



154 nd
1946

E

82 *1947

ING. TILL BYGGNADSNÄMNDEN

26 APR.1947

26 JUL.1947

B e s k r i v n i n g

till

förslag till stadsplan för

del av stadsdelen Södra Hammarby m.m.

(K ä r r t o r p)

i Stockholm,

Pl. 3250 A.

Förslaget, som åskådliggöres å karta, betecknad Pl. 3250 A, avser stadsplan för ett tidigare icke planlagt område i sydligaste hörnet av nuvarande stadsdelen Södra Hammarby. Planen medtager därutöver endast vissa mindre justeringar av angränsande stadsplaner.^{x)}

Planområdet har en i huvudsak rektangulär form med sin längdutsträckning i nordväst-sydost. Det begränsas i söder och väster av bebyggelsen i Skarpnäck och Enskededalen och i norr av de tidigare stadsplanlagda, delvis ännu ej utbyggda delarna av Södra Hammarby. I öster sträcker sig området fram till stadens gräns mot Nacka och friluftreservatet där. Det egentliga bebyggelseområdets areal är ungefär 80 hektar.

Förutsättningar.

Till grund för planarbetet ligger en inom stadsplanekontoret verkställd utredning av de generalplanemässiga förutsättningarna.

Topografi.

Planområdets sydvästra hälft upptages till största delen av ett sammanhängande bergsparti med en livligt kuperad yta. I en vid

x) Fastställda genom kungl. brev den 26.7.1923, 12.6.1925, 11.12.1925, 14.1.1931, 27.1.1939, 8.9.1939, 6.7.1943, 19.11.1943, 28.7.1944, 19.1.1945, 21.12.1945, 28.6.1946, 15.11.1946 och överståthållar-

båge öster därom går en dalgång, som i områdets norra del breder ut sig och omsluter en del mindre höjdparter. Berghöjderna äro till övervägande del beväxade med barrskog och dalgångarna till största delen uppodlade. Verkställda markundersökningar ha klarlagt, att vissa begränsade områden äro mindre lämpade för bebyggelse.

Spårvägsförbindelser.

Området skall betjänas av den blivande nya Skarpnäcksbanan. Den kommer att från de förut planerade delarna av Södra Hammarby löpa vidare söderut på viadukt över den nämnda dalgången och in över områdets centrals höjdparti. Här förlägges den hållplats, som är avsedd att betjäna större delen av området jämte angränsande delar av Enskedalen. Från denna hållplats går banan vidare åt sydost ned mot framtida bostadsområden i östra Skarpnäck.

Enellertid kommer Skarpnäcksbanan ej att kunna öppnas för trafik, så länge de södra förortsbanorna måste ha sin slutstation vid Slussen, utan först när tunnelbanan söderifrån dragits fram till Tegelbacken. Intill dess måste trafiken med den inre staden uppenhållas med busslinjer.

Huvudtrafikleder.

Den viktigaste tillfartsleden för körtrafik till området avses i framtiden komma att utgöras av en genomgående huvudtrafikled, här benämnd "Erstaviksvägen". Den är planerad att gå från stadens sydöstligaste ytterområden, öster om den nuvarande bebyggelsen, på bro över Långsjön och via Värmdövägen och Skanstullsbron till inre staden. Den följer dalgången i områdets östra del, under den nämnda spårvägsviadukten och vidare norrut. I områdets norra del bildar Sofielundsvägen en öst-västlig förbindelseled mellan Erstaviksvägen och Nynäsvägen. Denna kommer att tjänstgöra som en viktig utfartsväg från områ-

det intill dess Erstaviksvägen blir utbyggd.

Planens utformning.

Området har i likhet med de tidigare planlagda delarna av Södra Hammarby utformats som ett utpräglat bostadsområde.

Längst i norr avskiljes genom den förutnämnda Sofielundsvägen ett mindre område, som saknar närmare sammanhang med planområdet i övrigt. Det kommer i stället att ansluta sig till den norr därom belägna, tidigare utbyggda delen av Södra Hammarby.

I övrigt kan området sägas utgöra en sammanhängande enhet.

Trafikleder.

Spärvägslinjen genomkorsar området utan annan kontakt med gatunätet än hållplatsens båda trapoförbindelser. Den genombröts på flera ställen av gång- och gatutunnlar.

Från huvudtrafiklederna utgå tillfartsleder till området, en i sydost från Erstaviksvägen, en i nordost från Sofielundsvägen över Tyresövägen. Åt sydväst har området anslutning med gatunätet inom Skarpnäcksområdet. I nordost slutligen leder en gångbro jämsides med spärvägens viadukt över Erstaviksvägen till bostadsområdena nordost om denna väg.

Området innanför huvudtrafiklederna är avsett att hållas fritt från genomgångstrafik. Sekundära huvudgator av 11 meters bredd bilda infarter från öster, norr och söder till områdets centrum. I övrigt utgöres gatunätet av lokala bostadsgator, delvis utformade som säckgator och överlag med sådana sträckningar, att någon störande genomgående trafik ej behöver befaras. Från säckgatorna har bredden satts till 7,5 meter, för övriga lokalgator till 9 meter. Någon parkering utöver tillfälliga uppehåll är ej avsedd att tillåtas på dessa gator. I stället skall parkeringsutrymme reserveras på tommark

för varje fastighet. I möjligaste mån skilt från gatunätet löper ett system av gångvägar, som skall förmedla en ostörd förbindelse mellan stadsdelens alla olika element, bostadsbebyggelse, spårväghållplatser, butiks- och kulturcentra, skolor, parker och friluftsanläggningar.

Bostadsbebyggelse.

Bostadshusen bestå av tre huvudtyper, 4- och 7-våningspunkthus, 3-vånings lamellhus samt 2-vånings radhus. Höghusbebyggelsen har koncentrerats till området närmast intill förortsbanestationen, 3-våningsbebyggelsen bildar i huvudsak en ring utanför höghusen och områdets centrum. Radhusbebyggelsen slutligen har förlagts längre från hållplatsen mot områdets utkanter. Det avskilda området norr om Sofielundsvägen har utbildats som ett renodlat radhusområde avsett att inrymma lägenheter för omkring 700 personer.

Det egentliga Kärrtorpsområdet beräknas omfatta i hyreshus m.m. omkring 150.000 m² bruttovåningsyta, motsvarande 6.800 eldstäder och personer samt i radhus omkring 260 lägenheter motsvarande 1000 personer.

Totalt skulle planområdet således komma att inrymma omkring 8.500 personer, varav ungefär 9 % i höghus, 70 % i 3-våningshus o.dyl. samt 20 % i radhus.

Områdescentrum.

Kärrtorpsområdet torde med sina cirka 8.000 invånare vara alltför litet för att ensamt utgöra underlag för ett fullt utbildat, citybetonat stadsdelscentrum av den kapacitet, som man numera anser önskvärt för ett dylikt. Däremot kan det tillsammans med de ännu ej utbyggda områdena öster om Erstaviksvägen anses bilda en lämplig stadsdelsenhet. Ett väl utbildat centrum är sålunda förlagt till den nyss-nämnda östliga stadsdelen. Inom den del, som här avses, planeras i

stället ett sekundärt, lokalt butikscentrum av mindre omfattning än det förstnämnda. Det förlägges strax väster om spårvägen i omedelbar anslutning till hållplatsen och tillfarten från Erstaviksvägen och utformas med en mot hållplatsen öppen torgbildning omgiven på övriga sidor av 2- och 3-vånings affärsbyggnader samt i nära anslutning härtill ett kvarter för hantverk och småindustri.

Allmänna anläggningar.

Mark för två folkskolor reserveras inom området. Den ena, som förlägges längst i nordväst intill Sofielundsvägen, är avsedd att betjäna även angränsande bebyggelseområden. Den andra, som förlägges strax söder om det centrala torget är avsedd att komplettera den närliggande Skarpnäcks gamla skola. Norr om torget ungefär i områdets mitt reserveras mark för en planerad flickskola och öster om torget och förortsbanan har förlagts en byggnad för olika allmänna ändamål, sociala expeditioner, o.dyl. I sammanhang med flickläroverkets egentliga skollokaler placeras ett gymnastik- och varmbadhus, avsett att användas både för skolans eget och för allmänhetens behov.

I anslutning till hyreshusområdena läggs tre daghem för barn och i området norr om Sofielundsvägen ytterligare ett. Antalet motsvarar för det egentliga Kärrtorpsområdet en anläggning per 2.500 invånare.

Vid infarterna från huvudlederna ha förlagts särskilda garagebyggnader. Området kommer dessutom att betjänas av en större garage- och bilserviceanläggning belägen strax öster om Erstaviksvägen. Den förutnämnda gångbron intill spårvägsviadukten bildar en bekväm förbindelse från serviceanläggningen till bostadsområdet.

Parker och friluftsanläggningar.

Förutom de lokala parkområden, som omsluta varje särskilt bostadsområde, finnes en stor sammanhängande park i områdets norra del i vinkeln mellan de båda huvudtrafiklederna. Här finnes rymliga lekfält

samt plats för ett friluftsbad, Cykel och bilparkering för badande, förutsättes ordnad inom området. Ett mindre nord-sydligt parkstråk förmedlar kontakten mellan denna stora parkanläggning och bostäder och allmänna anläggningar kring centrum. Öster om Erstaviksvägen utanför det egentliga bebyggelseområdet vidtar ännu ett parkområde, som delvis reserveras för andra idrottsanläggningar. Det sammanhänger i sin tur direkt med friluftservatet i Nacka. Ett smalare parkstråk slutligen, utmed områdets södra och västra gräns, ger förbindelse till de nämnda stora friluftsområdena från parken vid Skarpnäcks gamla skola, samtidigt som det bildar en skyddande avgränsning mellan den nya stadsdelen och den angränsande äldre villabebyggelsen.

Stockholm, den 11 april 1947.

C.-F. Ahlberg
(C.-F. Ahlberg)

Bertil Tideström
(Bertil Tideström)

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut

den 30 oktober 1947

Stockholm i Kommunikationsdepartementet

Ex officio:

Nils Sören