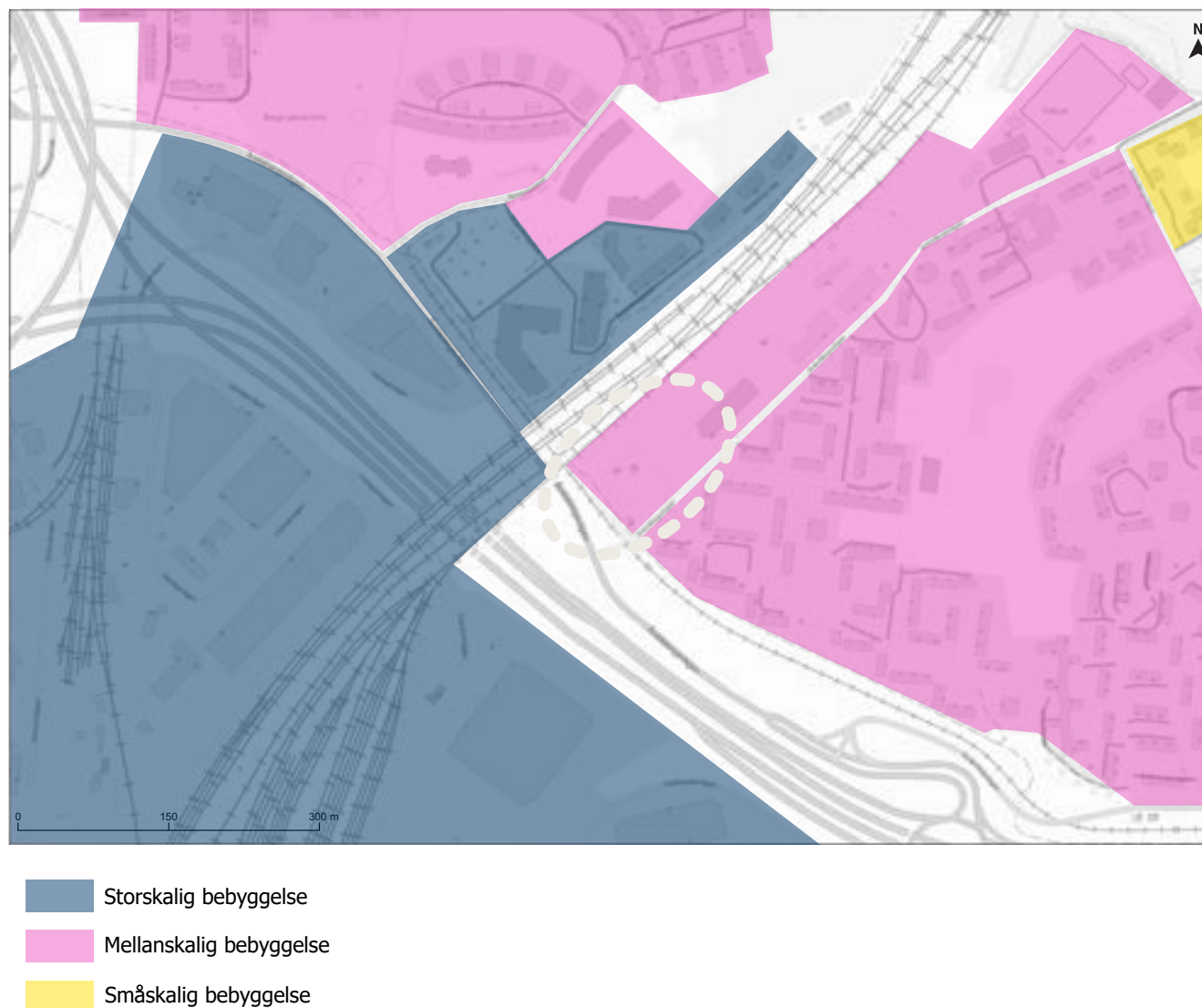
Årstaberg avgränsas av Årstabergsvägen i söder, Svärdlångsvägen i öster, av Årstadal i norr och Nyboda i väster. Området karaktäriseras främst av hårdgjorda ytor, industribyggnader och järnvägsspår, som löper på pelare rakt över området. Just nu pågår stadsomvandling på norra sidan om järnvägsspåren, där tidigare verksamhetsområde blir bostadsbebyggelse med verksamheter i bottenvåningarna. Här byggs även fem höga hus som blir tydliga landmärken i Årstaberg. Den södra sidan av järnvägen domineras av ett busstorg (Svärdlångsplan), hårdgjorda parkeringsytor och industribyggnader i 2-3 plan. Svärdlångsvägen löper längs området ungefär parallellt med spåren och på andra sidan denna ligger bostadsområdet Årsta. Här ligger även Skälderviksplan och Storängsparken som mynnar ut i Årstaskogen och Årsta holmar, ett naturreservat som sträcker sig längs hela Årstaviken. I och med läget har Årstaberg en naturlig koppling till Årsta, där även många av de som använder kollektivtrafiknoden bor. Sjöviksbacken och stadsomvandlingsområdet på östra sidan om spåren är svagare kopplat i och med att spåren är en stark fysisk barriär mellan områdena. Kontakten med verksamhetsområdena Västberga och Årsta på andra sidan Södra Länken är svag, då den samt Årstabergsvägen tillsammans utgör en stark barriär och målpunkter saknas.

## Bebyggelsestruktur

Bebyggelsen kring det tänkta stationsområdet i Årstaberg är i gränslandet mellan storskalig och mellanskalig. Industrierna och den nya stadsdelen som tar form är storskaliga, medan bebyggelsen i Årsta främst är uppfört i 3-6 våningar. Årstaberg är idag främst en kollektivtrafiknod som domineras av en ca 3000 m<sup>2</sup> hårdgjord yta i form av ett busstorg, samt en lika stor infartsparkering. Förutom bussarnas körfält finns här glasade busskurer, en liten parkyta och två grön-och vitkaklade teknikbyggnader närmast tvärbanestationen. Mitt på torget ligger en kiosk och en grill, båda uppförda med fasad av träribbor, pulpettak och skärmtak. Även en offentlig toalett finns vid torget. Några egentliga stadskvaliteter - förutom några stora träd - saknas helt. En del verksamheter, så som hotell och gym, är idag lokaliserade i industribyggnaderna längs Svärdlångsvägen. En av dessa byggnader är grönklassad av Stockholms stadsmuseum.



Figur 84. Tänkt stationsläge för nya biljetthallen är någonstans vid Svärdlångsplan, busstorget i Årstaberg. I bakgrunden syns ett av de gulklassade lamellhusen i Årsta.



Figur 85. Kartdiagram över bebyggelseskalan i Årstaberg. Industrierna och den nya bebyggelsen är betydligt mer storskalig än flerbostadsområdet Årsta.



Figur 86. Skälderviksplan i Årsta, inte långt från den planerade nya tunnelbanestationen.

Den angränsande delen av bostadsområdet Årsta byggdes på 1950- och 1960-talet. Bebyggelsen består av lameller i 3 våningar, samt ett 6 våningar högt punkthus. Samtliga är gulklassade. Ett längre stenkast från busstorget ligger Skälderviksplan, ett litet torg med höga rekreationsvärden. Torget omges av stora hängpilar som skapar en ombonad känsla. Här finns en damm, en liten blomsterträdgård och en stenlagd terrass. I öster öppnar torget upp sig mot Storängsparken men markeras mot slutet av ett gjutjärnstaket och nivåskillnad. Längs en av fasaderna mot torget finns förhöjda och glasade bottenvåningar som ger stadskvaliteter. Idag utnyttjas inte platsens fulla potential.



Figur 87. Skälderviksplan vetter mot Storängsparken i öst. Den gula byggnaden är en förskola uppförd 2019.



Figur 88. Stadsmuseets klassificeringskarta. De gulklassade industribyggnaderna som nu rivits syns ännu precis ovanför "Årstaberg".

Den nya bebyggelsen norr om järnvägsspåren ersätter delvis gulklassade industribyggnader. Detaljplanen som förverkligas tillåter en tätare och mer storskalig struktur än i Årsta, samt mer funktionsblandning. Här uppförs just nu bostadshus som varierar i höjd mellan 7-24 våningar. I bottenvåningarna tillåts centrumändamål, i första hand vänd mot parken, samt förskolor. En ny stationsplats byggs vid pendeltåget, där det idag finns en trappkoppling. På grund av nivåskillnaderna anläggs stationsplatsen i en nedre och en övre del. Befintlig bostadsbebyggelse på Sjöviksbacken uppfördes i början av 2000-talet, men här ligger också Årsta gamla skola, grönklassad och uppförd 1904.



Figur 89. De höga husen i kvarter 5 är redan uppförda. Längs spåren löper ett stråk bort mot Sjövikshöjden och en koppling till Årtaskogen på andra sidan.



Figur 90 (illustrationsplan) och 9 (foto). Ny bebyggelse växer fram i Årstaberg. Längs gatorna planeras bottenvåningar med olika typer av verksamheter att förläggas. I områdets mitt, till höger om höghuset i bild och framför skolans entré, planeras park och lekpark. Fotografiet föreställer gatan mellan kvarter 3 och 4. Illustrationsplan ovan: Stockholms stad



Figur 91. Den nya bebyggelsen norr om spåren vid Årstaberg. Närmast i bild pågår bygget av den nya stationsplatsen i två nivåer.



Figur 92. Mitt på busstorget står en kiosk och en grill, båda med skärmtak och fasader klädda i träribbor.



Figur 93. Längs spåren är stora ytor avsatta för parkering.

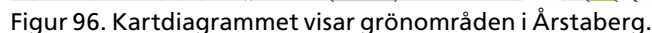


Figur 94. Årstaberg är starkt präglad av sin infrastruktur. Höghuset vid Östberga torg går att ana från perrongen.



Figur 95. Precis intill busstorget finns en liten park med bänkar och rumsskapande murar. På vintern, när bilden är tagen, upplevs platsen inte särskilt grön då den till stor del är hårdgjord. I bakgrunden syns två teknikbyggnader.

Inom avgränsningsområdet är grönyttorna få, även om det finns en liten parkyta i busstorgets sydöstra del. I parken finns ca 10 uppväxta träd, men parken är till stor del hårdgjord. Här finns parkbänkar och rumsskapande murar för de som väntar på sin buss. I nordöst ligger Storängsparken, ett stort grönområde som mynnar ut i Årstaskogen och Årsta holmar, ett naturreservat som sträcker sig längs hela Årstaviken. I anslutning till parken ligger också Skälderviksplan, ett torg som tillsammans med Storängsparken båda är exempel på tidigare nämnda «Stockholmsstil». Det råder dock en allmän brist på anlagda parker och lekplatser runt Årstaberg och de parker som finns utsätts för ett mycket högt slitage då de används av områdets förskolor för sin dagliga uteverksamhet. Industrierna söder om Årstaberg saknar grönområden och Årstafältet är i nuläget byggarbetsplats. I det nya funktionsblandade området norr om spåren tillskapas nu en park, som blir viktig för upplevelsen av området nära stationen. Här ligger också Kråkberget, som tillgängliggör naturmarken norr om planområdet genom anläggning av en gångväg i en grön kil mellan skolan och bostadsbebyggelsen, med en trappa från Sjöviksbacken i läge norr om skolan och med en trappa från lokalgata i planområdets nordöstra del. Naturmarken är en del av stadsdelsparken Årstabergsparken, och står i sin tur i förbindelse med såväl Årstaskogen i öster via en gång- och cykelbro över järnvägen som med naturmarken runt Nybodahöjden.



## Landmärken

Den nya bebyggelsen längs järnvägsspåren fungerar som tydliga landmärken i området, där de med sina 17-24 våningar accentuerar Årstabergs nya funktion i staden. Den storskaliga infrastruktur som Västra stambanan utgör fungerar också den som ett landmärke i området, liksom de stora brandgula lyftkranarna i verksamhetsområdet söder om Årstaberg.

Figur 97. Kranarna i verksamhetsområdet fungerar som landmärken. Vy från Svärdlångsplan söderut.





Figur 98. Tvärbanestationen. Platsen fungerar som en nod på så vis att här möts man när man byter färdssätt, men har inga stadsmässiga kvaliteter. Spåren utgör också en en barriär.

### Stråk och kopplingar

I Årstaberg möts tvärbana, buss, pendeltåg, cykel- och gångtrafik, vilket gör det till en viktig bytestpunkt för olika trafikslag. Platsen domineras av busstorget och Västra stambanans spår, som korsar platsen på stora pelare. Hur bra platsens kopplingar till omgivningen är beror på vilket trafikslag som används. För oskyddade trafikanter upplevs platsen svårorienterad, trafikosäker och med svag rumslighet.

Området har en naturlig koppling till de befintliga bostadsområdena i Årsta, öster om området, där många av de som använder kollektivtrafiknoden bor. Sjöviksbacken och stadsomvandlingsområdet på östra sidan om spåren är svagare kopplat i och med att spåren är en stark fysisk barriär mellan områdena. Dessa områden ligger även på en högre höjd jämfört med Årstaberg och nås av trappor när man passerar

under järnvägsspåren.

Med dagens utformning av kollektivtrafiknoden Årstaberg finns viss risk för konflikter mellan resenärer som byter mellan olika trafikslag. Längs Årstabergsvägen, mellan pendeltågsstationen och tvärbanan, går ett regionalt cykelstråk men högt flöde av cyklister särskilt under rusningstid. För att ta sig från tvärbanan till pendeltåg och buss måste detta cykelstråk korsas, vilket kan ge upphov till trafikfara. Samma risk finns när stressade resenärer springer över busstorget för att hinna med tvärbana eller pendeltåg.



Figur 99. Årstabergs nya landmärken tornar upp sig bakom busstorget, i form av fyra höga hus – ett i 24 våningar och tre stycken i 17 våningar. På bilden syns också den kiosk och grill som finns på busstorget.

### Noder: Mötesplatser, målpunkter och service

Eftersom Årstaberg främst är en bytespunkt för flera olika kollektiva färdssätt utgör dessa hållplatser de främsta mötesplatserna här. I området rör sig resenärer som byter mellan tvärbana, bussar och pendeltåg, vilket skapar periodvisa flöden i direkt anslutning till hållplatser och stationsentréer.

De sociala värden som finns på platsen utgörs framförallt av boende och bostäder i närområdet. Här finns få befintliga sociala målpunkter som lockar utomstående besökare. De mest betydande målpunkterna är grundskolan Sjöviksskolan, några närliggande förskolor och LSS-bostäder.

På busstorget finns en kiosk och en grill, samt en « foodtruck » i form av en husvagn, men däremot inga övriga servicefunktioner. Intill infartsparkeringen ligger ett gym och ett hotell. Vid Skälderviksplan finns bland annat ett litet livs, pizzeria och en frisör. Det som nu byggs väster om spåren kommer snart bidra till nya målpunkter och mer service, då flera av de nya bostadshusens bottenvåningar kommer rymma verksamheter. Kopplingarna till Skälderviksplan skulle också kunna stärkas och underlaget för fler verksamheter där bli större.



Figur 101. Årstaberg är idag en bytespunkt för flera kollektiva färdssätt. Västra stambanans järnvägsspår korsar platsen.



Figur 100. Flerbostadshus i Årsta.



Figur 102. I bottenvåningarna vid Skälderviksplan rymmer verksamheter.



Figur 103. Sjöviksskolan, en av målpunkterna i det nya området som växer fram.

Figur 104. Passagen under spåren i Årstaberg.



## 3.5 Årstafältet

### Bakgrund

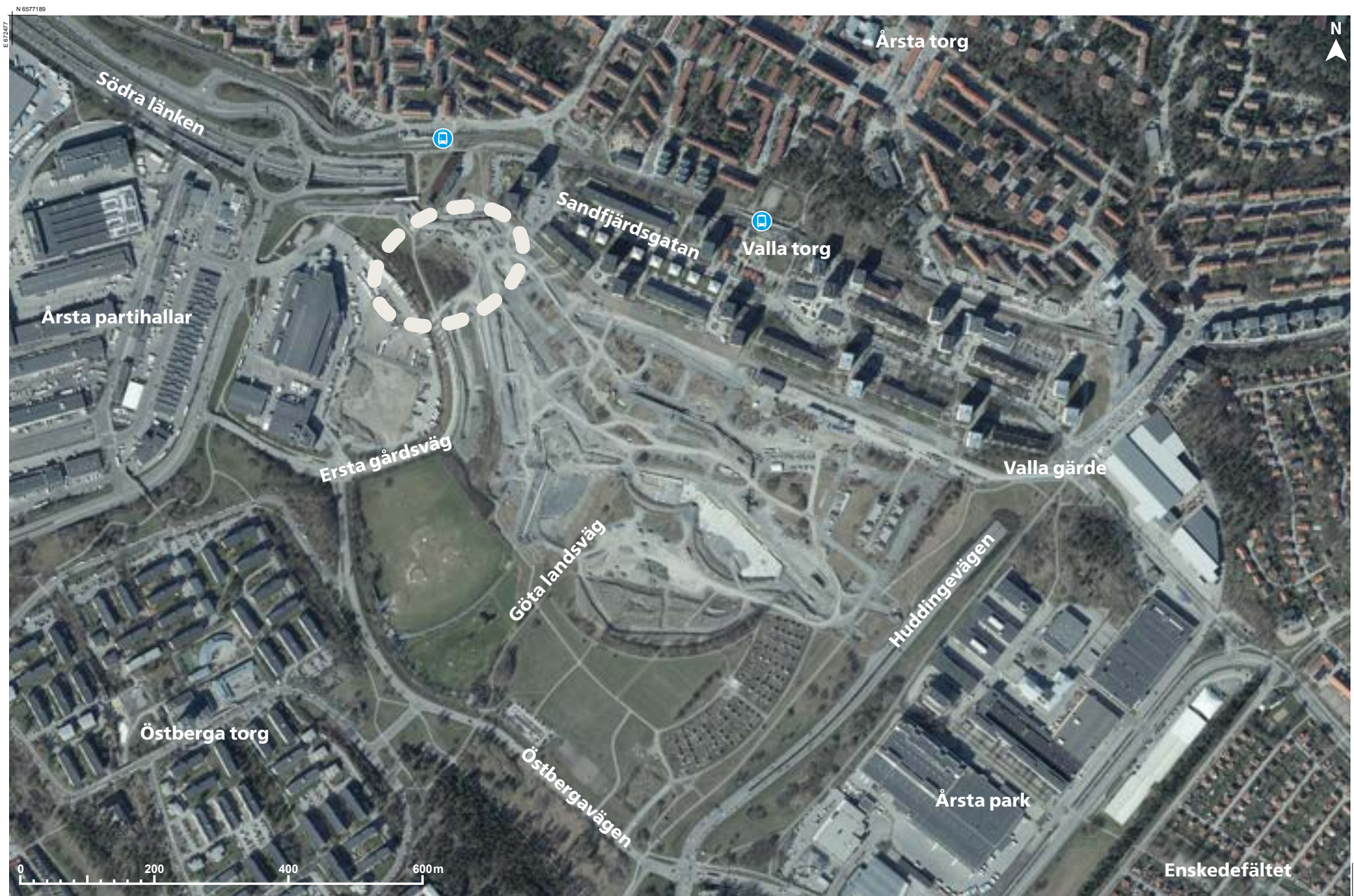
Årstafältet ligger söder om Årsta och strax sydöst om Årstaberg. Årstafältet ligger i en av Stockholms sprickdalar, och precis som namnet antyder har området främst varit ett stort gräsfält, ett grönområde som främst används för rekreation, idrott- och odlingsmöjligheter. Idag är Årstafältet en pågående arbetsplats som omvandlar fältet till en ny funktionsblandad stadsdel. Det finns planer att bygga bostäder, kontor, skolor och verksamheter på Årstafältet, där tunnelbanan kommer att bli en viktig del i infrastrukturen. En del av planerna har redan vunnit laga kraft, medan andra är i ett tidigare skede. Det finns idag befintliga hållplatser för såväl tvärbana som buss i utkanten av det planerade området. Den nya tunnelbanestationens läge hänger samman med Stockholms stads planering av den nya bebyggelsen. Stationen kommer att ligga i norra delen av den nya bebyggelsen, men inte precis vid tvärbanans station Årstafältet.

### Nyckelvärden

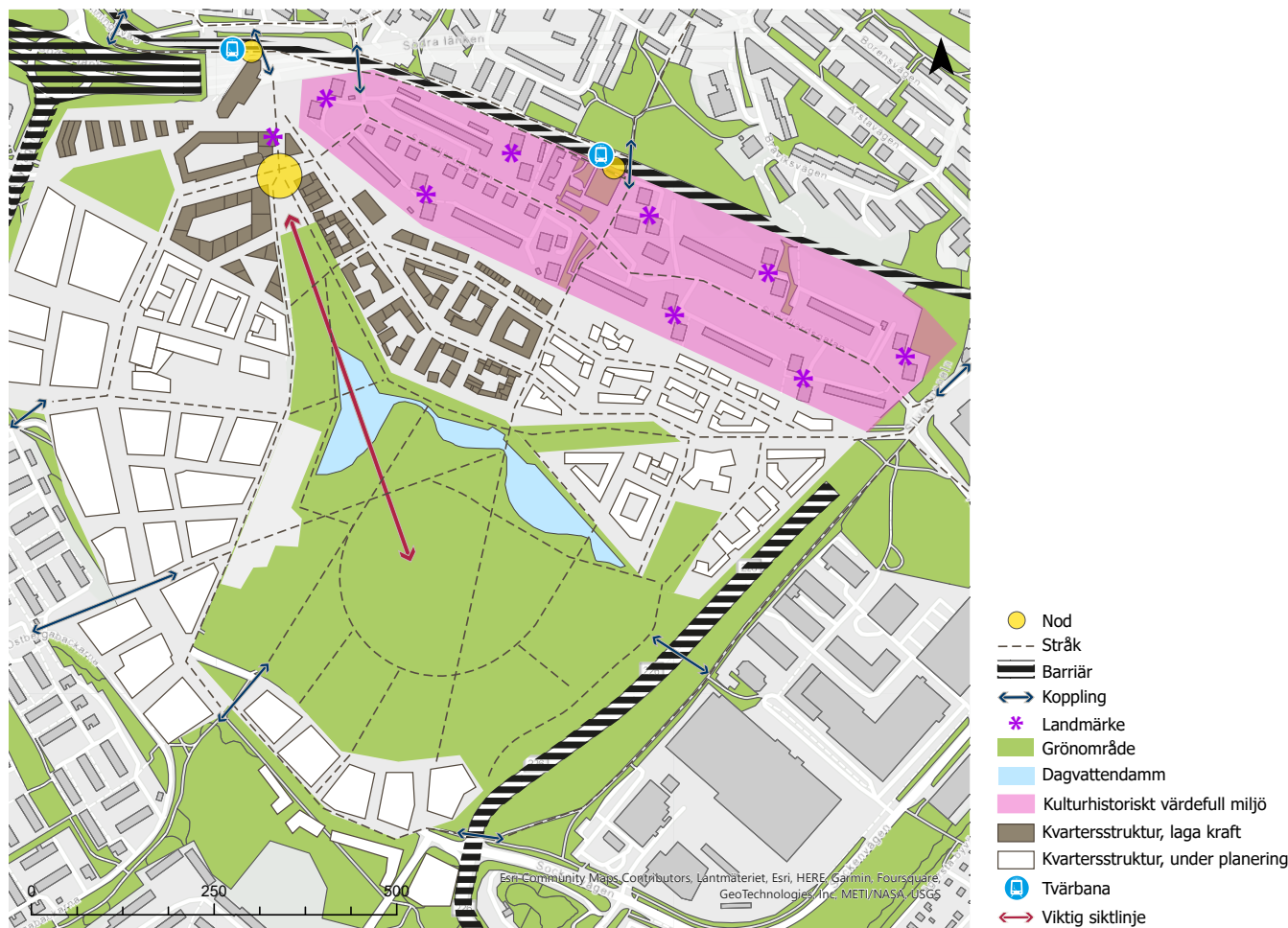
- Stora rekreationsvärden
- Pågående stadsutveckling
- Koppling till Årsta och tvärbanan



Figur 105. Illustrerad strukturplan över planerad bebyggelse på Årstafältet. Etapp 1, 2s och 2n har vunnit laga kraft. Övriga är i ett tidigare skede. Tanken är att Årstafältet ska utvecklas till en tät och funktionsblandad stadsdel. Tänkt stationsläge är markerat med en brun ellips. Illustration: Stockholm stad



Figur 106. Ortofoto över Årstafältet där prickad cirkel visar ungefärlig placering av T-banans entré, i områdets norra del.



## Sammanfattande stadsbilsanalys

Då Årstafältet i detta nu genomgår en stor förändring blir analysen för området lite annorlunda gentemot övriga stationslägen i detta PM. Årstafältet kommer att byggas ut etappvis och det finns omfattande planer för hela området. 3 av förväntade 8 detaljplaner har vunnit laga kraft mars 2023. De laga kraftvunna planerna innebär nästan 3000 nya bostäder, men även anläggning av park, fyra dammar för dagvattenhantering, torg, kontor, offentlig service som förskolor och livsmedelsbutik. Även en del av den befintliga infrastrukturen påverkas, exempelvis tvärbanans hållplats. Tre broar ska byggas för att binda ihop den nya bebyggelsen på ena sidan om dammarna med parken på andra sidan. Flera stråk genom parken anläggs, och ett huvudstråk väntas gå mellan kvarteren upp mot stadsdelscentrum i norr. Husen ska få entréer ut mot gatan och verksamheter i bottenvåningarna, så som butikslokaler och förskolor. På flera ställen utmed gatorna anläggs små torg och platsbildningar. Bebyggelsen förväntas ha variation i höjd, form och stil, delvis inspirerad av Årsta centums 50-talsstil.

Årstafältets norra entré kommer markeras med områdets högsta byggnad, som blir ett landmärke. Det planeras även för en högre, avskärmande bebyggelse utmed trafiklederna. Planen tillåter både bostäder och centrumändamål alternativt kontor och centrumändamål här. Det är inom detta området den nya tunnelbanestationen samt dess biljetthall förväntas ligga.

Här är bottenvåningarnas utformning mot huvudgatan och de offentliga miljöerna viktiga och förhöjda bottenvåningar (minst 4,5 m höga) med publika verksamheter och entréer planeras, för att undvika slutna fasader och skapa ett aktivt gaturum.



Figur 108. Visionsbild stadsdelsparken.  
Illustration: Stockholm stad

Det mest centrala läget på Årstafältet ligger strax söder om tänkt stationsområde. Detaljplanen här ger möjlighet för nära 800 nya lägenheter, och blir en av de tätaste delarna i området. Här planeras torg och offentlig service som förskolor och livsmedelsbutik, vilket skapar målpunkter i området. Bottenvåningarna här ska också de vara förhöjda och ha en offentlig karaktär med publika verksamheter, och flera entréer planeras för att skapa en aktiv gata. Man vill även skapa en tydlig bebyggelsefront mot parken och torget. För att skapa variation i gatubilden och en intressant stadsbild uppmuntrar planen till små byggnadsenheter och utkragade byggnadsdelar. Stadsdelen kommer fortsatt omringas av en del barriärer, som främst utgörs av Södra länken och

tvärbanan. Även omgivande industrier kan påverka upplevelsen. De nya stråken och kopplingarna till Östberga i sydväst och Årsta i norr samt de nya målpunkter som den nya bebyggelsen kommer att utgöra kommer dock sammanlänka områdena och minska upplevelsen av avskildhet. Att Årstafältet får en tunnelbanestation är även det viktigt för stadslivet i området, då det länkas samman med övriga staden och blir en målpunkt för boende i övriga Årsta. Det är även området kring stationen och torget intill som förväntas bli en av de viktiga noderna i området, förutom befintlig tvärbanestation.



Figur 109. Årstafältet sett från sydöst, med planerad ny bebyggelse. Det finns planer för hela området, men de har kommit olika långt i processen. Därför är vissa byggnader endast illustrerade som vita volymer, medan vissa är mer detaljerade – främst i närheten av planerat stationsområde. Det är även där högst och tätast bebyggelse koncentreras.  
Illustration: Stockholm stad

### Bebyggelsestruktur

Bebyggelsen som planeras på Årstafältet har stor variation i typ, höjd, form och stil och uttrycksfull arkitektur. Den nya stadssiluetten kommer att skapa en varierad och tydlig front mot parken och den nya bebyggelsen som planeras är tätare än befintlig i Årsta. Bebyggelsestrukturen blir mellanskalig, med främst slutna kvarter, i ca 3-9 våningar. Men även högre bebyggelse planeras: vid tänkt stationsläge blir bebyggelsen 9-22 våningar. I den västra delen av fältet möts en lägre skala i Östberga, vilket talar för att bebyggelsen blir lägre där (dessa planer har ännu inte vunnit laga kraft). Det övergripande gatunätet består av vinklade och varierade gator som skapar oväntade utblickar och platsbildningar. Grannområdet Årsta utgörs främst av ett sammanhållet bostadsområde med flerbostadshus. Dessa är tydligt placerade i grönska med en stor andel anlagd och sparad natur. Majoriteten av bebyggelsen utgörs av trevåningsbyggnader som är tydligt grupperade och placerade i förhållande till varandra. Även högre punkthus förekommer i större omfattning, inte minst i närheten av Årstafältet och kring Valla torg där bebyggelsen generellt är i en högre skala. Bostadsområdet är från sent 1950-tal och består av fjorton våningar höga punkthus och låga lameller i ett rytmiskt planmönster. På avstånd utgör dessa en kraftfull siluett mot Årstafältet idag, en effekt som kommer försvinna när den nya bebyggelsen kommer på plats. Bebyggelsen har klassificerats som ett kulturhistoriskt värdefullt område.



Figur 110. Kartdiagrammet visar den planerade skalan i området. Vid tänkt stationsområde blir skalan större.



Figur 111. Gulklassade punkthus kring Valla torg.

Valla gårde kännetecknas annars även av sin glesa bebyggelsestruktur, med svag kontakt mellan byggnader och gator. Placering och utformning av gångstråk, gårdar och vegetation syftar till att avskärma bebyggelsen från den tidigare tungt trafikerade genomfartsleden Årstalänken. Området har på senare år förtätats med sju punkthus i fyra våningar utmed den södra sidan av Sandfjärdsgatan. Det har även byggts en restaurang i en våning. Här i den södra delen av Årsta, som angränsar till det som blir det nya Årstafältet, finns idag en liten centrumbildning vid Valla torg, vid Sandfjärdsgatans mittersta del. Årsta Partihallar, verksamhetsområdet väster om Årstafältet, är storskaligt.

I Årsta finns främst gulklassade, men även flertalet grönklassificerade byggnader samt enstaka blåklassificerade byggnader. Årsta centrum utgör även riksintresse för kulturmiljövården. Stadsdelscentrum, invigt 1953, utgör ett av landets tidigaste exempel på en s.k. grannskapsenhet, med ”torget som vardagsrum”. Det förekommer också flertalet fornlämningar i området. Bland annat återfinns ett gravfält vid Valla torg, samt den idag bäst bevarade delen av Göta landsväg. Landsvägen är en medeltida färdväg söderut som går över Årstafältet. Idag är vägsträckningen till största del utplånad, men den delen som går över Årstafältet är bevarad och numera ett fornminne. Göta landsväg ska även bevaras i framtiden.



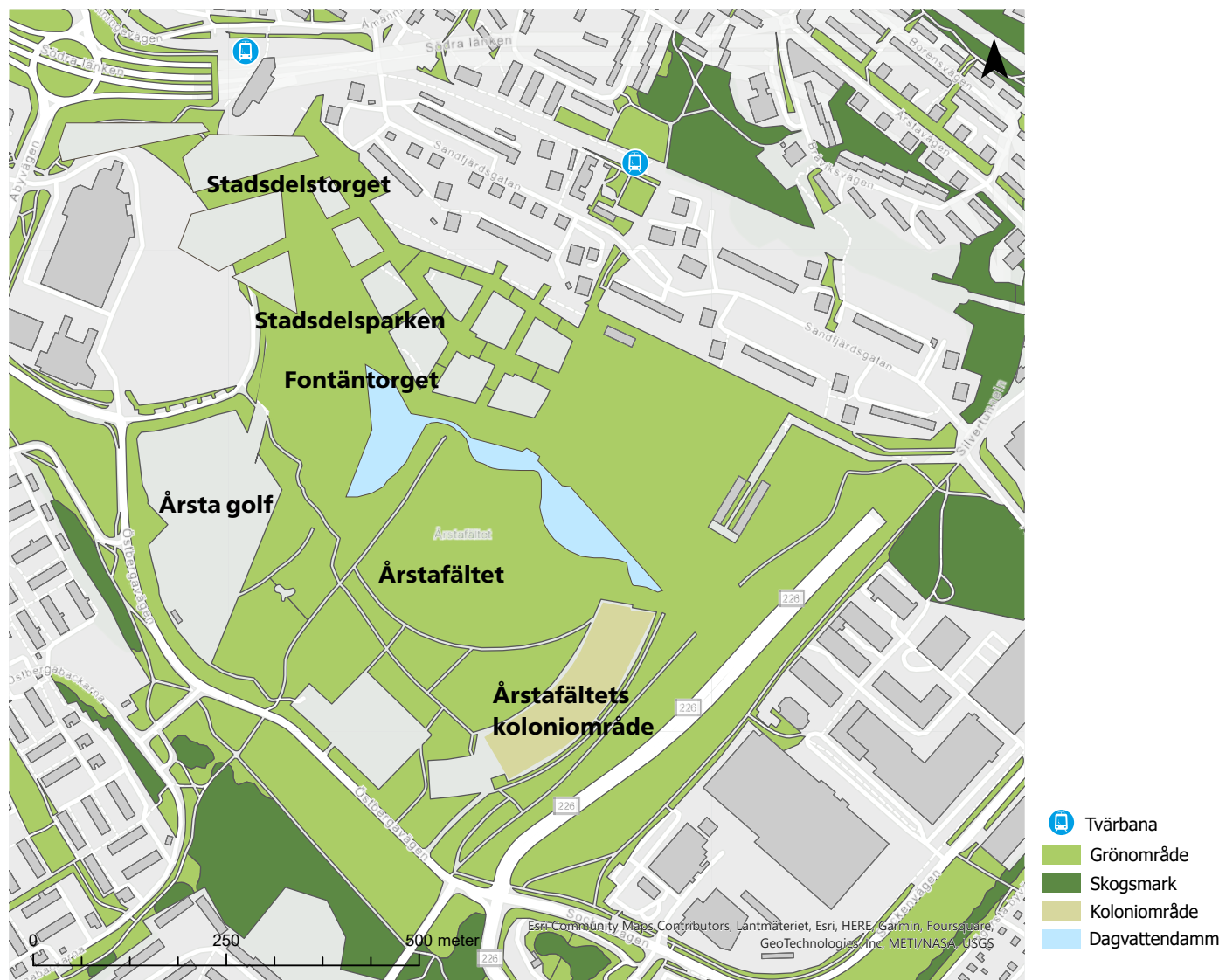
Figur 112. Förtätning längs Sandfjärdsgatan.



Figur 113. Stadsmuseets klassificeringskarta. Valla gårde är klassificerat som kulturhistoriskt värdefull miljö (grön ram). Årsta centrum är blåmarkerat och utgör riksintresse för kulturmiljövård.

## Grönområden och rekreation

Årstafältet ligger i en dalgång som sträcker sig i öst-västlig riktning och är en del av det storskaliga sprickdalslandskap som är typiskt för Stockholm. De intilliggande bostadsområdena Årsta och Östberga är byggda på berg- och moränplataer. Hela Årstafältet var tidigare grönområde, som främst använts som strövområde, för picknick och lekar. Med den planerade bebyggelsen får grönområdet tydliga bebyggelsefronter i norr och väster, och den obebyggda ytan minskar från 50 till 30 hektar. Fältet avgränsas även fortsättningsvis av ett sammanhängande skogsområde mot Östberga i söder. Sammantaget behålls en del av parkens nuvarande funktioner, men den nya utformningen skapar ett mer omslutet landskapsrum. Parken får också mer differentierade ytor, med både slutna och öppna rum. Valla å rinner rakt genom fältet i öst-västlig riktning och är till viss del bevuxen av kaveldun och vass idag. Ån mynnar ut i Valladammen, som är en större anlagd dagvattendamm. Denna håller på att ersättas med flera dagvattendammar för att skapa bättre dagvattenhantering och större rekreativvärden i den nya miljön: inte minst genom att de utformas med spänger, bryggor och utsiktstorn. Det öppna fältet som bevaras utformas som ett centralt, inre parkrum som förstärks genom att inramas med vegetation mot kanterna. Fältet ska ha ett naturligt uttryck och flexibla ytor som ger plats för tillfälliga större evenemang och spontana aktiviteter.



Figur 114. Analysen av Årstafältet utgår från nuläge samt nya detaljplaner som vunnit laga kraft. Idag är platsen främst byggarbetsplats, och stadens långsiktiga planer innebär mer bebyggelse och mindre grönska än detta. Se visionsbild på sida 61, figur 109.

Mellan det öppna fältet och stadsdelstorget anläggs även den så kallade Stadsdelsparken, en kilformad park norr om dammarna. Denna ramar in med två så kallade "parkbryggor" längs bebyggelsen. Parken har fri sikt mot dammarna och det öppna fältet och bidrar med bostadsnära lek och rekreation. I anslutning till dammen i söder anläggs även en yta med vattenspel – Fontäntorget. I och med byggnationen är stora delar av fältet otillgängligt när denna PM skrivs, men Årstafältets södra del, med bland annat golfanläggning, öppna fält, hundrastgård och kolonilotter, är tillgänglig. Koloniområdet har nyligen flyttats och kommer vara kvar.



Figur 115. Årstafältets struktur är uppbyggt av två "vingar" av bebyggelse som möts vid torget. Strukturens stomme är huvudgatan som sammanfogar Ersta gårdsväg (väst) och Sandfjärdsgatan (öst). Den andra stommen utgörs av "parkbryggorna" som går från torget söderut mot Östberga och österut till planerad bro över till Enskedefältet. Illustration: Stockholm stad



Figur 116. De nya volymerna som förväntas bli landmärken vid Årstafältet, sett från norr. Illustration: Stockholm stad

### Landmärken

Idag är det punkthusen i Årsta som utgör landmärken på platsen. När Årstafältet bebyggs kommer dessa tappa sin idag tydliga funktion, då tillkommande byggnadsvolymernas skala inte kommer vara markant lägre och omgivningen inte längre öppen. Planernas högsta byggnadsvolymer kommer istället placeras vid Årstafältets norra entré, där även tunnelbanestationen planeras. Dessa kommer att utgöras av två byggnader, tänkta att fungera som orienteringspunkter. Den högsta planeras bli 22 våningar.

### Stråk och kopplingar

Idag finns hållplatser för såväl tvärbana som buss intill Årstafältet, liksom regionala och lokala cykelstråk. Årstafältet är också omgivet av flera genomfartsleder med höga trafikflöden, så som Huddingevägen och Åbyvägen. Dessa är viktiga anslutningsvägar till Södra länken och tidvis hårt trafikerade. De utgör tillsammans med tvärbanans



Figur 117. Tunnel för oskyddade trafikanter under tvärbanespåren mellan Årsta och Årstafältet. Till vänster syns ventilationstornet för Södra länkens tunnlar.

spår fysiska barriärer mellan omkringliggande områden och Årstafältet. De kopplingar som finns norrut går i tunnlar under spåren vid Storängsparkens södra mynning, samt vid Valla torg. Över spåren kan man ta sig vid Årstafältets tvärbanestation, liksom vid infarten till Sandfjärdsgatan. De nya planerna vid Årstafältet tillskapar inga nya kopplingar norrut. Kopplingarna till Östberga kommer dock att stärkas. Idag upplevs promenadvägen mellan stadsdelarna lång och delvis otrygg, då sträckan är både sparsamt befolkad och upplyst. Med ny funktionsblandad bebyggelse, nya målpunkter och entréer mot gatorna som bidrar till fler människor längs stråket, samt bättre integrerade vägar, kommer upplevelsen förändras och förbättras. Även kopplingarna till Enskedefältet förbättras, då en bro över Huddingevägen planeras. Tunnelbanan kommer i framtiden att bli en viktig del i infrastrukturen i Årsta, och genom att tunnelbanans entré placeras vid

Årstafältet knyts det nya området samman med den omgivande staden. När Årstafältet står klart är det den så kallade "huvudgatan" som kommer att vara nya Årstafältets bredaste gata, som ämnar binda ihop Sandfjärdsgatan med Ersta gårdsväg och Östbergavägen. Gatan blir knappt 30 meter bred och kommer få trädplanteringar. Längs med huvudgatan kommer det att finnas cykelbanor i båda riktningarna som ingår i stadens huvudcykelnät. Här planerar man också stora och små mötesplatser och breda trottoarer som ger möjligheter för ute-serveringar. Precis vid stadsdelstorget planeras en busshållplats med omedelbar närhet till stadsdelscentrum.



Figur 119. Tvärbanestationen vid Årstafältet fungerar även som en koppling över spåren norrut.



Figur 118. Mot Östberga avgränsas Årstafältet av ett skogsparti samt en golfanläggning.



Figur 120. En gång- och cykelväg löper längs tvärbanespårets norra sida mellan Årstaberg och Årstafältet.

### Noder: Mötesplatser, målpunkter och service

Området kring tvärbanan, den nya tunnelbanan och stadsdelstorget förväntas bli de nya större målpunkterna på Årstafältet. Även Stadsdelsparken kan förväntas bli en populär mötesplats under årets varmare månader, i och med dess soliga läge, de nya dammarna och närheten till både kollektivtrafik och bostadsbebyggelse. I dagsläget är golfbanan och kolonilotterna i den södra delen av Årstafältet de sociala målpunkter området erbjuder. I övrigt är det framförallt skolor och förskolor som är belägna i den befintliga bebyggelsen, men på avstånd från planerad station.



Figur 121. Illustrationsplan detaljplan Årstafältet etapp 2 Norra. Illustration: Stockholm stad/Dnr 2016-21183



Figur 122. Det som i framtiden blir entrén till Årstafältet ser i april 2023 ut såhär. Till höger i bild syns befintlig fläktumsbyggnad för Södra länkens tunnlar, som även blir kvar.



Figur 123. Flygvy över den centrala delen av framtida Årstafältet, sett från söder. Den nya entrén till tunnelbanan planeras någonstans inom blå ellips. Illustration: Landskapslaget



Figur 124. Utmed stråket från tvärbanan till stadsdelstorget till vidgas stråket till en mindre platsbildning för möten och vistelse i söderläge. Mot norr leder stråket tydligt via stationsparken direkt mot tvärbanan. Platsen ligger i direkt anslutning till huvudgatans busshållplatser. Illustration: White



Figur 125. Tvärbanestationen vid Årstafältet.

## 3.6 Östberga

### Bakgrund

Östbergabackarna och Östbergahöjden bebyggdes under 1950- och 1960-talet och har kompletteras under 2000-talet. Här finns enbart flerbostadshus, främst i form av fyra våningar höga lameller placerade i en öppen kvartersstruktur. Bilväg och grönområden skiljer bebyggelsen från kringliggande områden – småhusbebyggelsen i Liseberg och Örby, industrin i Årsta partihallar, Årstafältet och flerbostadsområdet Gamla Östberga. Hit finns idag ingen spårbunden trafik.

Områdena ger idag ett isolerat intryck, i och med att bebyggelsen skiljs så tydligt från sin omgivning. I första hand av bilvägen runt hela området, men även på grund av dess läge i staden. Området ligger precis söder om ett stort sammanhängande industriområde som geografiskt spänner över delar av både Västberga och Årsta, med järnvägen som passerar igenom. Årstafältet är områdets östra granne, beläget betydligt lägre i landskapet. I väst ligger två småhusområden och i söder Gamla Östberga samt Huddingevägen (länsväg 226), en fyrfilig motorväg som endast kan passeras vid ett fåtal övergångar. Till Östbergabackarna och Östbergahöjden finns heller ingen spårbunden trafik.



### Nyckelvärden

- God tillgång till gröna platser - bevarad naturmark finns i hela området
- Trafiksäkra miljöer

Figur 126. Östberga, bild tagen ovanför Backens parklek i riktning mot torget.



Figur 127. Ortofoto över Östberga där prickad ellips visar ungefärlig placering av T-banans entré vid Östberga torg.



Figur 128. Kartdiagrammet visar en övergripande sammanställning av stadsbildsanalysen för Östberga.

### Sammanfattande stadsbildsanalys

Östbergahöjden och Östbergabackarna ligger högt jämfört med sin omgivning och omges av naturmark och upplevda barriärer, vilket bidrar till en upplevelse av att platsen är avskild från sin omgivning. Norr om området ligger ett stort verksamhetsområde som dessutom korsas av järnvägen. På så vis "saknar" Östberga helt grannar eller målpunkter i norr. Trots Årstas relativa närhet (ca 1 km) upplevs även promenaden över Årstafältet lång. Inga målpunkter finns och sträckan kan upplevas öde. De stråk som finns idag är inte heller de som upplevs närmast – en golfbana gör att den rakaste vägen över fältet inte är tillgänglig (därför utpekad som en barriär i kartdiagrammet) och det stråk som går rakt genom området från Liseberg, förbi Östberga torg, viker av längs bilvägen istället för att fortsätta raka vägen ner till fältet.

Vid Östberga torg ligger idag områdets enda utpekade nod. Här möts huvudstråken, och här ligger flera av de få målpunkter området har. Förutom bostäder ligger här skola, förskola, en liten livsmedelsaffär, kulturhus och bibliotek. I närheten ligger också en populär parklek. Här stannar även bussar mot bland annat Liljeholmen. Ett högre punkthus fungerar som ett landmärke vid torget. Förutom de rekreationsvärden som finns på Årstafältet finns också höga rekreationsvärden i den gröna och lummiga karaktär som omsluter Östberga och den naturmark som bevarats mellan husen. Att området är trafikseparerat förhöjer även dessa värden.

Det finns planer på att förtäta Östberga i samband med byggnationen av Årstafältet. Även för Årstafältets sydöstra delar finns planer som gör att Östberga och Årsta kommer kopplas samman mer än idag, bland annat genom att skapa mer gena stråk mellan områdena. Alla dessa planer är dock ännu i ett tidigt skede och har inte vunnit laga kraft, varpå de ej räknas som en del av nuläget för denna analys.



Figur 129. Höjdskillnaderna bidrar till att avståndet mellan Östberga och Årstafältet upplevs länge än vad det är, både visuellt och fysiskt, eftersom kopplingen inte är raka vägen idag.



Figur 129. Det finns långsiktiga planer på att förtäta i Östberga, och skapa mer integrerade stråk till Årstafältet. Dessa planer är i ett tidigt skede och har ännu inte vunnit laga kraft, och kan påverkas av tunnelbanestationens placering. Framtida bebyggelse illustreras här med vita volymer. Det röda fältet visar gatan Östbergabackarna, som blir ett centrumstråk. I infällda bubblor visas hur platserna ser ut idag. Illustration: SWMS arkitektur

Figur 130. Platsen som pekas ut som en framtida koppling till Årstafältet liknar idag en soptipp. Här går det inte att gena.



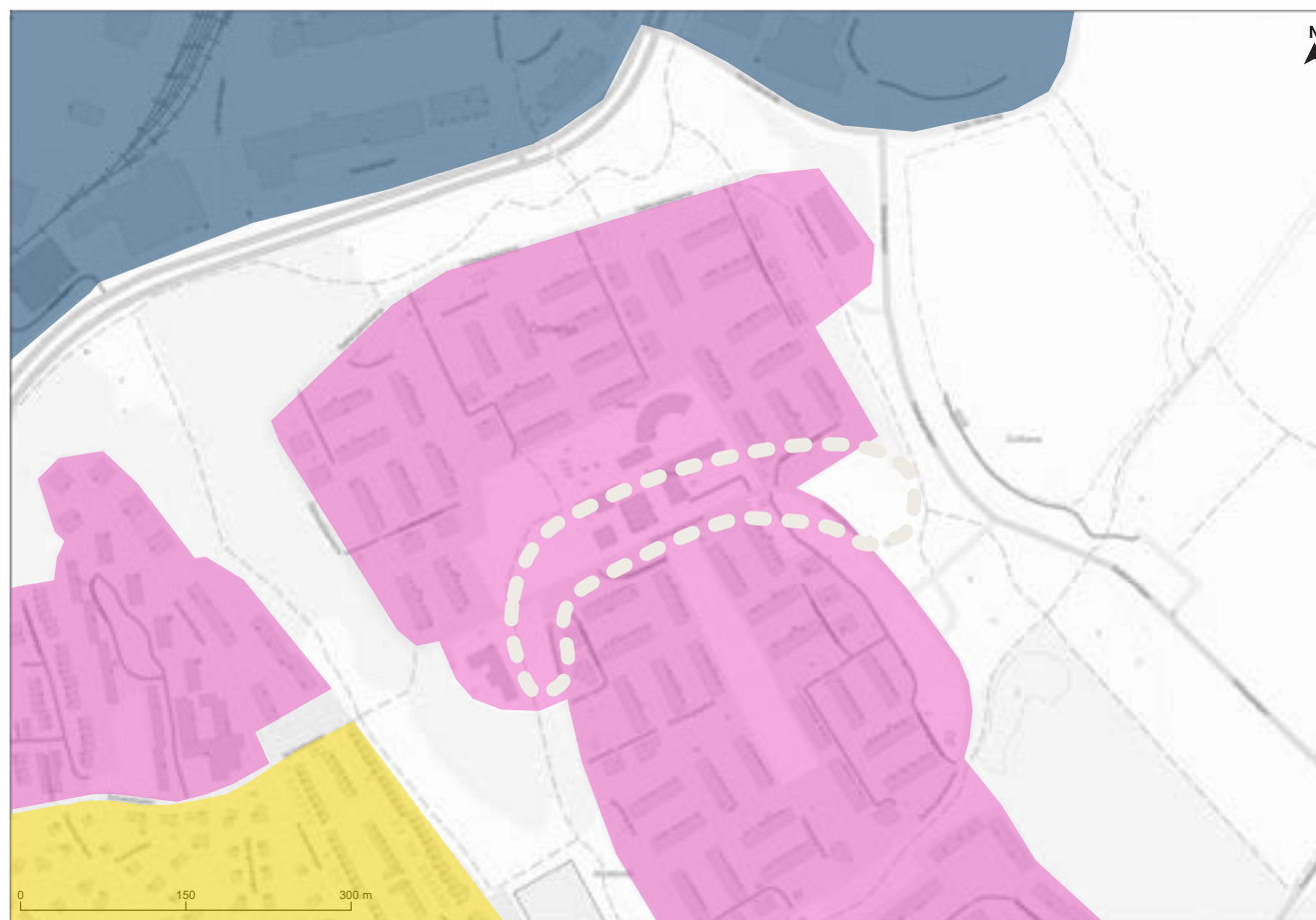
### Bebyggelsestruktur

Östberga består av tre delar, Gamla Östberga, Östbergahöjden och Östbergabackarna. Det är de två senare som är aktuella för ny tunnelbanestation. Dessa byggdes ut under 1967–69 och var en del av det svenska miljonprogrammet. Bebyggelsen består främst av lamellhus med loftgångar i fyra våningar, vars entréer pryds av konstverk i emalj. Stadsbyggnadsidealet är tidstypiskt, med trafikseparering och öppna kvarter med bevarat naturligt landskap mellan husen. Ett kulturhus och en grundskola är uppfört mitt i området vid Östbergatorget, i lägre nivåer än bilvägen vid centrum.

I början av 2000-talet förtätades Östberga med ett flertal punkthus och stadsvillor i anslutning till befintliga hus. Vid Östberga torg uppfördes även ett 11 våningar högt punkthus. Förtätningarna har hittills främst skett på redan hårdgjorda ytor, så som överdimensionerade parkeringsplatser, vilket gör att de gröna värdena inte minskat. Vidare förtätning av Östberga riskerar dock ta grönska i anspråk.



Figur 130. Bebyggelsen i Östberga är en del av de svenska miljonprogrammet och består ursprungligen endast av lamellhus i fyra våningar.



- Storskalig bebyggelse
- Mellanskalig bebyggelse
- Småskalig bebyggelse

Figur 131. Bebyggelsen i Östberga är mellanskalig. I intilliggande Liseberg ligger småhus i en mindre skala.



Figur 132. Östberga torg och kulturhusets entré ligger separerat från gatunivån. Tanken är att skapa en trygg miljö för oskyddade trafikanter, men effekten blir också att gatan saknar målpunkter och folkliv. Effekten påverkar även torget, då de flöden som sker på gatunivån - exempelvis vid busshållplatserna - inte når hit.

Husen i området är placerade så att entréerna vänder sig bort från gatan. Inte minst vid Östberga torg är detta tydligt: trots att det är områdets centrum finns det nästan inga funktioner längs gatan. Istället har torget förlagts på en lägre nivå: separerat från gatans trafik. På senare år har en entré mot gatan tillförts i och med uppförandet av höghuset i centrum, och tillsammans med förskola och livsmedelsaffär skapas även här ett litet torg.

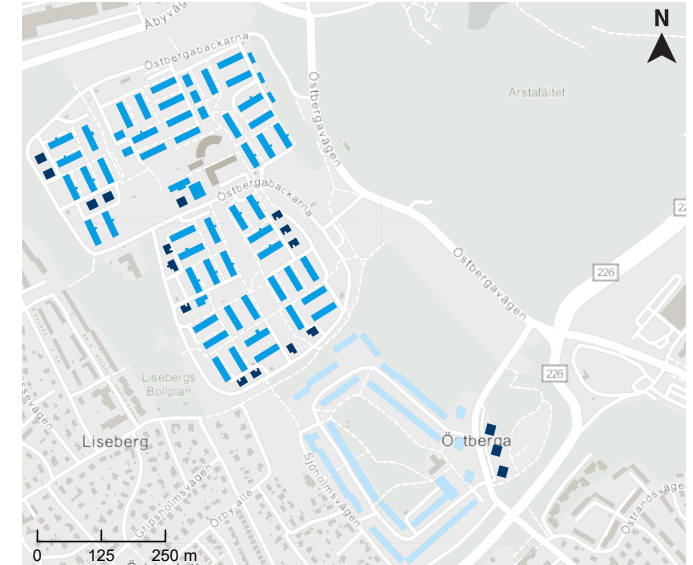
Söder om Östbergahöjden och Östbergabackarna ligger Gamla Östberga. Området uppfördes något tidigare, under slutet av 1950-talet. Här består bebyggelsen av smalhus i tre våningar, vilket var



Figur 133. Bostadsbebyggelsen i Östberga består främst av lamellhus i fyra våningar från 1960-talet (vänster), samt stadsvillor från 2000-talet (höger). Bilden visar en så kallad matargata, typisk för 60-talets ideal om trafikseparering. Bilden är tagen i riktning mot norr, långt bort mellan husen syns punkthusen på Nybohovsberget i Liljeholmen.

standard under tidsperioden. Utformningen av området är dock annorlunda och här genomfördes en rad byggnadstekniska experiment som bidrog till att föra det industriella byggandet i Sverige framåt. Nya byggmaterial och planlösningar testades och husen placerades i långa parallella rader i en ringform kring en park mitt i området. Idag är denna del av Östberga utpekad som en kulturhistoriskt värdefull miljö. Även Gamla Östberga förtätades i början av 2000-talet.

Figur 135, till höger. Stadsmuseets klassificeringskarta. Grön klassning bedöms ha näst högst kulturhistoriska värden och gult bedöms ha vissa värden. Gamla Östberga är utpekad som en kulturhistoriskt värdefull miljö (grön inramning).



Figur 134. Kartdiagram som visar när bebyggelsen i Östberga uppfördes.





Figur 136. Hållplats Östberga torg. Ett parkeringsdäck skiljer bostadshusen från gatan.



Figur 137. Längs gatan ligger parkeringsplatser. Här finns potential att utveckla Östberga centrum till ett mer levande sådant.



Figur 138. Hållplatsen från en annan vinkel. Höghusets entré möter gatan, liksom livset. I övrigt finns inga funktioner som bidrar med liv längs gatan.



Figur 139. Platsbildning mellan höghus, förskola och närlivs.

## Grönområden och rekreation

Östberga är byggt på en berg- och moränplatå, där hållmarkstallskog utgör den ursprungliga vegetationen. Vid planeringen av Östbergahöjden och andra för tiden typiska områden eftersträvade man att bevara så mycket som möjligt av detta naturliga landskap. Berghällar och naturmark med inslag av högresta tallar mellan husgrupperna bevarades således. När bostäderna byggdes överskattade man dock behovet av parkeringsplatser och hårdgjorde fler platser än nödvändigt. Flera av dessa parkeringar har nu förtätats med flerbostadshus vilket gör att området upplevs mindre hårdgjort. Bevarad naturmark finns kvar i hela området, vilket är ett stort värde på platsen. Östberga är trafikseparerat och här finns fina gröna promenadstråk med rekreativsvärden. Separation av gång- och biltrafik har gett flera fina obrutna promenadstråk genom naturmiljöerna vid Östbergabackarna och Östbergahöjden. Områdena är också omslutna av ett grönt band, som ger platsen en egen karaktär.



Figur 140. Östberga är byggt på en platå, där hållmarksskog utgör den ursprungliga vegetationen. Berghällar och naturmark finns bevarat i hela området. På bilden syns det långa östra Östbergabackarna.



Figur 141. Kartdiagram som visar grönområdena i Östberga.

Längs Östbergahöjdens och Östbergabackarnas västra sida ligger ett grönområde som skiljer området från småhusområdet Liseberg. Här ligger Lisebergsparken, ett naturområde med tallar och hållmark, gräsytor, utegym och lekplats, samt Lisebergs bollplan. Söder om Östbergaområdet ligger det lilla naturområdet Kvarnbacken och på östra sidan breder Årstafältet ut sig, även om omfattningen av denna park kommer minska inom kort. Vissa rekreationsvärden kommer istället ersättas med andra – så som en större grad av integrering av områdena och mer stadsliv. De grönytor som bevaras kommer även få en tydligare programmering. När Årstafältet blivit bebyggt kommer boende i Östbergabackarna och Östbergahöjden få något längre att ta sig till själva parken. Detta ska kompenseras av nya gångvägar och lokalgator som förbättrar tillgängligheten. De boende i Gamla Östberga påverkas inte i samma utsträckning eftersom det inte byggs i anslutning till den befintliga bebyggelsen. Dessa planer är dock i ett tidigt skede och har inte vunnit laga kraft än.



Figur 142. Del av Lisebergsparken, som skiljer Östbergahöjden från Liseberg. Längst bort i bild ligger Lisebergs bollplan och ett utegym.



Figur 143. Östberga är trafikseparerat och här finns fina gröna promenadstråk med rekreationsvärden. Bilden visar stråket mellan Backens parklek och Lisebergs bollplan.



Figur 144. Östberghöjden och Östbergabackarna är trafikseparerade. På bilden syns det centrala gångstråket, precis innan tunneln vid torget, som löper genom området, från Gamla Östberga till Östberga torg och vidare norrut.

## Landmärken

Sedan början av 2000-talet står ett 11 våningar högt punkthus vid Östberga torg, som accentuerar centrumbildningen. Huset har blivit ett tydligt landmärke då dess höjd kontrasterar mot omgivande bebyggelses låga våningsantal.

## Stråk och kopplingar

Bebyggelsestrukturen i Östberga är så gott som intakt sedan 60-talet, och dess tidstypiska trafikseparering med den. Genom att skilja bilvägar och gångstråk från varandra ville man minimera riskerna för olyckor, och skapade på så vis ett trafiksäkert område för barn. Tanken var att det egentligen bara var på parkeringsplatserna mellan husgrupperna som bilar och fotgängare mötte varandra. Det finns kvaliteter kopplade till denna typ av planering, i och med att det skapar trafiksäkra, bilfria och gröna miljöer för barn och oskyddade trafikanter. En nackdel är att det i kombination med den öppna bebyggelsestrukturen även skapar platser som kan upplevas öde och otrygga, då färre passerar eller har ögon på platsen. Detta gäller inte minst vid mörkrets inbrott. Planeringen syftade också till att göra det smidigt för biltrafiken att ta sig till och från området, vilket byggt in ett slags bilberoende i strukturen.



Figur 145. Centrumbildningen vid Östberga torg accentueras av ett 11 våningar högt hus sedan början av 2000-talet. Bild tagen i riktning mot Årsta.



Figur 146. Trafiken på Östbergabackarna är skild från gångstråk och parklek.



Figur 147. Mellan Östberga och Årstafältet stiger terrängen och kopplingen för gående är svag.



Figur 148. Där terrängen stiger mellan Årstafältet och Östbergabackarna planeras den nya stationsentrén. Idag är det en oprogrammerad grönyta och en hårdgjord yta som används som upplag. Bilden är tagen från Östbergabackarna i riktning mot Årsta. I framtiden planerar staden att ett stråk ska gå här, raka vägen mot Årstafältet, för att koppla samman stadsdelarna.

Idag trafikeras Östberga samt de två närliggande småhusområdena Liseberg och Örby av två busslinjer, men ingen spårbunden trafik. Det finns ingen enkel bilväg mellan bostadsområdena Gamla Östberga och Östbergahöjden (eller till grannstadsdelarna) vilket gjort att olika busslinjer betjänar de olika delarna av stadsdelen och att resor inom stadsdelen medför byten.

På grund av alla de barriärer som omger Östberga från flera håll är befintliga stråk och kopplingar mycket viktiga, liksom de som planeras i och med Årstafältets exploatering. Se även figur 129 på sida 72.



Figur 149 och figur 150. Kopplingen mellan Östbergabackarna och Liseberg, ovan sett från Liseberg, nedan sett från Östbergabackarna.



Figur 151. Vyn längs vägen Östbergabackarna vid Östberga torg, en tydlig siktlinje. Punkthusen vid Årstafältet syns mellan träden. Även Globen anas till höger om dessa. I förgrunden till vänster syns nedgången till torget bakom svarta räcken.

### Noder: Mötesplatser, målpunkter och service

I Östberga finns ett kulturhus med bibliotek och föreningsverksamhet vid Östberga torg, vilket är en viktig social mötesplats i området. Vid torget finns också grundskolan Östbergaskolan, liksom flertalet fritids- och föreningsaktiviteter för barn och unga. Det finns en idrottsplats i området Liseberg och en parklek nära Östberga torg. I övrigt är de sociala målpunkterna kopplade till bostäder och förskolor, samt busshållplatser i närområdet.



Figur 152. Östberga kulturhus har både bibliotek och föreningsverksamhet på torget.



Figur 153. Backens parklek ligger nära Östberga torg och är en populär lekplats. Tack vare topografin och de stora höjdskillnaderna i området ligger den på olika höjder. Här finns gungor, linbana, klätterställningar med mera. Parken är nyligen renoverad och på sommaren fylls en plaskdamm.



Figur 154. Östbergaskolan, med elever från förskoleklass t.o.m. årskurs 6 samt fritidsverksamhet ligger vid Östberga torg. Bilden tagen i riktning mot Backens parklek, längs stråket mellan de båda skolbyggnaderna.



Figur 155. Kulturhusets entré möter Östberga torg. Mitt emot ligger Östbergaskolan, vars huvudentré ligger ännu en nivåskillnad ner. Entrén nås via en trappkoppling i slutet av torget.



Figur 156 och 157. Längs Östbergabackarna ligger bla. Förskolan Gläntan (vänster ) och Förskolan Ädelstenen (höger). Ädelstenen har sin ingång precis vid platsbildningen mellan höghuset och närlivs.



Figur 158. Plaskdammen vid Backens parklek.

## 3.7 Älvsjö

### Bakgrund

Älvsjö station invigdes 1879. Vid 1900-talets början började bebyggelsen av området ta fart, med eignahemsbebyggelse i Älvsjö villastad. Villastaden är relativt orörd sedan dess, medan området kring stationen förändrats desto mer. Det är också i närheten av stationen den nya tunnelbanestationen föreslås.

Området präglas av storskaliga bebyggelsevolymmer – på områdets nordöstra sida ligger idag Stockholmsmässan och på sydvästra sidan ett handelsområde och Älvsjö idrottsplats, med stora hårdgjorda parkeringsytor däremellan. Platsen präglas starkt av sin storskaliga infrastruktur, då Länsväg 271 (Magelungsvägen) passerar rakt över området som en bred fyrfältsväg på en lång viadukt över Huddingevägen och sedan under järnvägsspåren (Västra stambanan och Nynäsbanan). Här ligger också Älvsjö gård, med anor från 1500-talet. Gården används idag främst som konferenslokal. Dess ekonomibyggnader har rivits och av dess ursprungliga markområde finns inte mycket kvar, istället domineras marken nu av mässhallarna och det relativt nybyggda resecentrumet.

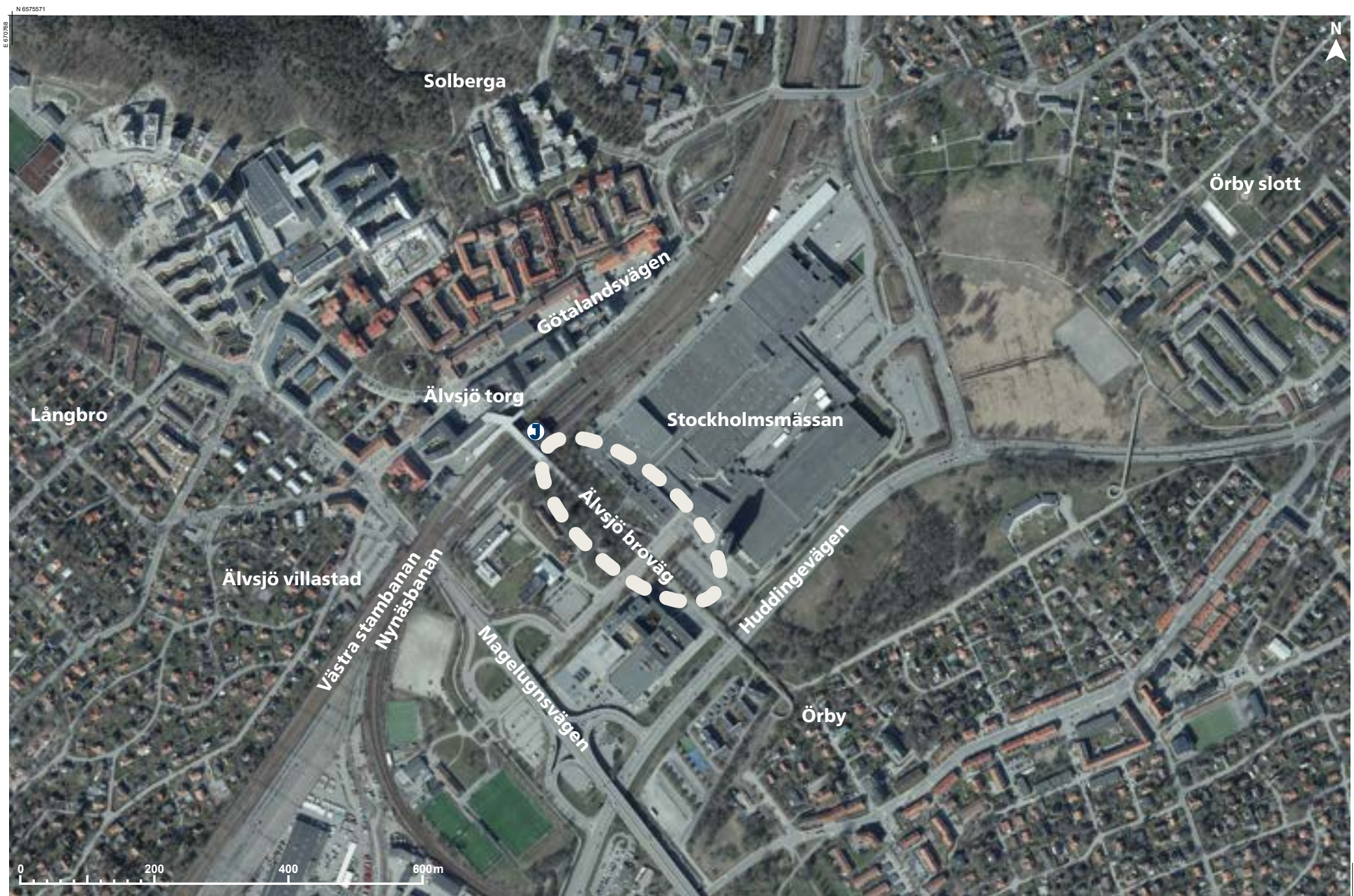
På norra sidan järnvägsspåren präglas stadsbilden av flerbostadsbebyggelsen i Älvsjö och Solberga, och på södra sidan av Huddingevägen ligger en av Stockholms äldsta villastäder, Örby. På västra sidan Magelungsvägen består bebyggelsen av småhus i Älvsjö villastad och Långbro.



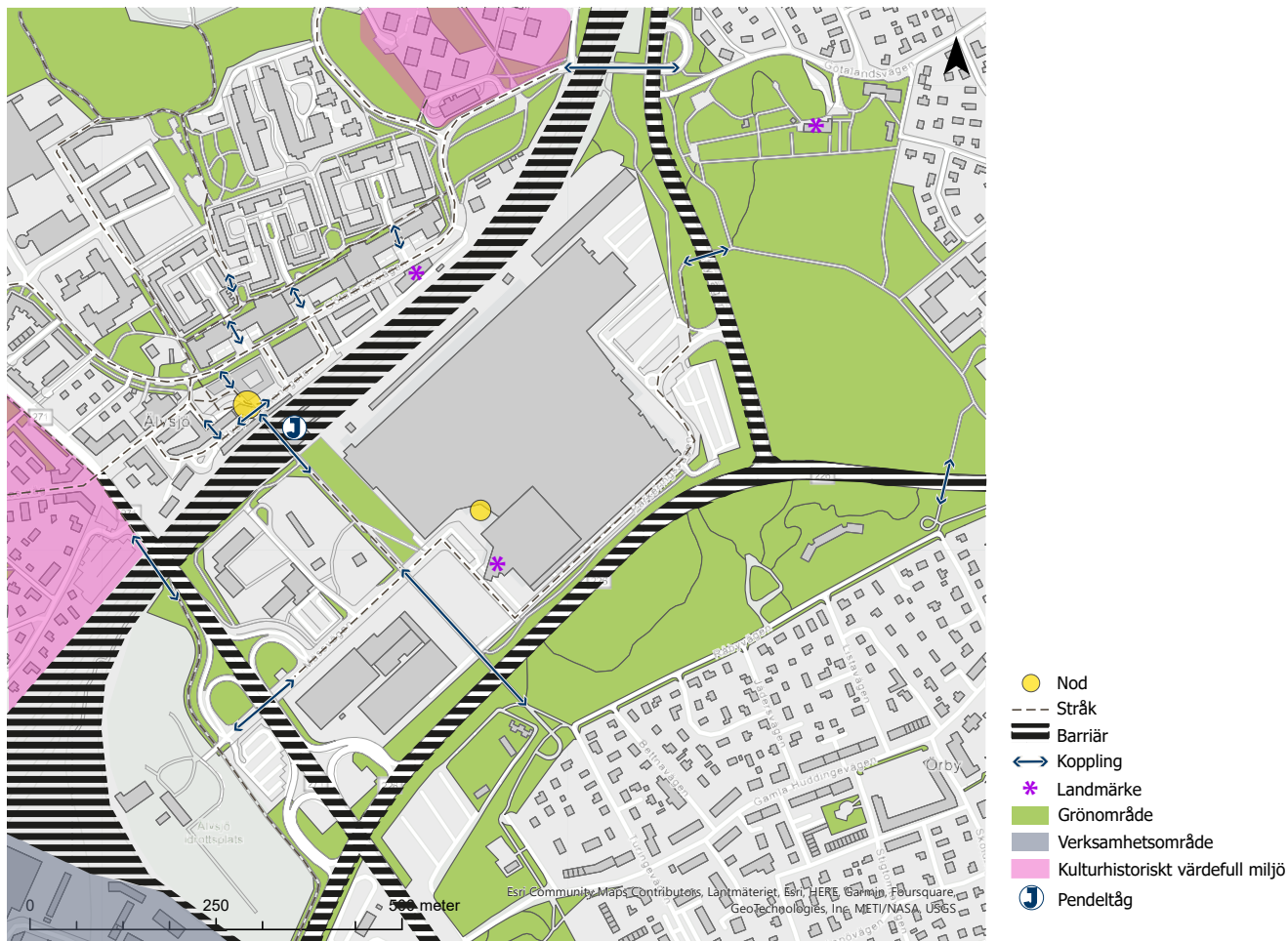
### Nyckelvärden

- Nationell- och regional målpunkt
- Kollektivtrafiknod med hög bytesfunktionalitet
- Utpekad kulturmiljö

Figur 159. Älvsjö resecentrum, med pendeltågsstation och bussterminal.



Figur 160. Ortofoto över Älvsjö där prickad cirkel visar ungefärlig placering av T-banans entré.



Figur 161. Kartdiagrammet visar en övergripande sammanställning av stadsbildsanalysen för Älvsjö.

### Sammanfattande stadsbildsanalys

Älvsjö station fungerar idag som en stor kollektivtrafiknod med pendeltåg, flertalet busslinjer samt ett cykelgarage. Därutöver finns Stockholmsmässan i direkt anslutning till pendeltågsstationen och busstorget, liksom ett centrum, idrottsplats och bostadsområden. Huddingevägen, Magelungsvägen och järnvägsspåren utgör barriärer mot befintliga bostadsområden, idrottsplatser och grönområden. Stora ytor mellan järnvägen och Huddingevägen utgörs av Stockholmsmässan, Älvsjö IP och verksamhetsområden vilket skapar obefolkade ytor vid olika tider på dygnet.

Området kring Älvsjö station är idag funktionsuppdelat. Småhusområdet Långbro och Älvsjö Villastad ligger i sydväst, flerfamiljshusområdet Älvsjö i nordväst, Stockholmsmässan i nordost och Älvsjö idrottsplats i sydväst. Sydöst om Huddingevägen finns även bostadsområdet Örby som använder pendeltågsstationen.

## Bebyggelsestruktur

Kring Älvsjö station är bebyggelsen tät med en tydlig centrumbildning kring Älvsjö torg och resecentrum som uppfördes under 2010-talet. Här finns i övrigt en varierad bebyggelsekaraktär men där bebyggelsevolymerna i huvudsak är ganska stora. Sydväst om centrumet förekommer mindre och äldre villa-bebyggelse från 1900-talets första hälft. På östra sidan av spåret och norr om Huddingevägen, där den nya tunnelbanestationen planeras, präglas miljön av Stockholmsmässan och en i övrigt ganska gles bebyggd miljö med mycket infrastruktur, vilket ger upplevelsen av stora avstånd och öde miljöer. Här är bebyggelsestrukturen främst storskalig, med undantag för Älvsjö gård. Sydöst om Huddingevägen är miljön helt präglad av småskalig villabebyggelse i Örby, även det villastad från 1900-talets början.



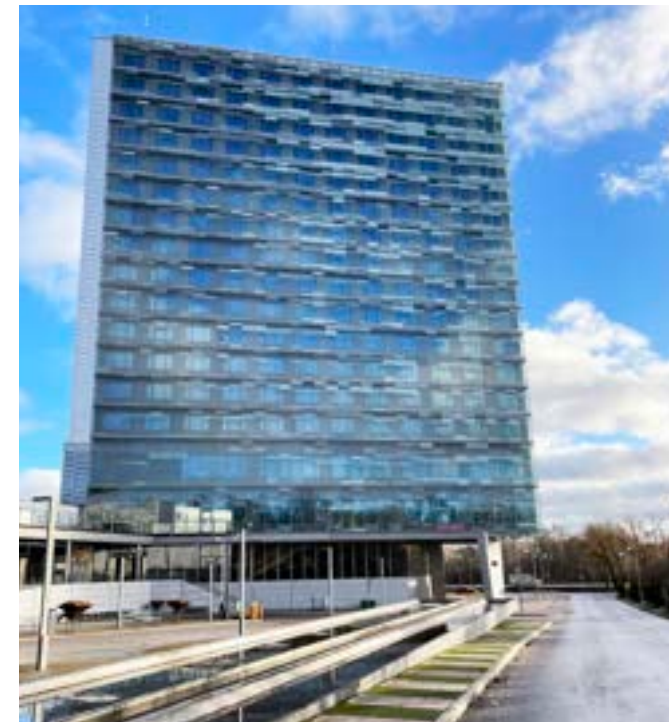
Figur 162. Bostadshus vid Älvsjö torg, med verksamheter i bottenvåningarna. Här finns en tydlig centrumbildning intill resecentrum.



Figur 163. Där stationen planeras i Älvsjö är miljön storskalig, men de omkringliggande områdena varierar i skala.



Figur 164. Miljön kring Stockholmsmässan är storskalig. På 114 000 kvm är anläggningen Sveriges största mäss- och kongressanläggning. Miljön är främst anpassad för fordonstrafik och oskyddade trafikanter som ska passera området hänvisas till Älvsjö broväg som går på pelare över området och vidare mot Örby.



Figur 165. Hotellbyggnad intill Stockholmsmässan.



Figur 166. I ett ombyggt kontorshus med en fasad i borstad aluminium mitt emot mässhallen är det idag studentbostäder.



167. Området mellan spåren och Huddingevägen präglas av storskalig infrastruktur och bebyggelse. Magelugnsvägen korsar på pelare. Bild i riktning mot nordost och mässan.



168. Längs spårområdet är det den gröna resecentrumbyggnaden som främst dominerar. Intill ligger flerbostadshus som vetter in mot torget.

Det finns flertalet utpekade byggnader och miljöer i området som är registrerade på Stockholms stadsmuseums klassificeringskarta. Dock är stora delar av området inte inventerat, vilket innebär att det saknas information om bebyggelsens kulturhistoriska värden. En av de mer iögonfallande byggnaderna bland de som inte är inventerade är resecentrumet i Älvsjö, uppfört 2004-2014. Anläggningen binder samman stadsdelstorget med bussgata, ett cykelparkeringshus i flera våningar samt pendeltågsstationen och utgör en länk över spårområdet till Stockholmsmässan. Byggnaden har en fasad av screentryckta klarglaspaneler, vars glas bildar ett mönster med transparenta och färgade ytor i olika nyanser av grönt.



169. Stadsmuseets klassificeringskarta. Älvsjö villastad och en del av Solberga är utpekad som en kulturhistoriskt värdefull miljö (grön inramning). Grön klassificering bedöms ha näst högst kulturhistoriska värden och gult bedöms ha vissa värden. Noterbart är att Älvsjö gård inte klassificerats ännu.

170. Resecentrumet i Älvsjö är uppfört 2004-2014.  
Anläggningen binder samman stadsdelstorget med  
bussgata, ett cykelparkeringshus i flera våningar samt  
pendeltågsstationen och utgör en länk över spårområdet  
till Stockholmsmässan.





171. Klingska huset i grå puts ligger väster om spåren, längs Johan Skyttes väg. Flerbostadshuset med lokaler i botten-våningen uppfördes under 1920-talet och är grönklassat.



174. Flerbostadshus vid Älvsjö torg, uppfört 2012. I markplan finns lokaler med bland annat matvarubutik och kafé.



172. Hotellbyggnad öster om spåren. Miljön präglas av infrastruktur och är inte anpassad för oskyddade trafikanter.



173. Älvsjö gård ligger precis intill pendeltågsstationen, längs det stråk som går från Älvsjö till Örby. Gården har anor från 1500-talet, och används idag främst som konferenslokal. Herrgårdsmiljön avskärmas från allmänheten med häckar och stängsel.

## Grönområden och rekreation

Stiger man ut mot Stockholmsmässan från Resecentrum hamnar man på Älvsjö broväg, en gång- och cykelbana som passerar precis vid Älvsjö gård, genom vad som förr var herrgårdens park. Här finns flera stora gamla ekar och det gör att platsen upplevs grön, men grönytorna är relativt otillgängliga. På ena sidan GC-vägen ligger herrgården, på privat mark som avgränsas med häckar och stängsel. På andra sidan sluttar terrängen brant ner till en grönta där fler gamla ekar står. Platsen saknar tydliga gångstigar och programmering och upplevs som en del av Stockholmsmässans tomt, snarare än som en inbjudande vistelseyta, trots parkbänkar och offentlig konst. Under fina dagar utnyttjas ytan dock av mässans besökare för bland annat lunch i det fria. Det är också den enda gröna ytan som går att tillgå i närheten av mässan, förutom de diken som kantar Huddingevägen, som också är mycket bullerutsatta. På södra sidan av Huddingevägen kantas vägen också av ett grönområde. Området saknar dock rekreationsvärden och fungerar främst som ett stort dike samt skiljer den bullrande vägen från småhusområdet. Området är också delvis inhägnat.

Ett stenkast från Älvsjö torg ligger Lerkrogsparken, en stadsdelspark som består av en anlagd parkmiljö, torgbildningar och naturmark. Det finns en inhägnad tomt belägen i parkens södra del där två äldre byggnader står, inbäddade av högvuxna träd och friväxande buskage.



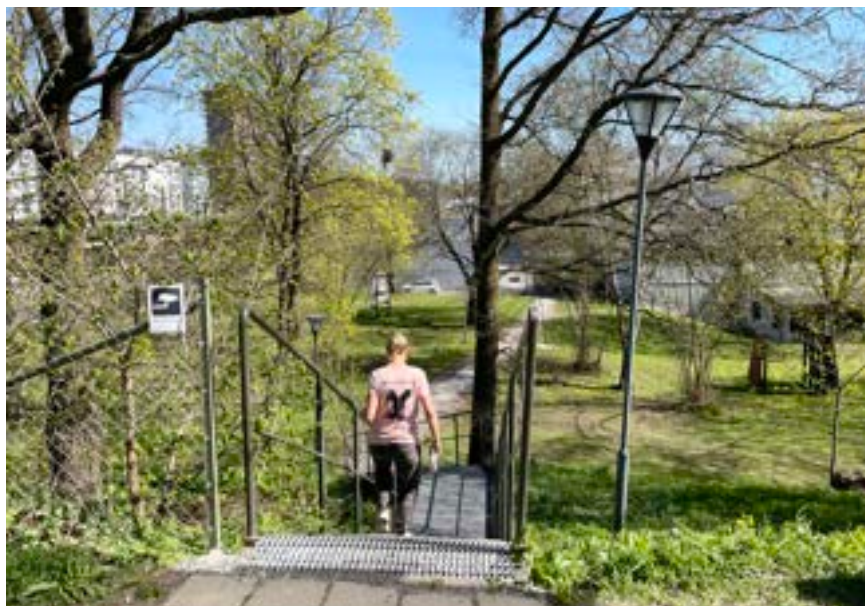
Figur 175. Kartdiagram över grönområdena i Älvsjö.

Den ena byggnaden kallas doktorsvillan och uppfördes under 1900-talets början. Den innehåller idag bostäder. Den andra, Lerkrogen, är en gammal krogbyggnad som återuppfördes år 1986. Huset har anor från 1600-talet men ned-monterades till följd av järnvägs- och vägutbyggnader på sin ursprungliga plats under 60-talet. Idag används byggnaden av hembygdsföreningar. Närmast Götlandsvägen i parkens södra del finns en torgbildning som utgörs av en rundel i smågatsten som omgärdas av träd, buskage och planteringar. Längs rundelns ytterkant finns parksoffor som blickar mot Älvsjö torg på andra sidan vägen. I mitten av rundeln står konstverket ”Drömmarnas sjö” av Hillevi Berglund, ett stort mörkt stenblock med en blank yta med näckrosor som anknyter till återkommande detaljer ibland annat markbeläggningen på Älvsjö torg. I och med parkens centrala läge har den en stor betydelse för Älvsjös stadsbild. Förutom att den är en viktig mötesplats för boende och besökare är det även en viktig länk mellan Älvsjö torg och Solberga. Lerkrogen och Doktorsvillan ger även platsen en historisk karaktär som kontrasterar mot den nya bebyggelsen vid Älvsjö torg. Parkens entréer är dock otydliga, framförallt från Götlandsvägen, och de äldre byggnaderna är undandömda och otillgängliga.

På gångavstånd från de centrala delarna av Älvsjö finns också kopplingar till Solberga och Solbergaskogen genom Prästgårdsparken. Prästgårdsparken består av en gammal sjukhuspark med planteringar och fontän, samt en lekplats med bollplaner. Solbergaskogen är en artrik naturskog med flera breda och belysta gång- och cykelvägar. Här finns också bland annat hundrastgård, utegym och parklek. Vid Brännkyrka kyrka på andra sidan Åbyvägen ligger också en begravningsplats samt ett stort fält som idag används som betesmark.



Figur 176, överst: rundeln i södra delen av Lerkrogsparken. I bakgrunden syns Älvsjö torg. Figur 177, nederst: Doktorsvillan och norra delen av Lerkrogsparken.



Figur 178, ovan: Brännkyrka kyrka, fågelvägen ca 800 meter från tänkt stationsläge. Figur 189 och 190, nedan: Norra delen av grönytan som ligger intill Älvsjö Broväg och järnvägsspåren. Detta var tidigare en del av herrgårdens mark och här står flera stora gamla ekar.



Figur 191. Södra delen av grönytan intill Älvsjö Broväg. I parken står konstverk i form av betongreliefer gjorda av Siri Derkert, uppförda 1972.



Figur 192 och 193. Det finns få grönområden i mässområdet. Vid vackert väder får även hårdgjorda ytor fungera som lunchplats.



### **Landmärken**

Det tydligaste landmärket vid Älvsjö är hotellbyggnaden vid Stockholmsmässan. Byggnaden är 18 våningar hög och uppfördes 2006. I och med mässhallens stora men låga utbredning syns den extra tydligt i landskapet. Vid stationen ligger även en brun hotellbyggnad, som accentuerar Älvsjö stationsområde.

Figur 194. Scandic Talk, hotellbyggnaden vid mässområdet. Vy från Älvsjö broväg över Huddingevägen.

## Stråk och kopplingar

Älvsjö fungerar idag som en stor kollektivtrafiknod med både pendeltåg och flertalet busslinjer. Pendeltågstationen har ett stort upptagningsområde och många pendlar hit med cykel för vidare resa norr- eller söderut. Nuvarande resecentrum och det nya föreslagna stationsläget omges av flera stora barriärer: spårområdet, Huddingevägen och Magelugnsvägen. Älvsjö broväg är en av de viktiga kopplingar som finns idag för att överbrygga dessa – en gång- och cykelväg som löper över Huddingevägen och kopplar samman Älvsjö med Örby. Närmaste koppling över motorvägen ligger annars mellan Örby och Örby slott. De oskyddade trafikanter som ska ta sig från det hållet till stationen behöver tar sig via Stockholmsmässans stora parkeringsytor och längs med Huddingevägen.



Figur 196. Koppling under spårområdet, längs med Magelugnsvägen.



Figur 195. Huddingevägen utgör en barriär mellan Älvsjö och Örby. Bilden är tagen från södra sidan av Älvsjö broväg som är den enda närliggande kopplingen över för gång- och cykeltrafikanter.



Figur 197. Den stora resecentrumanläggningen utgör en koppling över spårområdet för oskyddade trafikanter, mellan Älvsjö torg och mässområdet.

I och med att många pendlar till resecentrum med cykel finns många ytor för cykelparkering, både längs Älvsjö broväg och i det stora cykelgaraget. Utformningen av cykelgaraget och tillhörande ramper verkar dock inte fungera som planerat vilket leder till konflikter mellan fotgängare och cyklister.



Figur 198. Älvsjö broväg, gång- och cykelbronns fäste. I bakgrunden syns spårövergången vid pendeltågets biljetthall.



Figur 199. På södra sidan av Älvsjö broväg når man småhusområdet Örby.

### Noder: Mötesplatser, målpunkter och service

Flöden och sociala målpunkter koncentreras idag främst till den norra sidan av järnvägen. Där finns flera skolor och mötesplatser för seniorer, samt handel och service. Vid torget ligger exempelvis konditori, livsmedelsbutik, apotek och snabbmatsrestaurang. Älvsjö stationsväg, där bussarna stannar mellan spåren och torget, upplevs dock som något av en baksida. I princip inga entréer vänder sig mot den, utan dessa koncentreras till torget. Cykelgaraget, som ligger mot Älvsjö stationsväg, har även utmaningar med tryggheten då det finns mörka prång och vrår.

Älvsjö torg omges av stationsbyggnaden samt nyuppförda flerfamiljshus med verksamheter i bottenvåningarna. Torget består av en stor och öppen yta med sittplatser, trädplanteringar, belysning och en stor yta med markfontäner. I markbeläggningen finns mönster av näckrosor som knyter an till konstverken "Drömmarnas sjö" och "Drömmarnas sjö över månen" av Hillevi Berglund, som är belägna på ömse sida av stationen.



Figur 200. Ett stenkast väster om pendeltågsstationen ligger Älvsjö bibliotek.

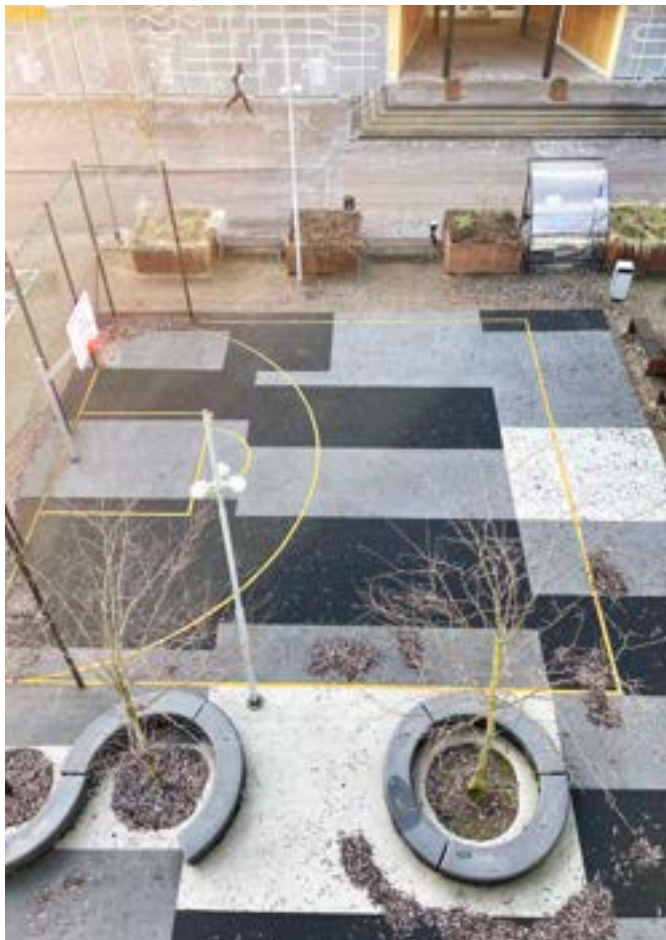


Figur 201. Älvsjö torg, beläget precis vid pendeltågsstationen. Lokaler ligger i bottenvåningarna på bostadshusen som omger torget.



Figur 202. Bussterminalen ligger belägen mellan pendeltågsstationen och Älvsjö torg, vilket skapar upplevelsen av baksida.

Över torget tar sig många människor som byter mellan pendeltåg, buss och cykel varje dag och över stora delar av dygnet. Det är förutom ett resecentrum en viktig länk mellan Älvsjös olika stadsdelar som är belägna på bägge sidor av spårområdet.



Figur 203. Utanför studentboendet vid mässan finns en liten basketplan. Intill ligger även ett gym och en stor matvarubutik.



Figur 204. Stockholmsmässan, en nationell målpunkt.



Figur 205. Mellan Stockholmsmässan och Magelugnsvägen ligger ett handelsområde.

Söder om järnvägen ligger Stockholmsmässan, som är nordens största anläggning för mässor, konferenser och event. Det gör platsen till inte bara en lokal utan även en nationell målpunkt, vilken särskiljer Älvsjö från övriga områden utpekade för nya stationslägen. Förutom mässan finns två närliggande skolor, studentboende, handelsområde samt hotell och mindre konferensanläggningar. I närheten av planerade stationslägen finns i dagsläget två förskolor, men utöver det finns inga särskilda målpunkter för barn i det absoluta närområdet. Älvsjö idrottsplats en bit bort är däremot är en viktig plats för många idrottande barn och unga från ett stort upptagningsområde. Där finns en fullstor konstgräsplan och tre mindre konstgräsplaner som används för träning och matcher året runt.

Figur 206. Spårområdet i Älvsjö.



## 4. Referenser

- Lynch, Kevin (1960) The image of the city
- Stockholms stad (2022) Detaljplan Årstafältet Etapp 2n Dp 2016-21183
- Stockholms stad (2022) Detaljplan Årstafältet Etapp 2s DP 2013-00525
- Stockholms stad (2017) Detaljplan för Väktaren 15, 35, 36 och 37 m.fl. i stadsdelen Kungsholmen , Dp 2011-08491
- Stockholms stad (2017) Detaljplan Årstafältet Etapp 1 2011-11775
- Stockholms stad (2017) Parkplan Kungsholmen
- Stockholms stad (2016) Detaljplan för Packrummet 9 och del av Årsta 1:1 i stadsdelen Liljeholmen, S-Dp 2013-02707
- Stockholms stad (2016) Parkplan Älvsjö
- Stockholms stad (2016) Parkplan Enskede-Årsta-Vantör
- Stockholms stad (2008) Parkplan Liljeholmen

