



Detaljplan för  
**Södra Värtan**  
(Antwerpen 2 m fl)

Samråd dec 2016

## Konsekvenser

Kulturmiljöutredning Södra Värtahamnen,  
Frihamnen och Loudden i Stockholm s. 2

Kulturhistorisk konsekvensanalys Södra  
Värtan i Stockholm s. 117

Antikvarisk förundersökning Neapel 3 s. 173

Social konsekvensanalys s. 197

PM Solstudier s. 295

Vindstudie för Södra Värtahamnen,  
Stockholm Delområde Södra Värtan s. 311

Beskrivning av förändringar av vissa industri-  
verksamheter på Loudden och i Frihamnen s. 347

Handledning för hantering av dagvatten  
från kvartersmark i Södra Värtan  
och beräkningsmall s. 351



**Stockholms  
stad**



## Kulturmiljöutredning | Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden i Stockholm





## Kulturmiljöutredning | Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden i Stockholm

2015-03-10

Utredningen är utförd av Nyréns Arkitektkontor på uppdrag av Stockholms stad genom Elisabeth Elfström, exploateringskontoret

Mötesserie med projektgrupp och breddad grupp:

Stefan Modig och Klas Groth, planarkitekter vid stadsbyggnadskontoret

Elisabeth Elfström, landskapsarkitekt på exploateringskontoret

Anna Birath och Urban Nilsson, byggnadsantikvarier samt Mårten Setterblad, landskapsarkitekt vid Nyréns Arkitektkontor

Den breddade gruppens möten har förstärkts med två experter inom kulturmiljöfältet -

Åsa Dahlin, kulturmiljöstrateg vid stadsbyggnadskontoret och Elisabet Wannberg,

byggnadsantikvarie detaljplanering vid stadsmuseet.

Antikvarisk förundersökning genom:

Abdallah Azam, Lovisa Berg, Anna Birath, Gustav Karlsson, Urban Nilsson (uppdragsansvarig),

Erik Salander, Hannah Schill, Mårten Setterblad, Marcus Ågren

Omslagsbild, upptill: Magsin 2 och magasin 3, detalj av foto från 1931. Källa: Stockholms stadsarkiv

Omslagsbild, nedtill: Hamnkranar i förgrunden, Banankompaniets huvudbyggnad därbakom och Kungliga Djurgården i fonden. Detalj av bild tagen 1934 från taket till magasin 5. Källa: Stockholms stadsarkiv

Foton i utredningsrapporten är tagna av författarna, där inte annat anges.

Utredningsrapporten läses dubbelsidigt i A3.



# Innehåll

Del 1	<b>Inledning</b>	4
	<b>Stockholms stadsmuseums klassificering</b>	7
	<b>Metodik</b>	8
	 <b>Hamnarnas historiska utveckling</b>	
	Hamnanläggningar i Stockholm	10
	Värtahamnen	11
	Frihamnen	14
	Lindarängen	18
	Loudden	19
	 <b>Identifikation av kulturhistoriskt värde</b>	21
	 <b>Sammanfattande analyser - känslighet/tålighet</b>	25
	Områdesplan	26
	Analys känslighet/tålighet, yttre miljö	27
	Analys känslighet/tålighet, exteriör och stomme – Södra Värtahamnen	28
	Analys känslighet/tålighet, exteriör och stomme – Frihamnen	29
	Analys känslighet/tålighet, exteriör och stomme – Loudden	30
	Byggnadsår – Södra Värtahamnen	31
	Byggnadsår – Frihamnen	32
	Byggnadsår – Loudden	33
	 <b>Att ta tillvara och utveckla</b>	34
Del 2 - katalog	 <b>Yttre miljö</b>	38
	Struktur, kvartersindelning och gator	39
	Spårområde	43
	Kajer, pirar och bassänger	45
	 <b>Byggnader</b>	48
	<b>Södra Värtahamnen</b>	
	V1 Värtans station	49
	V2 Kommunalhuset	50
	V3 Restaurang Skeppet	51
	V4 Kranverkstad	52
	v5 Godsterminal	53
	v6 Siljaterminalen	53
	v7 Hotell och kontorshus	54
	v8 Manskapsbyggnad	55
	v9 Kontor, verkstads- och lagerbyggnad	56
	v10 Kontorsbyggnad	56
	v11 Kontor- och lagerbyggnad	57
	v12 Kontor- och lagerbyggnad, Indiska	57
	v13 Kontor- och affärsbyggnad	58
	v14 Fabriks- och lagerbyggnad	59
	 <b>Frihamnen</b>	
	F1 Magasin 1	60
	F2 Magasin 2	63
	F3 Magasin 3	66
	F4, f 4 Silo 1, 2, 3 och magasin 4	69
	F5 Magasin 5	71
	f 6 Magasin 6	73
	f 8 Magasin 8	74
	f 9 Magasin 9	74
	F10 Tullbevakningsbyggnad	75
	F11 Administrationsbyggnad	76
	F12 Fd Kranverkstad	77
	F13 Fd Transformator- och likriktaranläggning	78
	f 14 Våghus	79
	f 15 Personalbyggnad, Nya borgen	80
	F16 Ordinariet	81
	F17, 18 Tullvaktstugor	82
	F19 Banankompaniet	84
	F20 Annex till Banankompaniet	86
	F21 Fordfabriken	88
	F22 Fordfabrikens ångpannecentral	90
	F24 Hamnfogdebostaden	91
	f 25 Truckverkstad	92
	f 26 Varuskjul	92
	f 27 Pallskjul	93
	f 28 Äldre skjul	93
	f 29 Speditionskontor och garage	94
	f 30 Personalbyggnad, Extrakojan	94
	f 31 Del av äldre skjul	95
	f 32 Lagerlokal	95
	f 33 Barack	96
	f 34 Tullvisitationsbyggnad	96
	f 37 Bussterminal	97
	f 38 Entrébyggnad	97
	f 39 Kontorshus	98
	f 40 Godsterminal	98
	f 41 Grindvaktstuga	99
	f 42 Plåtverkstad	99
	L43 Flyghangar	100
	 <b>Louddens oljehamn</b>	
	I 1 Vattentorn	102
	I 2 Lagerbyggnad	102
	I 3, I 4 Garage	103
	I 5 Kontors- och verkstadsbyggnad	103
	I 6 Kontors- och verkstadsbyggnad	104
	I 7 Kontorsbarack	104
	I 8 Kontrollbyggnad	105
	I 9 Smörjoljefabrik	105
	I 10 Kontors- och lagerbyggnad	106
	I 11 Garage	106
	I 12 Kontors- och lagerbyggnad	107
	I 13 Oljeavskiljare	107
	I 14 Cisterner	108
	I 15 Tillfälliga eller mindre byggnader	109
Del 3	 <b>Sammanfattning</b>	110
	Begrepp	114
	Källor	115



# Inledning

1 Värtahamnens pir schematiskt tecknad efter utbyggnad. Lägg märke till hur hamnbassängen delvis fylls ut och den inre kajen flyttas österut. Källa: Per-Erik Adamsson/Hurra/Stockholms Hamnar

2 Visionsbild över Norra Djurgårdsstaden med Loudden till vänster, Frihamnen mitt i bild och Värtahamnen till höger. Illustration Dynagraph AB. Källa: Stockholms stad



## Bakgrund

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms mer prioriterade och norra Europas största stadsutvecklingsområden där omfattande bebyggelse och anläggningar planeras tillkomma under de närmsta 20 åren. Området planeras att på ett hållbart och resurseffektivt sätt inrymma minst 12000 nya bostäder och ca 35 000 arbetsplatser, tillhörande social och kommersiell service, infrastruktur mm. Planeringen har för de norra delarna (Gasverksområdet och Hjorthagen) kommit längst, där inflyttning har skett i de första kvarteren under 2012. Nästa skede i utvecklingen är Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden. Dessa områden har genom närheten till innerstaden, Lilla Värtans vatten och den angränsande Kungliga Nationalstadsparken ett attraktivt läge. Idag uppvisar området ett högst varierat innehåll med allt från industri och hamnverksamhet till kontor och service.

## Stad möter hamn

Stadsutvecklingen i området syftar till att vidga innerstaden österut på hamnområdet med delar av hamnfunktionen bevarad närmast vattnet på Värtahamnens och Frihamnens pirar. Stora f.d. hamnytor tas ur bruk samtidigt som containerterminalen och oljehamnen vid Loudden läggs ner. *Stad och hamn i samverkan - fördjupat program för Södra Värtahamnen 2012* från Stockholms stad och *Vision 2015 - utveckling av Stockholms hamnar* från Stockholms hamnar är två måldokument som ger uttryck för en gemensam strävan att samordna utvecklingen med bibehållen men anpassad hamnverksamhet.

Redan i dag - 2014 - pågår stadsbyggandet utifrån detaljplaner som vann laga kraft 2009 och 2010. Mest påtagliga av dessa är den pågående utbyggnaden av Södra Värtahamnens pir (Dp 2006-06878-54) som utvecklas för färjetrafikens växande behov och den omfattande trafikanläggningen kring Norra länkens mynning (Dp 2004-05426-54).

Värtahamnens pir byggs ut 2013 – 2016 genom utfyllnad och pådäck. Norra länkens trafiktunnel ansluter till hamnen och piren vilket kommer att frigöra hamnyta till förmån för ny stadsutveckling. Efter utbyggnaden kommer färjetrafiken att utgå från kajlägen kring en ny avsevärt större pir. Terminalen förläggs till piren som på det övre planet står i förbindelse med Spårväg City som byggs på en högre nivå än aktuellt gatuplan. Den biltrafik som färjetrafiken alstrar förläggs till kajplanet medan ny stadsbebyggelse byggs på en högre underbyggd nivå väster om hamnbassängen.

Utvecklingen omfattar också kv. Valparaiso, Frihamnen och en järnvägsplan för Spårväg City som sträcker sig genom området. Längre fram kommer även Containerhamnen och Loudden att beröras.

## Uppdrag

Stockholms stad har uppdragit åt Nyréns Arkitektkontor att ta fram en kulturmiljöutredning i vilken en analys av den fysiska miljöns känslighet respektive tålighet för förändring ingår. Utredningen har genomförts av en grupp personer - byggnadsantikvarier, landskapsarkitekter, planeringsarkitekter och arkitekt - med lång erfarenhet av arbete med kulturmiljöer. Staden avser att använda underlaget i såväl plan- som byggprocess. För staden är detta ett sätt att möta Plan- och bygglagens krav på att ett bebyggelseområdes särskilda värden ska skyddas - 2 kap. 6 § (PBL 2:6).

Kulturmiljöutredningen kommer att fungera som ett beslutsunderlag då området planläggs. Planarbetet sker genom programarbete och därefter genom upprättande av detaljplaner, vars process styrs i plan- och bygglagen (PBL). Inom området pågår också arbete med upprättande av järnvägsplan för den nya spårvägen, Spårväg City. Detta arbete drivs av landstingets trafikförvaltning.

Den analys som tillämpas bygger på en metodik som utvecklats i samarbete mellan Nyréns och Stockholms stad (SBK och Exploateringskontoret) i samband med att ett antikvariskt planeringsunderlag togs fram för Gasverksområdet 2009 -10. Metodiken som benämns *Analys av känslighet/tålighet vid förändring* (se s. 8, 9) har 2011 tillämpats för Slakthusområdet i Stockholm.

## Syfte och avgränsning

Kulturmiljöutredningen är ett kunskapsunderlag som syftar till att det kulturhistoriska värdet i Södra Värtahamnen, Frihamnen och Louddens oljehamn ska kunna tas tillvara långsiktigt. Den ska redovisa de kulturhistoriska kvaliteter som området idag besitter. Utredningen går ett steg djupare i analysen av bebyggelsemiljöns känslighet avseende eventuella ändringar. Dokumentet kan därmed vara operativt i plan- och byggprocessen t.ex. genom att de delar och strukturer som framför allt bär det kulturhistoriska värdet tas tillvara i den nya helheten.

## Arbetsätt

Arbetet har i huvudsak bedrivits under hösten 2013 och våren 2014 med täta möten dels i en projektgrupp bestående av representanter från Stockholms stads exploateringskontor, från stadsbyggnadskontoret och från Nyréns Arkitektkontor, dels i en breddad grupp där även kulturmiljöexperter från Stockholms stadsmuseum och Stadsbyggnadskontoret deltagit.

Den yttre miljön och bebyggelsen studeras från helhet till del. Vissa interiörer har berörts men inte heltäckande och kan komma att hanteras mer utförligt längre fram. Förundersökningen, med inventering och den planeringsförberedande analysen av känslighet och tålighet, är inriktad på att studera den befintliga fysiska miljön och mindre på den del av områdets historia vars fysiska lämningar redan avlägsnats.



## Att läsa utredningen från helhet till del

Analysen av det kulturhistoriska värdet, som återfinns i kapitlet med samma namn, griper kring områdets industriella verksamheter i stort. Denna helhet består av en rad enskildheter – yttre miljö och byggnader. Genom sin struktur, sitt sammanhang och sin sammansatta karaktär representerar helheten ett större värde än summan av alla enskildheter. I syfte att koppla analysen av helheten till enskildheten – d.v.s. varje del – återfinns ett stycke text under rubriken Kulturhistoriskt värde som problematiserar delens betydelse för helheten. Som en fördjupning beskrivs hur områdets fysiska känslighet för förändring bedöms med utgångspunkt från dess kulturhistoriska värde.

## Skydd av kulturmiljön

Hamnområdet ligger inom *Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården*. Kulturmiljöenheten vid Länsstyrelsen i Stockholms län är den myndighet som bevakar att miljöbalken efterlevs med avseende på Riksintresse för kulturmiljövården – 3 kap. 6 § miljöbalken. Länsstyrelsen är remissinstans då länets kommuner tar fram nya detaljplaner inom riksintresseområden.

"Mark och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön".

Dessutom är enskildheterna d.v.s. byggnaderna klassificerade enligt Stockholms stads system för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (framtaget av Stockholms

stadsmuseum). Det innebär att flera byggnader kan komma att q-märkas i framtida detaljplan d.v.s. förses med skyddsbestämmelser. Frihamnen med Fordfabriken och Lindarängshangaren, d.v.s. en del av området, är på klassificeringskartan utpekad som *Kulturhistoriskt värdefullt område*.

Stadsmuseets klassificering av byggnaderna i området har främst utgått från de enskilda byggnadernas kulturhistoriska värde och mindre från att hamnarna är en sammanhållen kulturhistoriskt intressant bebyggelsemiljö. Klassificeringen gjordes i en tid då bedömningen inte såg till miljön som en helhet vilket Stockholms stadsmuseum numera gör t.ex. då Gasverksområdet klassificerades. I kulturmiljöutredningen har därför ett antal byggnader och delar av den yttre miljön, som inte klassificerats, lyfts upp genom att vi bedömt dessa som känsliga för förändring, eller att de t.o.m. har hög känslighet. Det handlar om att skapa en större kulturhistorisk representativitet då urvalet av bevarade byggnader, platsbildningar och gator ska göras. Också enkla funktionsbyggnader måste bevaras i en stadsutveckling för att hamnens historia ska kunna berättas i den nya fysiska miljön.

## Påverkan på riksintresset för kulturmiljövården

I det föregående har förutsättningar, analysmetoder och begrepp relevanta för kulturmiljöutredningen behandlats. Vi vill här även påminna om vilka frågor kopplade till det kulturhistoriska värdet som kommer att aktualiseras i stadsbyggandets nästa steg.

Vid eventuella ändringar av området och enskilda byggnader ska föreslagna åtgärder prövas mot det kulturhistoriska värdet. Prövningen sker dels genom att detaljplan tas fram, dels genom gängse bygglovförfarande. För att säkerställa att förbudet mot förvanskning av kulturhistoriskt värde efterlevs - 8 kap.13 § Plan- och bygglagen (PBL 8:13) utförs antikvarisk kontroll. Den tar sin utgångspunkt dels i PBL, dels i de skyddsbestämmelser som finns i gällande detaljplan, dels i föreliggande kulturmiljöutredning. I övrigt gäller varsamhetskrav enligt PBL 8:17-18 och särskilda krav vid underhåll PBL 8:14.

De förslag som tas fram prövas i planprocessen avseende dess inverkan på riksintresset för kulturmiljövården *Stockholms innerstad med Djurgården*. De delar i riksintressets beskrivningstext som är relevanta citeras nedan med kursiv text.

- Stockholm som viktig *sjöfarts- och industristad*.
- *Hamnanläggningar från skilda tider*.
- *Kommunaltekniska anläggningar*.
- *Sjöfarts-, handels- och industristaden*.
- *Djurgårdens bebyggelse... med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark*.
- *Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen...kontakten med vattnet*.
- *Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden*.

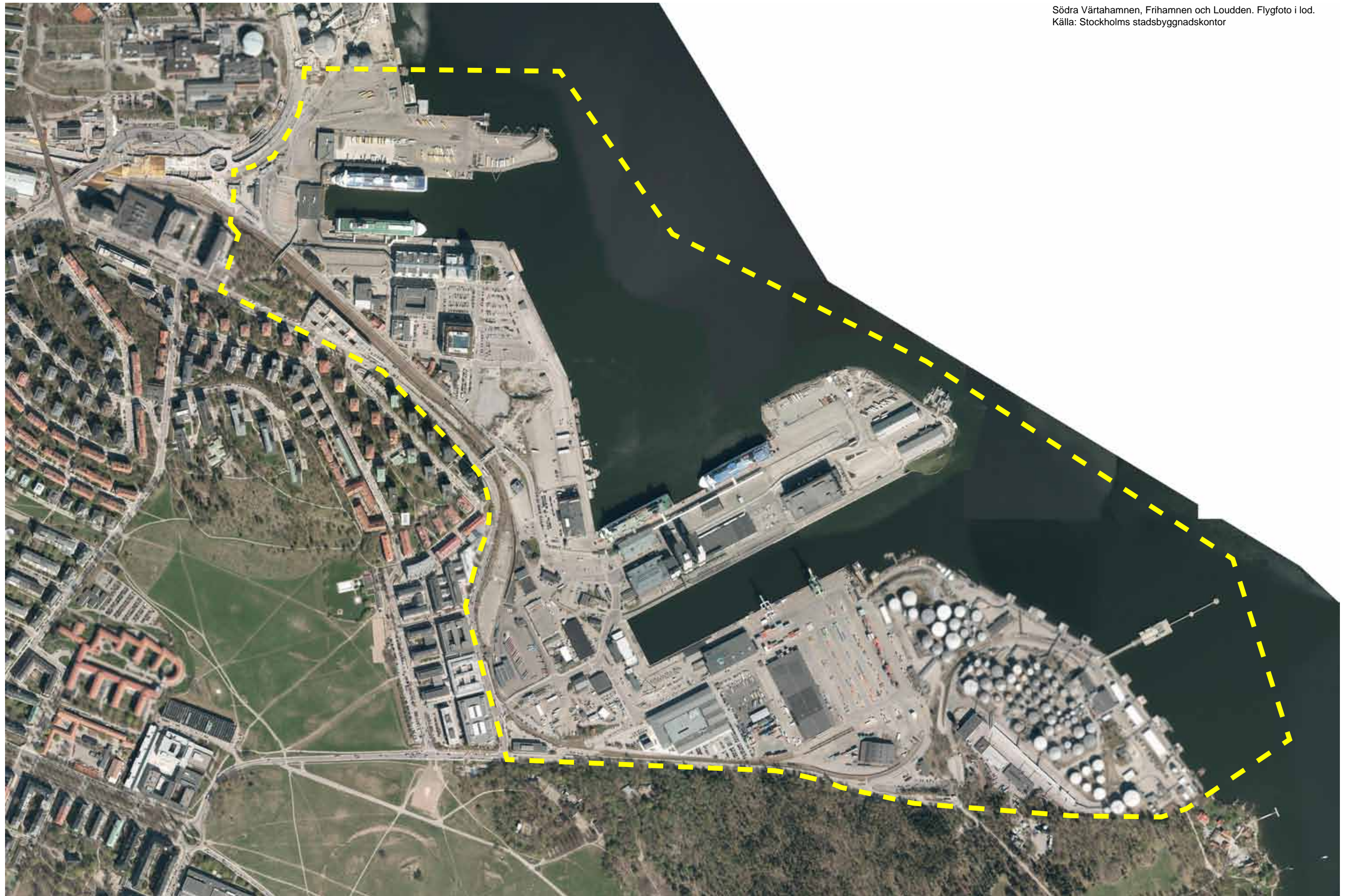
Hamnarna med deras industriella inslag är ett uttryck för att Stockholm var och är en viktig sjöfarts-, handels- och industristad. Industrialismen ledde till hamnar i större skala, anpassade för sjötransportens internationalisering och därmed ändrade villkor.

Frihamnen är ett exempel på en kommunalteknisk anläggning där det 1920-talsklassistiska formspråket och modern hamnteknik var ett led i att manifestera Stockholm på en internationell scen.

Den till hamn omvandlade djurgårdsmarken är både ett exempel på en av Stockholms många vattenfronter, men också en terränganpassning där hamnytor inordnats i Norra Djurgården vars topografi ännu kan skönjas i Loudden och dess vikar och strandlinje kan anas i kajer och hamnbassänger.

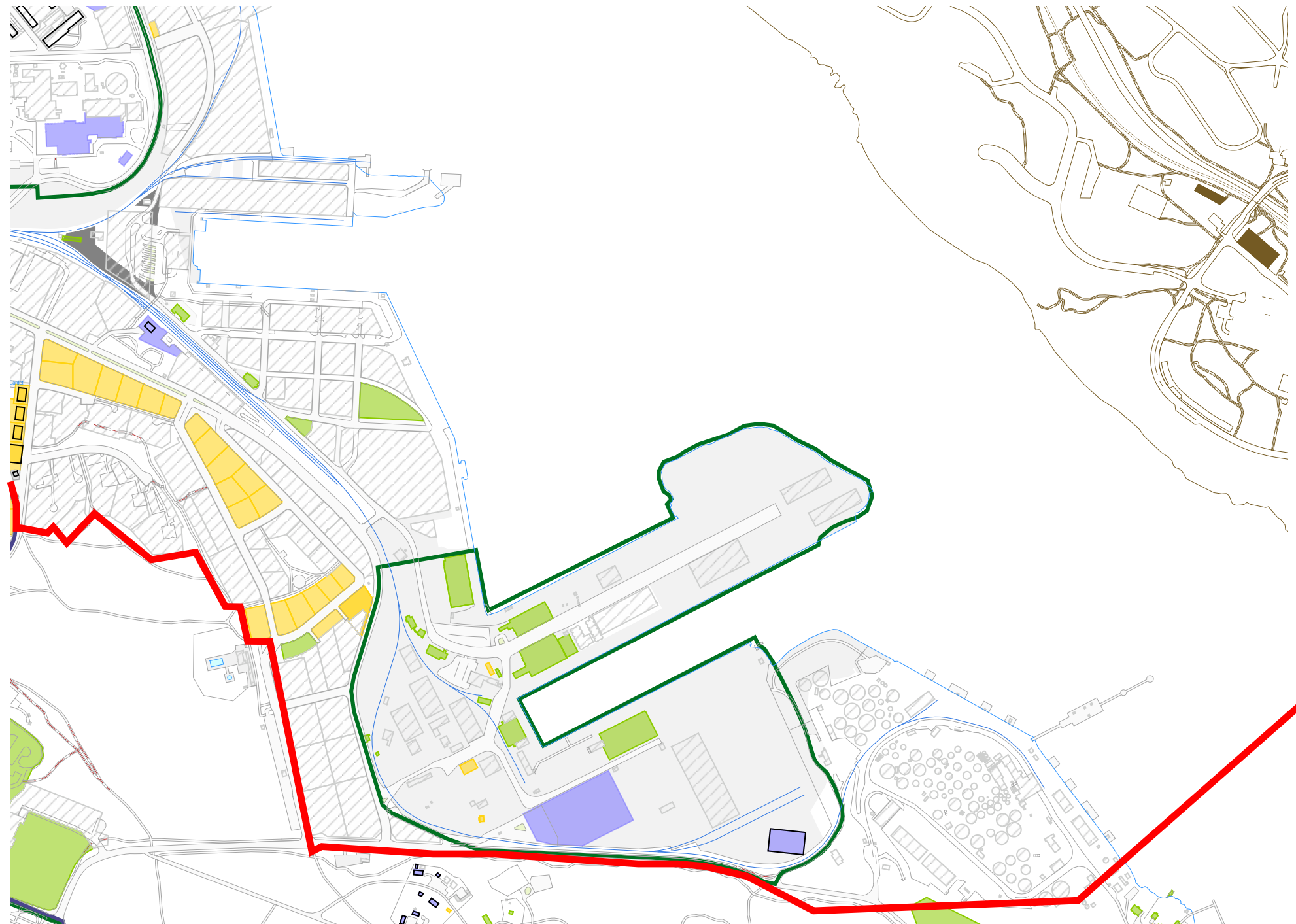
Stadens siluett har på marginalen påverkats av hamnen: dels genom det stora antal hamnkranar som funnits där i historisk tid, dels genom de siloanläggningar och höga fartyg som tillkommit sedan 1970-talet. Den nya stadsdelens volym kommer att ha stor inverkan på hur siluetten upplevs på distans.







# Stockholms stadsmuseums klassificering



## Kulturhistorisk klassificering av bebyggelse

### Teckenförklaring

**BLÅ** Fastigheter med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne i kulturminneslagen. Byggnadsminnen samt kyrkobyggnader skyddade enligt 4 kap i kulturminneslagen.

**GRÖN** Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt

**GUL** Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

**GRÅ** Fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till de övriga klassificeringskategorierna

**STRECKAD** Fastighet med bebyggelse som ännu ej klassificerats eller obebyggd fastighet

**NATIONALSTADSPARK** Området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården är en nationalstadspark enligt 4 kap 7§ i Miljöbalken

**RIKSINTRESSE** Riksintressen för kulturmiljövården enligt 3 kap Miljöbalken. Hela Stockholms innerstad med Djurgården är ett riksintresse, på kartan redovisas värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad.

Kulturhistoriskt värdefulla områden utpekade av Stockholms stadsmuseum

# Metodik

## Kulturhistoriskt värde som verktyg

Specifikt för en hamn- eller industrimiljö är att helheten är viktigare än delen och att det historiska skeendet är viktigare än en enskild epok. I värdebeskrivningen läggs därför tonvikten vid helheten eftersom hamnmiljön har sitt värde i att delarna ingick eller fortfarande ingår i ett logistiskt sammanhang: en verksamhet i gränssnittet mellan hav och fastland där huvudsakligen gods hanterades. Den fysiska miljön representerar en process i ständig förändring.

Det sammantagna kulturhistoriska värdet av en miljö bildas dels av påtagliga konkreta värden, dels av upplevda värden. Kulturmiljöutredningen utgår från den modell för kulturhistorisk värdering som tagits fram av Riksantikvarieämbetet – Kulturhistorisk värdering av bebyggelse. De två kriteriegrupperna dokumentvärde och upplevelsevärde är utgångspunkter för den analys som här läggs fram. Då en så rik miljö som hamnmiljön vid Värtan analyseras finns det anledning att använda merparten av värderingsmodellens kriterier.

Modellen är sprungen ur ett behov av att ur ett riksperspektiv kunna värdera ett objekt i förhållande till andra objekt. Det är inte vår uppgift i detta fall. Här står vi däremot inför en miljö som har mycket höga kulturhistoriska värden lokalt, alldeles oavsett hur unik

eller representativ miljön är sett ur ett mer universellt perspektiv. Väl medvetna om verktygets begränsningar tillämpar vi det i en form anpassad till den lokala situationen. Med hjälp av kriterierna analyserar vi den fysiska miljön för att identifiera vari det kulturhistoriska värdet består. Kriterierna är verktyg med vars hjälp det undflyende begreppets olika nyanser kan infångas och förklaras.

## Analys av känslighet/tålighet

Ett industri- eller verksamhetsområde speglar ett kulturhistoriskt värde som berättar om en helhet. Det speglar verksamhetens och arbetslivets sammanhang: häri ligger det övergripande kulturhistoriska värdet. Vid ett kommande återbruk och utveckling av hamnområdet finns det även behov av att gå in i enskildheter. Vad kan ändras och vad får inte röras? Hur ser graderna däremellan ut?

Analysen av hamnområdets känslighet och tålighet utgår från och grundas i dess kulturhistoriska värde. Ett övergripande syfte med analysen är dels att redovisa bebyggelsemiljöns kulturhistoriska värde, dels att bedöma områdets känslighet och tålighet avseende ändringar och tillägg. Här ställs värden mot varandra och prioriteringar görs.

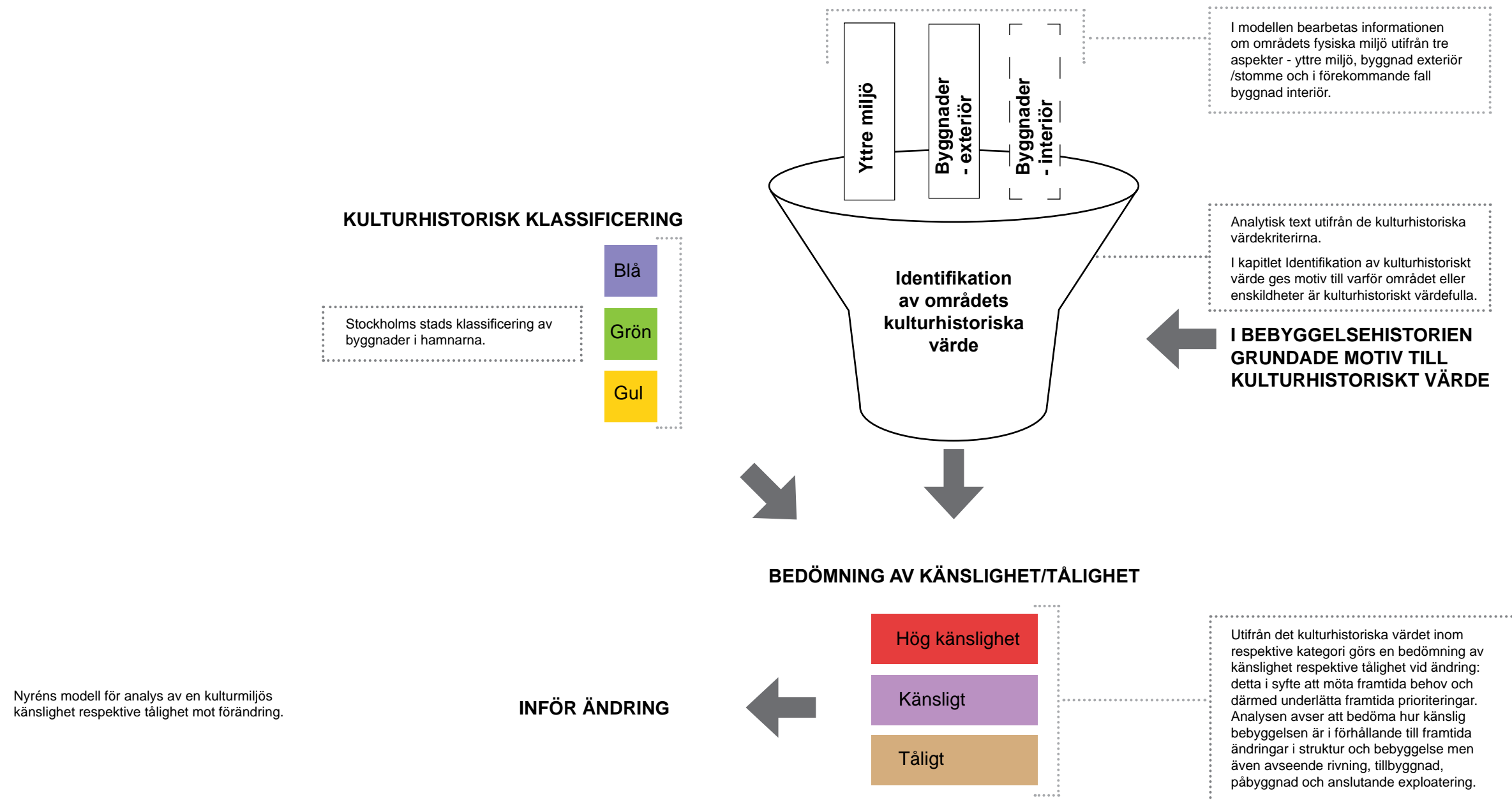
Metoden kan liknas vid en industriell process där råvaran förädlas: i detta fall information om bebyggelsens kulturhistoriska värde. Informationen om hamnarnas fysiska miljö sorteras enligt kategorierna yttre miljö och byggnad exteriör. Även interiörer vägs in i några fall då byggnaden är klassificerad eller då den under arbetet med denna kulturmiljöutredning har bedömts som kulturhistoriskt värdefull. Processen tillförs kulturhistoriskt grundade motiv och restprodukter

avgår d.v.s. kunskap som inte är relevant för områdets fysiska nu. Ut kommer en bedömning av områdets känslighet respektive tålighet för ändringar.

Analysen av begreppet känslighet/tålighet utgår från tre nivåer – hög känslighet, känslig och tålig. Analysens resultat presenteras dels övergripande i kartor, dels i en katalog del för del.

*Gemensamt för dessa analyser är att de utgår från en kontinuerlig växelverkan mellan del och helhet, mellan övergripande och specifikt. Förståelsen av kulturmiljöutredningen underlättas av att den på motsvarande sätt läses växelvis.*





# Hamnarnas historiska utveckling

## Hamnanläggningar i Stockholm

Det strategiska läget vid Mälarens utlopp i Östersjön utgjorde grunden för Stockholm. Sjöfarten, idag främst passagerartrafik, sätter än idag sin prägel på staden.

De första hamnanläggningarna tillkom under medeltiden och bestod av enkla träbryggor innanför det försvarspålverk, den så kallade kransen som omringade staden (nuvarande Gamla stan). Under 1600-talet utökades anläggningarna och på 1700-talet hade både Skeppsbron och Stadsgården träskodda kajer. Vid slutet av 1700- och början av 1800-talet byggdes de första stenkajerna vid Norrström och Skeppsbron.

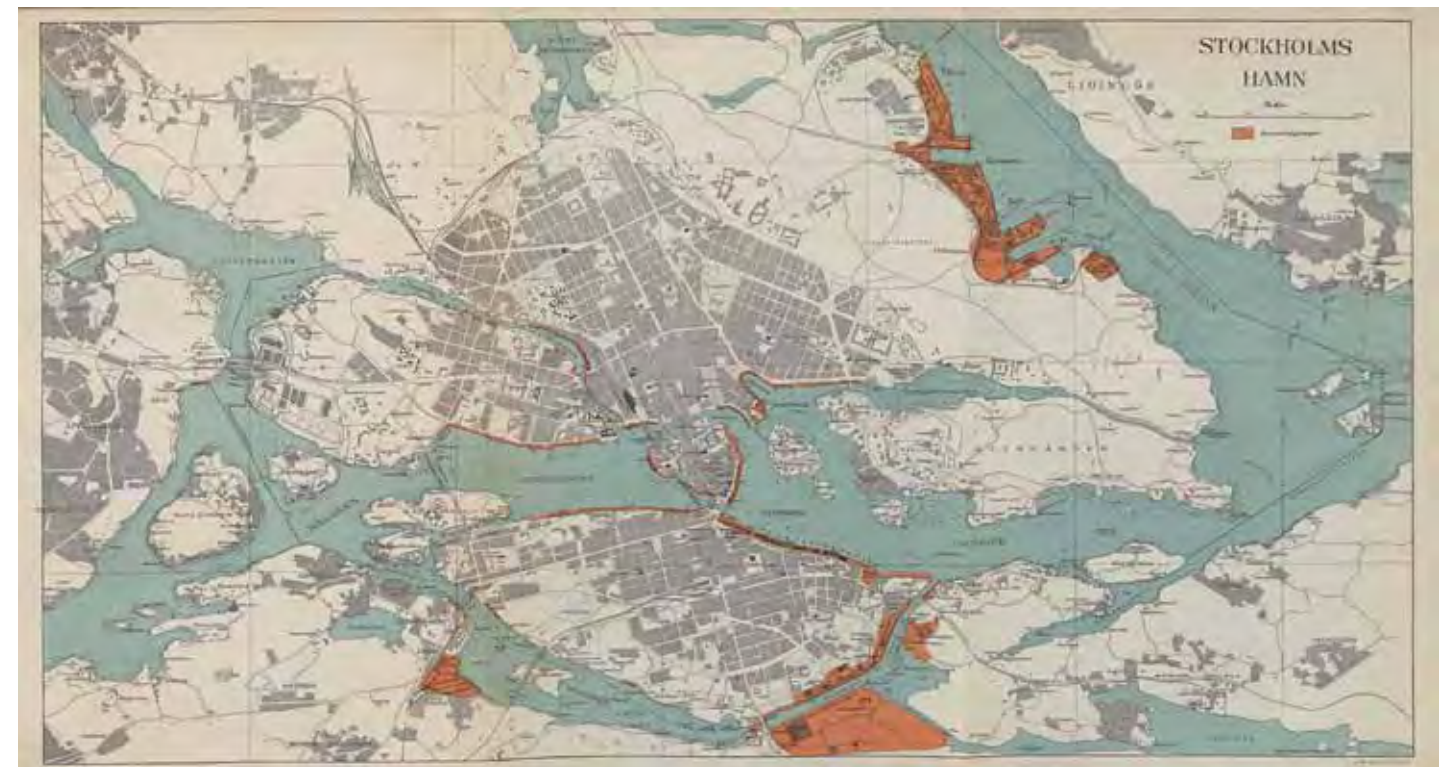
Vid mitten av 1800-talet genomfördes flera ekonomiska reformer som möjliggjorde industrialisering och snabb ekonomisk tillväxt. Industrialiseringen medförde ökade godstransporter och 1865-72 byggdes en sammanbindande järnväg mellan Stockholms Centralstationen och Södra station. Sjöfarten som tappat andelar av godstransporterna till järnvägen återhämtade sig efter utvecklingen av ångfartyg. På 1870-talet stenskoddes allt fler kajer inne i staden för att kunna ta emot de nya, mer djupgående ångfartygen. Under andra hälften av 1800-talet var Stockholms hamn landets största importhamn och importen gick både till konsumenter och till industrier.

Statens järnvägars behov av stenkol ökade och mycket på deras initiativ anlades den första större hamnen för kol- och massgods utanför staden, Värtahamnen. År 1886 stod första etappen av Värtahamnen klar och i slutet av 1910-talet anlades Frihamnen. Med denna kom Stockholms hamn att utvecklas till en av de största hamnarna vid Östersjön. På 1920-talet anlades även Louddens oljehamn som kom att expandera kraftigt, efter andra världskriget.

Under slutet av 1900-talet upphörde det mesta av godshanteringen i Stockholms hamnar utom i hamnarna vid Värtan.



1 Värtahamnen på 1880-talet. Teckning i tidningen Svea av Rob. Haglund, ur Tjerneld "norra djurgården på 1860-talet"



2 Stockholms hamnar 1933. Förutom de markerade allmänna hamnarna och kajsträckningarna hade enskilda industrier egna kajanläggningar. Ur Vinberg 1937



3 Skeppsbron år 1897, ur Lilienberg 1897



4 Norra Blasieholmshamnen runt år 1900, SSM



# >>Hamnarnas historiska utveckling

## Värtahamnen

År 1879 köpte staden mark av staten vid Lilla Värtan för att där kunna anlägga hamn och järnvägsspår. Området var då i stort sett obebyggt, inseglingförhållandena var goda och den naturligt anlagda Storängsviken som var utlopp för den bäck som avvattnade sankmarken vid Storängsbotten kunde nyttjas som hamnbassäng. Runt omkring fanns stora ytor som kunde användas som upplagsplatser. Samma år påbörjades arbetet med både järnvägsspår och hamn.

I maj 1882 öppnades godsjärnvägen och Värtans station invigdes. Järnvägen var fem kilometer lång och anslöt till norra stambanan med två spår, ett till Tomtebodan och ett till Karlberg. Trafiken på den nya banan var betydande och förutom godstrafik gick där även persontrafik, framför allt innan spårvägen drogs fram till Värtan 1905 men även efter detta fram till år 1913. Stockholms garnison hade nämligen en ilastningsstation strax bakom Värtans stationshus vid nuvarande Sandhamnsplan, kallad militärkajen, från vilken mannarna tågade för exercis på Ladugårdsgärdet.

1886 stod den första hamnetappen helt klar. Hamnen kom att utvidgas och fördjupas successivt fram till 1918. Den första delen av Värtahamnen omfattade kolpiren, bassängen och södra kajen. Man byggde över 1700 meter träkajer, men även 175 meter stenkaj, något som

krävdes för att kunna använda ångkranar. I hamnens ursprungliga utrustning ingick främst järnvägsspår till och utmed kajerna, men även en fast kran för handkraft och fyra rörliga ångkranar för lossning av stenkol. Den norra delen av hamnbassängen försågs med ett spårssystem på bockar över kolupplagen där kolet lossades för hand från små vagnar. Ett liknande system fanns även i den inre delen av hamnbassängen. Hamnen var främst en massgodshamn. Det huvudsakliga importgodset var stenkol och koks från England, främst till Statens järnvägar och Klaragasverket. Exportgods var trävaror och biprodukter från gastillverkningen såsom tjära, fenoler, bensoler och ammoniaksalter.

Medan kvarteren i den norra delen av hamnen var uppkallade efter stora utomeuropeiska hamnstäder som Alexandria, Port Said, Singapore, Bombay, Colombo och Shanghai var kvarteren i den södra delen av hamnen uppkallade efter europeiska hamnstäder så som Narvik, Hangö, Messina, Rotterdam, Bristol, Neapel etc. Även gatorna fick namn efter hamnstäder som Hangövägen och Hamburgsvägen men även enklare namn som Malmvägen och Södra Bassängkajen. Tvärgatorna som ledde ner till bassängen kallades helt sonika 1:a -4:de Bassängvägarna.

År 1896 hade det på den oplanerade södra delen av hamnplanen byggts tre stora plåtcisterner för petroleumupplag. Oljan lossades direkt från fartygen, via anordningar uppfunna av Alfred Nobel. Runt år 1900 var



1 Carpelans karta över Stockholm 1817. Källa: Krigsarkivet



2 Häradsekonomiska kartan från 1901-1905 visar tydligt Värtahamnens utbyggnad och den omfattande spårdragningen. Källa: Lantmäteriet, Rikets allmänna kartverksarkiv



# >>Hamnarnas historiska utveckling

så gott som samtliga upplagsplatser i hamnen uthyrda men efterfrågan på utrymme, särskilt på kolupplag, var fortfarande stor. Därför beslöt man att hamnen skulle utvidgas norrut till Lidingö flottbro med en oavbruten kajsträcka utan bassänger. Detta arbete påbörjades 1903 och fullbordades 1912.

Värtahamnens verksamhet genererade till en början ingen stadigvarande bebyggelse. Norr om hamnbassängen fanns stora sammanhängande öppna upplagsytor för kol medan de inre tomterna innanför kajerna bebyggdes med låga enkla lagerskjul, med eller utan väggar. Framför allt söder om hamnbassängen växte mindre hamnanknutna industrier fram som antingen behövde sjö- eller järnvägsförbindelse. Bland industrierna som uppstod inom hamnen kan nämnas asfaltsfabrik, cementrörsfabriker, antracitkrossverk, mekanisk reparationsverkstad, mekaniskt stenhuggeri, såg- och hyvleri samt sillpackeri.

Kring sekelskiftet 1900 hade en livlig sjöfart utvecklats i hamnen och med de sex- sjuhundra fartygen kom årligen närmare 10.000 sjömän. Förutom sjömän befolkades hamnen av alla de arbetare som hade anställning i hamnen och i de industrier som växte upp där. Detta medförde att det vid sekelskiftet uppstod en bebyggelse bestående av stationshus, förvaltningsbyggnad, läs- och skrivrum för sjömän, väntrum för hamnarbetare, bostadshus samt affärer och restauranger kring

banområdet i den södra, inre delen av hamnen. Södra Hamnvägen kom att bli huvudgatan och den sträckte sig parallellt med bangården på hamnsidan. Väster om spåren låg järnvägsstationen. I lövskogsbackarna bakom stationshuset låg fem stora, gula trähus med lägenheter för de anställda vid järnvägen. Längre söderut låg ett rödmålat tvåvåningshus benämnt Kullen med arbetarbostäder för bl.a. arbetare vid Sill-Ameln. Nedanför Långbacken (Värtavägen) låg järnvägens trädgårdar med växthus. En trädgårdsmästare var anställd för att sköta anläggningen och härifrån levererades växter till SJ:s tjänsteställen i hela mellansverige.

På segelfartygens tid utfördes lastning och lossning framförallt av fartygens egen besättning. När lastångarna tog över frakten var deras besättning liten i förhållande till lasten varför annan arbetskraft behövde anlitas. Detta gav plats för stuvorna, privata företagare som åtog sig att skaffa fram personal för last- och lossning, stuveriarbetare. 1903 infördes rundgångssystemet vilket innebar att arbetare togs ut i den turordning de anmält sig. Detta medförde att arbetarna fick sitta och vänta på sin tur att bli uttagen i arbete. För detta ändamål byggdes ett väntrum för arbetare på Södra Hamnvägen och i samma hus öppnades 1907 även en väntrumsservering.

Sturevägen, nuvarande Lidingövägen, anlades 1891-1893 för att bereda en direkt kommunikation



1 Flygfoto mot norr. Vykort troligen från 1930-talet. Källa: Järnvägshistoriskt forum



2 Flygfoto mot söder, troligen från 1930. Källa: Stockholms stadsmuseum





1 Flygfoto från 1990 med Södra Värtahamnen i förgrunden.  
Källa: Stockholms hamnar



2 Plan av Värtahamnen 1896. Norr och väster om hamnbassängen fanns kolupplag. Söder om bassängen fanns främst virkesupplag. Längre söderut syns de första oljecisternerna och en hästskofabrik. Ur Lilienberg 1897



3 Detalj från Värtahamnen 1960. Lägg märke till de många verksamheterna som annonseras på skyltarna. Källa: Tekniska museet

med hamnen till staden. Huvudgasledningen från det nyanlagda gasverket vid Lilla Värtan och Husarviken drogs efter beslut av Kungl. Majt. i delar av vägsträckningen. Den första spårvägslinjen till Värtan, linje 6, började gå i maj 1905. Linjen gick från Vallhallavägen, över Sturevägen till Tegelluddsvägen där den hade ändhållplats. År 1906 bands linje 5, Norra Bantorget-Karlberg, ihop med linje 6, Stureplan-Värtan och året efter förlängdes linjen till Ropsten. År 1922 tillkom linje 10 som gick mellan Värtan och Hornstull. Denna linje kom att gå ända fram till 1967 då tunnelbanan drogs till Ropsten.

År 1937 var Värtahamnen Stockholms största massgodshamn för import av kol, trä, spannmål, gödnings- och foderämnen, oljor, sill, salt, järn m.m. samt export av trävaror, pappersmassa, järn etc.

På 1960-talet hade godstrafiken minskat relativt sett, vilket skapade utrymme för ny hamnverksamhet – färjetrafik. 1966 inledde Silja Line bilfärjetrafik till Finland och successivt byggdes färjehamnen ut. Mellan 1967-1976 gick tåg färjetrafik till Nådendal och tåg färjetrafik till Åbo startade 1989. Färjetrafiken avtecknar sig stadigvarande i hamnen genom två större terminalbyggnader. Upphöjt från marken löper delvis glasade spänger för gångtrafikanter på väg till och från färjorna. Balticterminalen för trafik på Sovjetunionen startade från Värtahamnen år 1984 men flyttades till

Frihamnen två år senare. I dag går trafik till Finland och Tallinn från Värtahamnen, jämte godstrafik på järnvägsfärja.

Idag finns äldre hamnbebyggelse och byggnader med direkt eller indirekt anknytning till godshamnen kvar vid Södra Hamnvägen. Det är småskaliga byggnader av skilda åldrar; järnvägsstation, kommunalhus, manskapsbyggnad för stuveriarbetare, restaurang Skeppet, kranverkstad och smörjoljefabrik. Innanför dessa finns större lagerbyggnader från 1970-talet i upp till tre våningar. Det är Fanérkompaniets verkstäder och lager samt Indiska kompaniets lager. För övrigt består bebyggelsen av storskaliga kontorskomplex som tillkommit från slutet av 1980-talet och framåt. Dessa har viss anknytning till hamnen men deras lokalisering hänger främst samman med hamnens minskade verksamhet som möjliggjort ny exploatering.



4 Vy över Värtahamnen från Stockholms elverk, u. å . Källa: Stockholms hamn



5 Kranar i Värtahamnen 1934. Källa: Stockholms stadsmuseum



6 Vintery 1924. Källa: Stockholms stadsmuseum



7 Lilla Värtans farled söderut med Södra Värtahamnens bassäng i förgrunden. Flygfoto 2012. Källa: Stockholms hamn



# >>Hamnarnas historiska utveckling

## Frihamnen

Med ångfartygens genombrott i mitten av 1800-talet försvann direktlinjerna på Stockholm från transocean hamnar och istället blev hamnar i Holland och Tyskland omlastningshamnar för denna sjöfart. Men 1907 kom en statlig förordning som gav möjlighet att inrätta frihamnar d.v.s. hamnar dit varor kunde föras och lagras utan att förtullas och där förtullning skedde först då varorna fördes ut från hamnområdet och in i landet.

Stockholms Handelskammare med grosshandlaren John Josephson i spetsen var pådrivande för att en frihamn skulle anläggas i Stockholm och ett förslag presenterades 1909. Tanken var att uppföra en djuphamn för transocean trafik och trafik med i första hand kolonialvaror till Finland och Ryssland. Hamnstyrelsen var dock skeptisk till handelskammarens förslag och många utredningar gjordes innan Stockholms stadsfullmäktige 1917 fattade beslut om en frihamn vid Lilla Värtan, söder om Värtahamnen.

Frihamnen anlades likt Värtahamnen på mark som tidigare tillhörde Kungliga Djurgården. Frihamnspiren kom att lokaliseras till området Tegeludden/Tegelviken. Tegeludden var ett jägmästarboställe som även fungerade som krog, troligen tillkommet redan på 1680-talet då den kungliga jaktparken (Djurgården) inhägnades. Bostället fanns kvar ända fram till

1916 då det revs. Namnet Tegeludden är äldre än jaktparken. På 1630-talet ansökte nämligen en borgare hos drottning Kristinas förmyndarregering om att få anlägga ett tegelbruk vid Lilla Värtan i Lindarängen. På djurgårdskartan från 1779 (reviderad version, ursprungligen från 1696) syns hovjägarbostället intill Tegeluddsviken och något längre in syns en byggnad benämnd tegelbruk jämte några ringar som kan utgöra lertäkter.

Bygget av Frihamnen påbörjades hösten 1917 och en första provisorisk frihamn kunde öppnas för trafik 1919 genom att delvis utnyttja Värtahamns södra kaj. Landvägen nådde man Frihamnen från Värtahamnen och Södra Hamnvägen och porten till Frihamnen låg bredvid det från Värtahamnen förlängda spårområdet, mitt emellan Administrationsbyggnaden och Tullbevakningsbyggnaden. Hamnområdet byggdes ut i den gamla Lindarängen som planades ut samtidigt som hamnpir och hamnbassäng byggdes. Bygget övervakades av Hamnstyrelsen som hade kontor i ett litet rött trähus på en av kullarna på Lindarängens södra sida. Huset finns kvar än idag. Hamnstyrelsen förvaldade mark och byggnader medan driften sköttes av ett privat bolag. Efter några konfliktfyllda år skapades 1925 ett nytt bolag, AB Stockholms Frihamn, med staden som ägare. 1926 stod utbyggnaden av Frihamnen helt klar. Då hade entrén till området flyttats fram till Tegeluddsvägen med rak påfart från den nyanlagda Frihamnsvägen.



1 1922 har Frihamnen etablerats - ovan - med port, administrationsbyggnader och två kajer närmast de två första magasinerna 1 och 2. Piren har börjat anläggas genom utfyllnad men arbetet med att skapa en hamnbassäng har inte påbörjats. Lägga märke till hur hamnfogdebostaden (F24) vid Lindarängsvägen ligger som en sparad ö med trädgård och bergig terräng i en omgivning som i övrigt plansprängs för att ge plats åt hamnens sammanhängande ytor. Källa: Stockholms stadsmuseum

2 Frihamnen invigs 1919. Magasin 1 med kaj och kran är iordningställt. Lastfartyg ligger dessutom vid kaj. Källa: Stockholms stadsmuseum

3 Redan 1922 har ytterligare ett magasin med kaj och kranar tillkommit och de stora upplagsytorna längs järnvägsspårens radier är anlagda. Källa: Stockholms stadsmuseum





# >>Hamnarnas historiska utveckling

Denna väg togs bort då kvarteret Stettin byggdes vid Tegeluddsvägen på 1960-talet.

Frihamnen var avsedd för den transoceana importen samt trafiken på Medelhavet och Svarta havet. Hamnen var ursprungligen en styckegodshamn d.v.s. godset var packeterat. Även homogena varor - t.ex. kaffe, metaller, spannmål - hanterades som styckegods. I hamnen lagrades styckegods för vidare distribution till Stockholm med omnejd men fungerade även som omlastningshamn för oceanskeppat gods för vidare transport till andra länder och hamnar längs Östersjöns kust. Importen var viktigast, men under svåra isvintrar var även exporten från Norrland omfattande. Till skillnad från bulklast som lastades oförpackat i fartygens lastutrymmen, genererade styckegodset en mer stadigvarande bebyggelse, detta p.g.a. att det måste mellanlagras.

Vid det provisoriska öppnandet av hamnen 1919 hamnen fanns förutom järnvägsspår anslutna till Värtans spårssystem och en med staket avskärmad del av Värtahamnens kaj ett varumagasin, en administrationsbyggnad, tullbevakningsbyggnad och en vaktkur vid kajen. Frihamnen blev successivt utbyggd och fördjupad med stora magasin och effektiva kranar samt kyl- och frysutrymmen och spannmålsmagasin. Uppdraget att rita byggnader för frihamnen gick till arkitekt Åke Tengelin. Först gällde det magasin 1 och

en Tullbevakningsbyggnad, men Tengelin kom att rita allt som byggdes för Frihamnen fram till 1930-talets slut. Tengelin arbetade i en klassicerande stil, så kallad 1920-talsklassicism, som efterhand blev allt mer förenklad och rationalistiskt inriktad. Hans arkitektur sätter än idag sin prägel på Frihamnen.

De större magasinerna låg vid kaj medan de enklare skjulen låg längre in på området. Två av de större magasinerna var försedda med källare för att kunna erbjuda reglerad temperatur under sommaren. Under 30-talet ökade trafiken på hamnen allt mer och det utfördes muddrings- och utfyllnadsarbeten för förlängning av kajerna. Magasin 5 byggdes söder om hamnbassängen. Före andra världskriget importerades stora mängder livsmedel som sedan under kriget lagrades i Frihamnen. Frihamnen fungerade under andra världskriget som landets skafferier där bland annat frukt, kaffe, kryddor, kött, fisk och skaldjur kunde lagras i kyl- och frysutrymmen. Under krigsåren minskade godsomsättningen kraftigt och de enda fartyg som regelbundet anlöpte hamnen var kolbåtarna. Vid krigsslutet vände nedgången och nya industriföretag etablerade sig i hamnen, kajerna förlängdes, bottarna muddrades till större vattendjup.



1

Frihamnen byggs ut i snabb takt.

1 Vyn på flygfotot upptill från 1925 visar hur hamnbassängen anlagts. Ur Stockholms frihamn

2 Redan året efter har också magasin 3 byggts liksom tillfartsvägen Frihamngatan i bassängens förlängning. Källa: Ur Stockholms frihamn

3 1931 har området förtätats t.ex. med diverse skjulbyggnader för förvaring. Men framförallt har Lindarängshangaren vid sjöflyghamnen, Fordfabriken och Banankompaniet tillkommit. Lägg också märke till att de första oljecisternerna vid Loudden tillkommit. Källa: Stockholms stadsmuseum



2



3



# >>Hamnarnas historiska utveckling



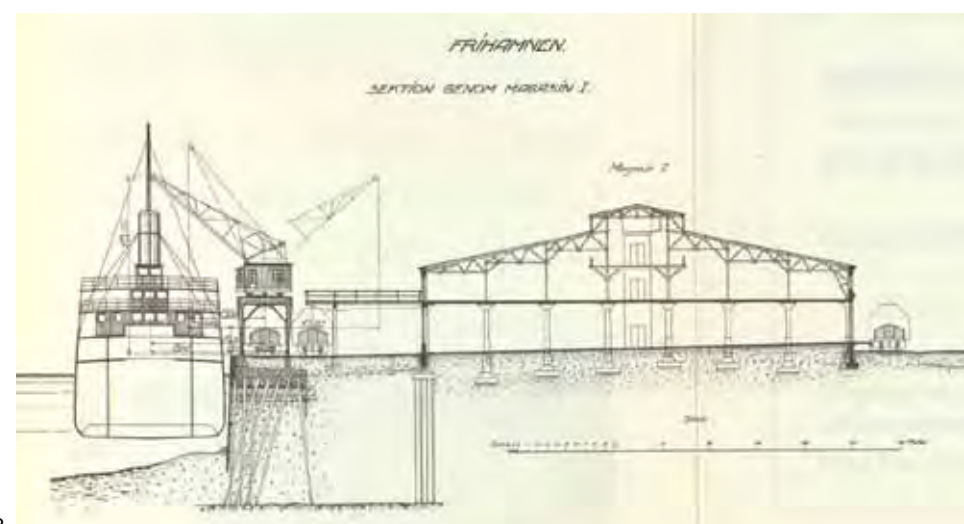
Illustrationerna visar sambanden mellan den yttre miljön och byggnaderna.

1 Styckegodshantering i Frihamnen 1926, till höger. Källa: Stockholms stadsmuseum

2-4 Sektionsritningar genom Frihamnen - fartyg, kaj och magasin, nedan. Ur Stockholms Frihamn 1937

I likhet med Värtahamnen och Loudden bestod Frihamnen av ett logistiskt system som betjänade hamnens funktioner. Byggstenarna i detta system är upplagsytor, vägar, järnvägsspår, magasin, kranar, kajer, pir och hamnbassäng. Från 1920-talets början anpassas magasinens arkitektur successivt efter hamnkranarnas teknikutveckling och ökande skala. Tåg kunde ställas upp i flera led under vinkelportalkranarna som spände mellan kajkant och den kranbana som anslöt till fasaden på magasin 2. I magasin 3 är kranbanorna en än mer integrerad del av arkitekturen och trots att kranarna är borta präglas den södra fasaden starkt av en arkitektur formad utifrån de förutsättningar som kranbanorna gav.

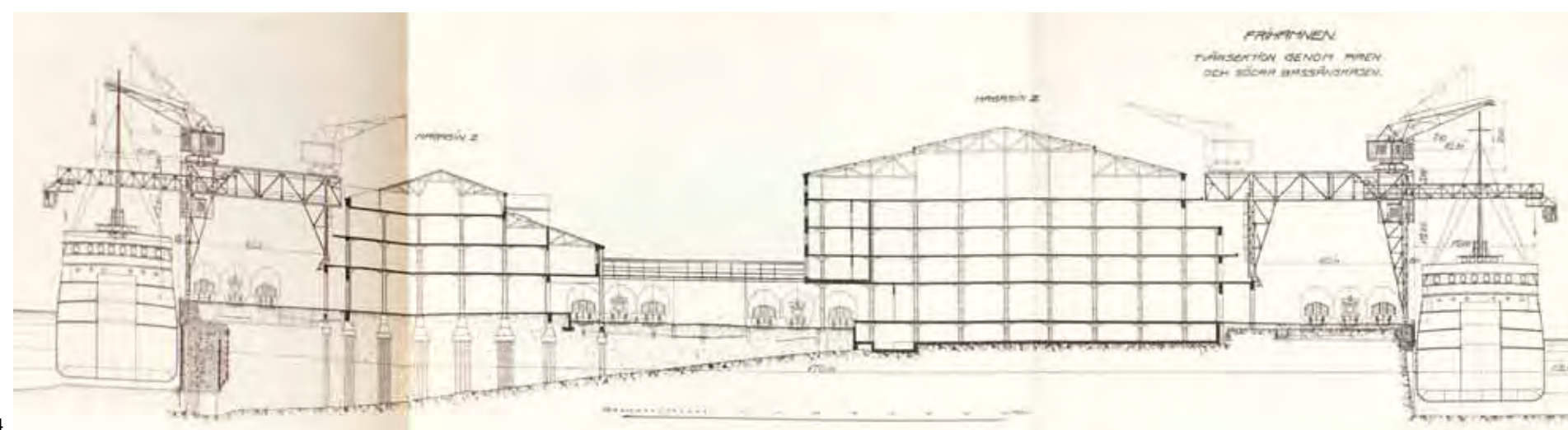
1949 fanns förutom 32 kranar och fem magasin, tolv större och mindre skjul för lagring av mindre temperaturkänsligt gods som bilar, maskiner etc. På hamnområdet fanns även hamnförvaltningen, serviceverkstäder, personalbyggnad för ordinarie hamnarbetare, restaurang, tullförvaltning, tulltaxering, post, telegraf och järnvägsexpeditioner. I anslutning till kajerna fanns flera olika företag, Ford Motor Companys monterings- och lagringsbyggnad, Banankompaniet och Lantmännens första silor samt anläggning för fodermedelsblandning.



2



3



4



Hamnen hade sin blomstringstid under 1950-talet då hamnen stod för 43 procent av den svenska kaffeimporten, 40 procent av bilar och övriga transportredskap, 29 procent av fruktimporten och 24 procent av maskinprodukterna. Under 1950- och 60-talen fortsatte den omfattande transoceana och europeiska utrikeshandeln över Stockholm även om Stockholms hade förlorat positionen som största importhamn till Göteborg. 1958 beslöts att bygga ett nytt stort flervåningsmagasin längst ut på frihamnspiren, magasin 6. Först 1967 stod magasinet färdigt och innehöll kyl-, frys-, och varmlager. Redan när det stod klart hade dock hanteringen blivit förbisprungen av den nya tidens styckegodshantering containern.

På 1960-talet breddades Frihamnsporten. Breddningen av porten berodde på att lastbilstrafiken hade blivit viktigare. Dessutom bebyggdes kvarteret Stettin mitt emot porten så att den raka påfarten från Frihamnsvägen försvann och ersattes med byggnader, varav en hade en lastbrygga med konkurrerande trafik. Breddningen av porten räckte dock inte för att komma tillrätta med trafiksituationen utan porten flyttade 1976 till dagens läge längre söderut på Tegeluddsvägen. Den nya infarten genererade nya vaktlokaler för tullen.

Stuveriarbetarna som arbetade på fartygen och hamnarbetarna som tog emot varorna på land hade ett slitsamt och farligt arbete. De ordinarie

hamnarbetarna fick på 1930-talet en egen byggnad med omklädningsrum, tvättmöjligheter och matsal. På 1950-talet fick stuveriarbetarna motsvarande personallokaler och på 1960-talet fick slutligen hamnens extraarbetare tillgång till omklädning- och matrum.

I slutet av 1960-talet inleddes en revolution inom världens transporthantering genom containern. Transportarbetet effektiviserades och blev mindre slitsamt och mönstret för sjöfarten förändrades. Den transoceana trafiken lämnade successivt Östersjön och istället etablerades feedertrafik (matartrafik med mindre fartyg) mellan hamnar på Nordsjökusten och Stockholm. Truckarna blev viktiga för transporter inom hamnen och ett truckgarage och truckverkstad byggdes på området.

Det mest expansiva inslaget i efterkrigstidens sjöfart på Stockholm är Finlandstrafiken. Två tredjedelar av värdet av Finlands import och export går med färjor över Stockholms Hamnar. Terminaler för Silja Line öppnade i Värtahamnen 1966. År 1967 öppnade en roroterminal. Frihamnen utvidgades söderut mot Lindarängen där en containerhamn stod klar 1971. Hit kommer i dag trafik från hamnar vid Östersjö- och Nordsjökusten. I Frihamnen finns även lantmännens siloanläggning som tidigare använts för export av spannmål.

1984 startade färjetrafik till Sovjetunionen i Värtahamnen och 1986 öppnades en fast terminal

1 Fartyg vid Frihamnsbassängens norra kaj. Källa: Stockholms hamn

2 Flygfotot visar Frihamnen och Loudden under 1970-talets första hälft. Lindarängsviken har fyllts igen och containerhamnen har anlagts samtidigt som Lantmännens höga silor ännu inte byggts. Källa: Stockholms hamn (inramat fotografi i Stockholms hamns kontor, magasin 2)

3 Upplagsytan framför gaveln till magasin 1. Här ställdes packeterat och emballerat styckegods upp men även opackat styckegods som t.ex. bilar. Foto från 1947. Källa: Stockholms stadsmuseum



1



2



3



# >>Hamnarnas historiska utveckling

i Frihamnen, Balticterminalen, lokaliserad framför den före detta fordfabriken. Efter diverse problem lades verksamheten ned, men efter Berlinmurens fall öppnade Tallinterminalen 1990, sedermera omdöpt till Frihamnsterminalen. I dag går trafiken både till Baltikum och Ryssland från Frihamnsterminalen. 2009 öppnades en ny kryssningsterminal längst ut på Frihamnspiren. Den strikta uppdelningen mellan verksamheterna i Frihamnen och övriga hamnar har successivt försvunnit. År 1985 flyttade bogserbåtarna till Frihamnen från Slussen för att i början av 1990-talet överföras till Södra Hammarbyhamnen. I mitten på 1990-talet upphörde frihamnsfunktionen eftersom EU-anslutningen innebar att den mesta trafiken på Stockholm kom från ett gemensamt frihandelsområde och frihamnsporten förlorade sin funktion. Idag angör man hamnområdet både från Södra Hamnvägen och Tegelvägens södra ände mot Lindarängsvägen.

I och med den minskade hamnverksamheten fick många byggnader i hamnen nya funktioner. Tidiga externa verksamheter i hamnen är de museimagasin som finns inrymda i magasin 3, 5 och 6. Runt år 2000 började hamnen anpassa hela eller delar av byggnader för uthyrning som kontor.

## Lindarängen

På 1860-talet hade hästkapplöpningar börjat arrangerats på Gärdet men först 1890 tillkom en riktig kapplöpningsbana vid Lindarängen. Där anordnades kapplöpningar ända fram till anläggandet av Frihamnen 1918. Vid Lindarängsviken anlades istället en sjöflyghamn år 1921. Den var verksam ända fram till 1952 men hade som mest trafik innan Bromma flygplats invigdes 1936. 1958 började man förbereda Lindarängens förvandling till hamnområde. Under 1950- och 60-talen sprängdes flera bergrum ut under Loudden. Sprängstenen dumpades i Lindarängsviken som fylldes igen helt. 1971 invigdes där den nya containerhamnen. Containerterminalen är utrustad med ro/ro lägen, två containerkranar och ett större envåningsmagasin för tömning och fyllning av containers. Från flyghamnstiden finns idag kvar en hangarbyggnad från 1931, ritad av Sven Markelius och byggnadsminnesförklarad. Flyghamnen är även populärkulturellt känd t.ex. genom Stieg Trenters detektivroman "Lysande landning" från 1946 och genom att hangaren vintertid användes som ishall för sporterna ishockey, curling och konståkning.

1 Vykort över Lindarängens sjöflyghamn 1936. Källa: Tradera

2 Flygfoto från 2012 med Lindarängs- hangaren och Containerhamnen i förgrunden. Källa: Stockholms hamn





# >>Hamnarnas historiska utveckling

## Loudden

Stockholm saknade ända fram till Louddens anläggande en särskild oljehamn. Oljeimporten gick via Värtahamnen, men där fanns inga särskilda ytor avsedda enbart för oljehantering, utan den blandades med den andra hamnverksamheten. I Frihamnen fick man över huvud taget inte föra in explosivt, frätande eller eldfarligt gods som kunde medföra fara eller olägenhet. Detta fick till följd att oljedepåer fanns utanför staden på flera ställen, t.ex. på Lidingö, vid Ropsten och vid Skurusundet. 1921 kom en kunglig förordning som hårdare reglerade hanteringen av eldfarliga oljor.

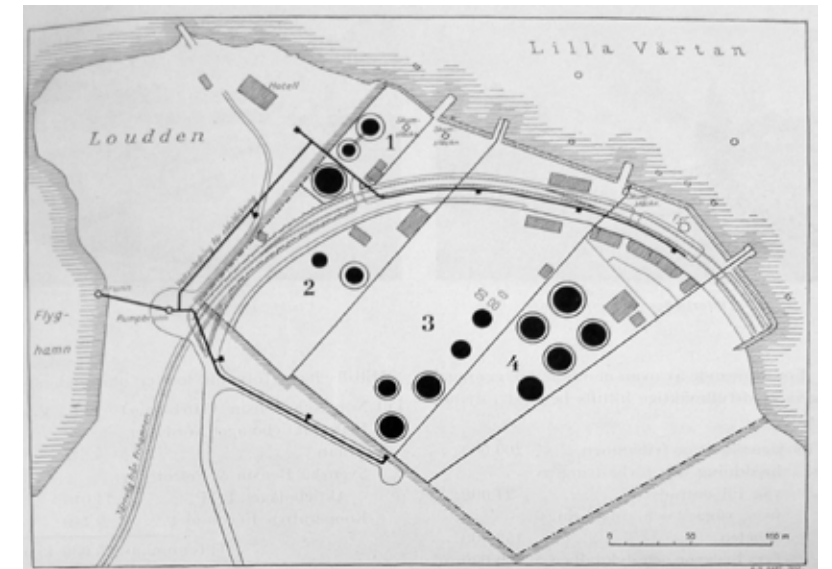
För att samla oljehantering på en plats beslutade stadsfullmäktige år 1926 att Loudden skulle tas i anspråk för anläggandet av en hamn för eldfarliga oljor samt bränn- och smörjoljor. Det fanns även planer på en stor hamn vid Kaknäs men dessa förverkligades aldrig. Första etappen kunde tas i bruk 1927 och hela den första anläggningen stod klar 1932. Hamnen förbands med Frihamnens spårssystem och trafikerades av SJ. En passage genom berget sprängdes ut så att både järnväg och bilväg enkelt kunde nå kajen. Området styckades i tomter som alla hade kontakt med vattnet. Dessa utarrenderades till oljebolag som själva uppförde tankanläggningar, cisterner, pumphus etc. Staden stod för förtöjningsbryggor, järnvägsspår, vägar, vatten- och avloppsledningar, belysning o.dyl. I den första

utbyggnaden hade hamnen sex lossningsbryggor för lika många oljebolag. Skjul, pumphus och dylikt uppfördes i brandhårdiga material. Oljan lagrades i cisterner som var betongmantlade enligt förordningen om eldfarligt gods. Betongkaret skulle samla upp eventuellt läckage. Berget där de första cisternerna placerades kom att i folkmun kallas "Oljeberget".

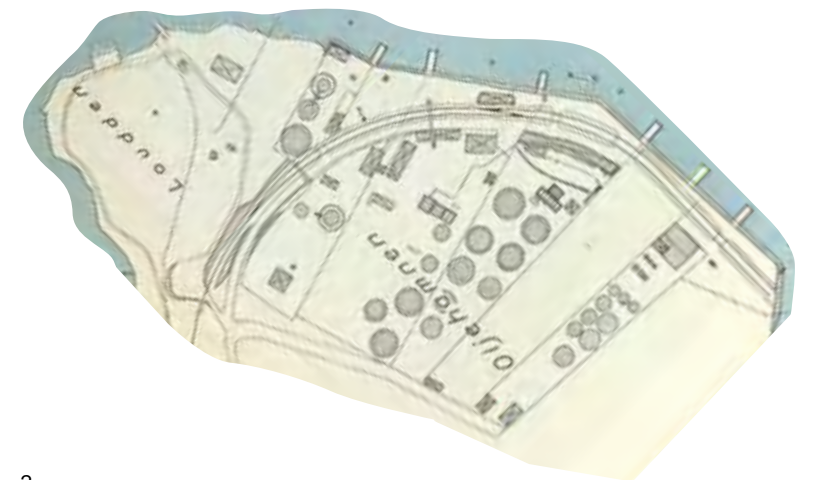
Nedanför berget mot kajen fanns under 1930- och 40-talen flera minde fabriker som hanterade petroleumprodukter. 1948 byggdes en större fabriksanläggning med kontor, fabrik och tappanläggning som till största delen finns kvar idag med ursprunglig funktion som smörjoljefabrik. Där finns även en mindre kemisk fabrik som bland annat tillverkar råvaror till tvättmedel.

Efter andra världskriget ökade oljekonsumtionen kraftigt och med det oljeimporten. Mellan 1949-1955 utökades hamnen och underjordiska berglager för oljor och bensinlagring sprängdes ut vilket ökade säkerheten i hamnen väsentligt. Då bensinen lagras på vatten i bergrummen uppfördes för detta ändamål ett vattentorn strax innanför entrén till området.

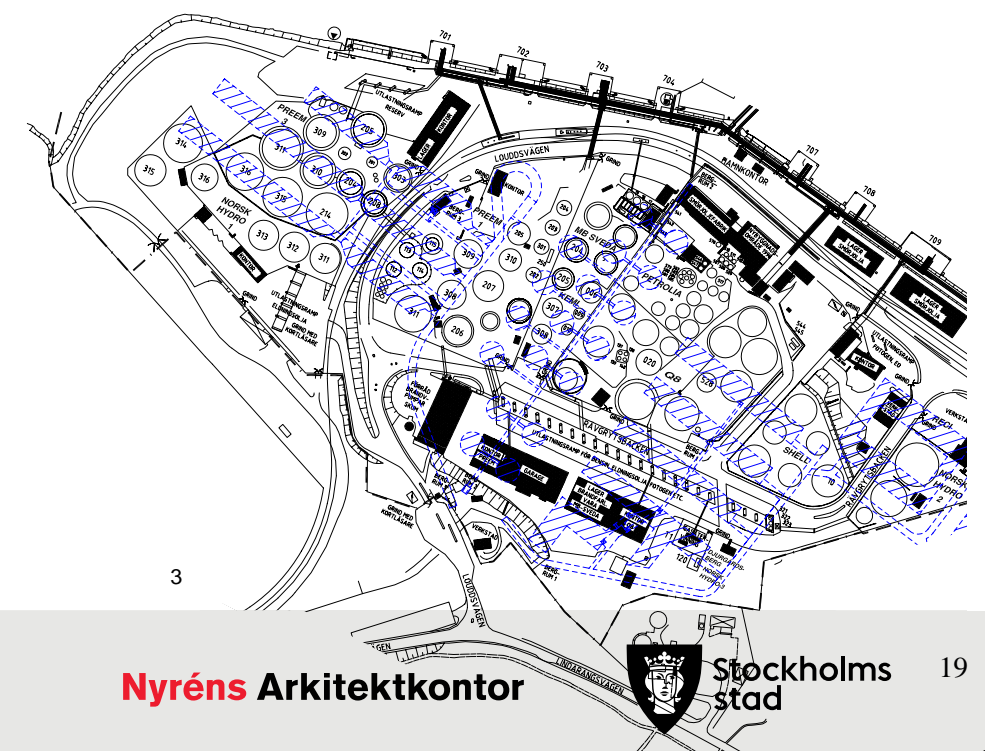
Sprängstenen från bergrumsanläggandet användes som fyllnadsmassor både i Loudden och i Frihamnen och hamnarna växte. För att kunna ta emot det ökade tankertonaget försågs Loudden på 1950-talet med



1



2



3

1 Louddens oljehamn 1929 med de väsentliga delarna i strukturen, som vi i dag känner igen, redan på plats - kajen med sin knäck, järnvägens framsprängd genom berget och de olika "tomterna" för oljelagring på och i berget. På tomt nummer ett låg Nordiska Bensinaktiebolaget, på tomt två Rederi Aktiebolaget Nordstjärnan, på tomt tre Svenska Bensin- och Petroleumaktiebolaget B.P. Kooperativa förbundet arrenderade tomt fyra men upplåt de första tio åren anläggningen till Aktiebolaget Naftasyndikat som enbart hanterade ryska oljor. Ur Stockholms hamn 1929.

2 Louddens oljehamn 1937 Ur Stockholms hamn 1937.

3 Oljehamnen år 2003. Blåmarkeringen avser bergrum. Källa: Stockholms hamnar



# >>Hamnarnas historiska utveckling

en 260 meter lång pir, kajen byggdes ut, hamnplanet breddades och spårförbindelserna förbättrades. Samtidigt uppfördes en liten byggnad för övervakning av hamnarbetet. På 1960-talet fortsatte utsprängning av bergum under Loudden. De står blott synliga genom bergumstopparna, små oansenliga plåtskjul. De olika oljebolagen byggde under 1950-och 60-talen vart och ett mindre kontors- och verkstadsbyggnader för sin verksamhet.

Transporterna från Loudden gick från början på järnväg och en idag oanvänd lastramp finns kvar i anslutning till spåren vid kajen strax efter passagen genom berget. Idag används istället utlastningsramper uppe på Rävgrätsbacken vilka angörs med lastbil. Dessa tillkom tillsammans med garagelängor på 1950-talet och har senare utvidgats och byggts om.

Brandsäkerheten har alltid varit en viktig fråga i Louddens oljehamn. I början var området inte kopplat till det kommunala vattenledningsnätet utan hade ett system med brandposter runt om i området som försörjdes med vatten från Lindarängsviken. Varje bolag hade dessutom egna skumsläckningsanläggningar på sina tomter. Idag finns stationära brandpumpar vid kaj för vattenbegjutning med mycket högt tryck. Vid områdets entré finns ett större förråd för mobila brandpumpar laddade med skum. Byggnaden uppfördes 1971 som lager- och tapplokal men har senare ändrade fasader.

Loudden får framför allt sin karaktär från de många oljecisternerna var placering accentuerar den naturliga topografin. Cisternernas antal har ökat stort i antal, men den ursprungliga lottindelningen kan fortfarande skönjas. Fortfarande finns flera av de äldsta cisternerna kvar, ibland med tilläggsisolering, men även med ursprungligt utseende med nitade plåtar.

Kommunfullmäktige har beslutat att oljehantering ska läggas ner på Loudden. Beslutet innebär att avvecklingen ska vara genomförd till 2019. Hanteringen av flygbränslet till Arlanda överfördes 2006 till hamnen i Gävle.

1 Oljehamnen 1933 sedd från vattnet. Källa: Stockholms hamnar

2 Utsikt över oljehamnen år 1929 från Kooperativa Förbundets tomt. Källa: Stockholms hamn 1929

3 Kontrollrummet vid kaj 1958. Källa: Stockholms hamnar

4 Oljehamnen från söder med den nya smörjoljefabriken under byggnad 1948. Källa: Stockholms hamnar



1



2



3



4



# Identifikation av kulturhistoriskt värde

1



2



1 Karta över det i och för hamnanläggning vid Lilla Värtan af Kongl. Djurgårdens mark till Stockholms stad upplåtna område upprättad år 1880. Kartan till vänster från 1880 visar Kungliga Djurgårdens strandlinje mot Lilla Värtan innan utbyggnaden av hamnen tog fart. De tre naturligt skyddande vikarna som byggdes ut till två hamnbassänger och en sjöflyg-hamn är med tillägg för Frihamnspiren fortfarande identifierbara delar längs Lilla Värtans vatten. Källa: Stockholms stadsarkiv

2 Kartan illustrerar hur hamnens snabba utbyggnad ledde till att området redan på 1930-talet nära nog hade den utsträckning det ännu i dag har, med undantag för sjöflyghamnen som senare har ersatts av containerhamnen. I den mönstring av Stockholms hamnanläggningar som hamnstyrelsen gav ut i bokform 1937 finns bl.a. en karta med titeln *Värtahamnen, Frihamnen, Oljehamnen, Sjöflyghamnen och Gasverkshamnen*. Här återges kartan med undantag för Gasverkshamnen. Ur Stockholms hamn 1937

## Områdets kulturhistoriska värde

Det vi betraktar i denna kulturmiljöutredning är de i dag kvarvarande fysiska lämningarna efter en delvis pågående, delvis avvecklad hamnverksamhet. Syftet med denna text är att formulera vad det kulturhistoriska värdet består i.

### Dokumentvärde

## Byggnadshistoriskt värde – den industrialiserade stadens hamn

Längs Kungliga Djurgårdens kustlinje mot Värtan fanns ett antal vikar som tidigt nyttjades som naturliga hamnar. När det blivit trångt längs Norrmalms, Stadsholmens och Södermalms hamnar föll det sig naturligt att förlägga en större hamn till Storängsviken. Hamnens första användning var för att lossa kol för SJ:s behov varför en järnvägslinje drogs i dalgången fram till hamnen. Därmed tog den utveckling sin början där vattennära djurgårdsmark steg för steg förvandlats från ett på jordbruk baserat produktionslandskap till ett baserat på sjöfart, handel och industri med i huvudsak hårdgjorda ytor – kajer, spår, kranar, traverser, upplag, silor etc. Förutom dessa delar som hör den yttre miljön till har en rad byggnader för förvaring funnits i hamnen – skjul och magasin. Dessa uppvisar en stor variationsbredd - från de enklare ouppvärma skjulen till de klimatiserade magasinerna där t.ex. livsmedel lagrades. Dessutom fanns

en rad byggnader med specifika funktioner, allt från järnvägsstation till monteringsverkstad för bilar.

Verksamheten har karaktäriserats av föränderlighet. Därför är hamnen som företeelse – oavsett dess fysiska uttryck – ett kulturhistoriskt värde i sig. Det kan betyda att en del, exempelvis en kran eller en kajskoning, kan vara relativt sentida men ändå representera hamnverksamhetens tekniska utrustning över tid.

Hamnen har successivt utvidgats – dels längs kustlinjen norrut och söderut, dels genom avsevärda utfyllnader där hamnbassänger och pিরer skapats. Utbyggnadsetapperna hänger samman med funktioner som adderats – först den ursprungliga hamnen som i dag benämns Södra Värtahamnen, därefter Gasverkets kolhamn åt norr, sedan Norra Värtahamnen vilken byggdes som elverkets kolhamn (dessa två ingår ej i denna utredning), därefter åt söder Frihamnen som en följd av nya regelverk om otullat gods, därefter oljehamnen vid Loudden och sist containerhamnen båda i söder. I denna process har funktioner som funnits här tidigare avlägsnats till förmån för hamnens utbyggnad. Ett exempel på det är Lindarängens sjöflyghamn som tog i land flygplanen i en skyddad vik. Flyghamnens vik fylldes igen och blev en del av containerhamnen och oljehamnen. Trots det är sjöflyghamnen en av de få försvunna företeelser som ändå lämnat ett fysiskt spår efter sig i form av Lindarängshangaren.

## Arkitekturhistoriskt värde – landskap och bebyggelse

Många delar som funnits i hamnmiljön har rivits och ersatts, det gäller både den yttre miljön och bebyggelsen. Det arkitekturhistoriska värdet som här bedöms är därför vad som återfanns på platsen då denna utredning genomfördes.

Värtahamnens första hamnbassäng har ett läge och en riktning som utgår från Storängsviken, den naturliga hamn som fanns på Norra Djurgården invid Lilla Värtans vatten. Detta var utgångspunkten för den kontinuerliga utbredning av hamnen som pågått under omkring hundra år. Frihamnens tillkomst åt söder innebar att en pир byggdes vilken gav upphov till många meter kaj, en hamnbassäng och ett bättre utnyttjande av Tegelviken och Lindarängsviken. Den landskapsarkitektoniska formgivningen har följaktligen, till stor del, inneburit att kulturlandskap förvandlats till hårdgjorda och funktionella hamnytor. Detta har å ena sidan gjorts genom omgestaltning där t.ex. utfyllnad tillämpats. Å andra sidan har strandlinjen fungerat som utgångspunkt för gestaltningen varför strandlinjens historiska sträckning fortfarande är möjlig att läsa, dock i kraftigt modifierad form. Under en period nyttjades de topografiska förutsättningarna mer genom att Lindarängsviken fungerade som sjöflyghamn innan den fylldes igen och gav plats åt containerhamnens upplagsyta.

De båda hamnarnas ytor organiserades på olika sätt. Söder om Värtahamnens bassäng var hamnytorerna med förrådsbyggnader och upplagsytor ordnade i ett rätvinkligt rutnät. Åt väster avgränsades ytan av den diagonalt orienterade järnvägen som sedermera byggdes vidare till Frihamnen och Loudden. Industrispåren drogs ut på Frihamnens stora pир vilket innebar att de böjer av från sydöstlig riktning till nordöstlig riktning. Det är efter dessa böjda former och kajernas räta linjer som bebyggelsen i Frihamnen strukturerats.

Oljehamnen på Loudden skiljer sig från de övriga genom att den bergiga topografin tagits som utgångspunkt för anläggningen. Berget – i folkmun kallat Oljeberget – rymmer en omfattande volym berggrum för förvaring av olja och bensin. Vattentornet av betong och gult tegel är, genom att det försåg berggrummen med vatten, ett uttryck för att bensin förvarades i berggrum på vatten. På berget har en stor mängd oljecisterner grupperats på från varandra avgränsade ytor, skilda åt av de distributionsledningar som löper från kajen upp på berget och vidare till laststationerna för tankbilar. Sektioneringen, topografin och volymernas varierande mått ger gruppen av oljecisterner en oregelbunden och stark volymverkan i landskapet. Berget har delats genom att en sprängning för framdragande järnväg gjorts i samband med att oljehamnen etablerades. En



# >>Identifikation av kulturhistoriskt värde



stor upplagsyta vid vattnet med förtöjningsplatser vid lång kaj och pir har skapats genom utfyllnad nedanför "Oljeberget".

Bland de arkitektoniska enskildheter i form av byggnader som finns i Värtahamnen märks stationshuset och kommunalhuset som exempel på självmedveten gestaltning från sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. Verkstadsbyggnaden av tegel och restaurang Skeppet är exempel på gedigna och tidstypiska funktionsbyggnader.

Utbyggnaden av Frihamnen är ett uttryck för ett självmedvetet arkitektoniskt förhållningssätt från Stockholms stads sida. Den 1920-talsklassistiska arkitekturen av Åke Tengelin har ett representativt drag som sannolikt sammanhänger med att staden inte enbart erbjöd en funktion utan att Frihamnen också var ett sätt att visa upp Stockholm för den internationella handelsflottan.

## Samhällshistoriskt värde – Stockholm som internationell hamn för industri och handel

För en industrialiserad nation och en huvudstad som också är en sjöfartsstad är en väl fungerande hamn av stor betydelse. Hamnens funktion var tidigare främst av betydelse för handelsflottan. I takt med att allt mindre gods transporteras med handelsflottan till förmån för lastbil har färjetrafiken, och med den persontrafiken, från 1960-talets slut kommit att spela en allt större roll. Färjetrafiken har förutom en ökande persontrafik

inneburit att varutransporter i stor utsträckning förflyttats från handelsflottan till färjetrafiken, där gods på lastbil successivt ökat.

Från 1960-talet ökade lastning och lossning av olja vilket innebar att Louddens oljehamn snabbt växte till. Dessa är exempel på hur en genomgripande samhällsförändring speglas i hamnens organisation och fysiska uttryck.

Genom sitt industrihistoriska intresse har de produktionsenheter som hamnen rymmer ett samhällshistoriskt värde. Utan att vara ett renodlat industriområde har hamnen över tid rymt produktion som byggts upp i anslutning till hamnens olika lager. I Värtahamnen finns ännu den byggnad som rymde ett kafferosteri och den som rymde en smörjoljefabrik. I oljehamnen finns ännu i dag en smörjoljefabrik och en kemifabrik som tillverkar en komponent i olika tvättmedel.

## Socialhistoriskt värde – arbetsvillkor i hamnen

I miljön finns ännu fysiska påminnelser om de arbetsförhållanden som rådde och råder i hamnen. Restaurang Skeppet fungerade även som ett väntrum för hamnarbetarna i väntan på nästa "påhugg". De enkla hamnsskjulen påminner om den tid då hanteringen av gods – lastning, lossning, stuvning - till stor del skedde manuellt, må vara understött av t.ex. lyftkranar. Handelsflottan hade behov av att göra det möjligt för

sina besättningar att få logi då fartygen låg i hamn. För att möta detta behov inreddes övernattningsrum i olika byggnader. Ett exempel är den manskapsbyggnad (v8) som 1962 uppfördes av stuveriarbetarnas arbetsgivarorganisation. Ursprungligen rymde den bl.a. skeppshandel, omklädnings- och tvättrum samt övernattningsrum för stuveriarbetare.

## Teknikhistoriskt värde – utrustning för hantering av styckegods

Teknikinslaget är omfattande i en hamnmiljö. Miljön ska tillgodose behov av att transportera på båt, på spår och lastbil samt persontrafiken i terminaler och gångar. Här finns också teknisk utrustning för hantering av gods och senare även färjetrafik.

De fysiska uttryck för detta som ännu existerar är hamnbassänger, kajer, förtöjningsplatser, spår, vägar och uppställningsytor, traverser, hamnkranar, containerkranar, bergrum, cisterner, ledningssystem etc. Till detta kommer markbeläggning i form av betong, gatsten och asfalt samt möblering i form av pällare, stolpar etc.

En viktig funktion för lastning och lossning har över tid varit kranarna och truckarna. I bebyggelsen speglas detta ännu genom bevarade byggnader som rymt verkstäder för service av kranar och truckar.

## Autenticitet – många bevarade delar i en föränderlig miljö

Delar i den yttre miljön t.ex. teknisk utrustning som traverser har kontinuerligt bytts ut och nya kajer har byggts. Med bebyggelsen är det något annorlunda. Att två byggnader äldre än hundra år finns kvar i Södra Värtahamnen är kanske att betrakta som anmärkningsvärt i en föränderlig hamnmiljö.

I synnerhet Frihamnens byggnader i trä och tegel utgör en samlad grupp uppförda under en sammanhållen tidsperiod på 1920-talet. Här är graden av autenticitet hög genom att arkitektens yttre har respekterats då ändringar och tillägg genomförts.

1 Värtahamnens hamnbassäng med kolupplagen till vänster i bild. Foto taget mellan det att Banankompaniet och siloanläggningen i Frihamnen uppfördes d.v.s. mellan 1928 och 1934. Källa: Stockholms stadsmuseum

2 Värtahamnen och Frihamnen speglar genom sina olika funktioner hur det tidigindustriella samhället utvecklades. Ur Stockholms frihamn

3 Det ofta hårda hamnarbetet speglar ett socialhistoriskt värde som endast indirekt tagit sig fysiska uttryck. Lossning av bananer i Frihamnen 1952. Källa: Stockholms stadsmuseum





## Upplevelsevärde

### Arkitektoniskt värde – enkel och stilren gestaltning

Miljön kring Värtans stationshus med anslutande park och spårområde är en historisk referens i det i övrigt förändrade hamnområdet. Både arkitektens arbete och kvaliteten på utförandet har gett ett resultat med hög arkitektonisk verkshöjd.

Frihamnens stora robusta magasinvolym är tydligt verksamhetsanknutna och har formgivits som variationer på ett gemensamt arkitektoniskt tema. De mindre byggnaderna av i falurött trä anknyter till magasinens arkitektur och har i sin enkelhet en subtil elegans typisk för 1920-talsklassicismen. Till klassicismen ansluter även Banankompaniets representativa byggnader i ljus puts som bidrar med ett lätt arkitektoniskt handlag.

Steg in i funktionalismen tog Uno Åhrén och Ford med besked genom den likaledes ljust putsade och stilrent avklarade sammansättningsfabriken med sina stora fönsterpartier.

### Miljöskapande värde – hård hamnmiljö i vattennära djurgårdslandskap

Nyttan av att anlägga en hamn bedömdes som så stor att den påverkan på Djurgårdslandskapet, i form av sprängning av berg och utfyllnad i vattnet, inte bedömdes som problematisk. I dag däremot tillmäter vi dessa av människohand genomförda landskapsformer ett kulturhistoriskt värde.

Miljön är i stor utsträckning en hårdgjord och starkt funktionsbetingad miljö. Mötet mellan Lilla Värtans vatten och mötet med Djurgårdens parklandskap är därför drastiskt. Detta är i sig en kvalitet som bygger på den kontrastrikt som dessa möten bidrar med.

Hamnmiljön präglar sin del av staden genom de trafikrörelser som verksamheten genererar till och från hamnen. Även om hamnen på senare år gjorts mer tillgänglig genom att utåtriktade verksamheter och arbetsplatser förlagts hit: så är stora delar av området ännu till stor del otillgängligt p.g.a. den verksamhet som bedrivs där – hantering av gods och olja samt färje- och kryssningstrafik.

### Symbolvärde

Hamnen är en symbol för internationell handel och därmed också ett uttryck för ett väl fungerande näringsliv. I dag är den även en symbol för besöksnäring och resande.

Då flygtrafiken endast bedrevs under de isfria månaderna användes Lindarängshangaren vintertid för ishockey, curling och konståkning och var därmed Skandinaviens första inomhusarena för vintersport. Den gick under namnet Ispalatset.

### Kontinuitetsvärde – hamnfunktionen bevarad till vår tid

Färjetrafik, kryssningstrafik, godshantering på frihamnens pir, containerhamnens och oljehamnens verksamhet är alla exempel på hur hamnverksamheten idag lever vidare i en mer än hundraårig kontinuitet.

### Sällsynthet/representativitet – centralt belägen fungerande hamn

De delar där hamnverksamhet ännu bedrivs representerar i dag något ovanligt – en förhållandevis centralt belägen fungerande hamn både för persontrafik och industri. Närheten till Stockholms innerstad är påtaglig och i en nära framtid när Gärdet och Hjorthagen byggs vidare, på de ytor där hamnverksamhet pågått, kommer staden omedelbart att ansluta till den fungerande hamnen.

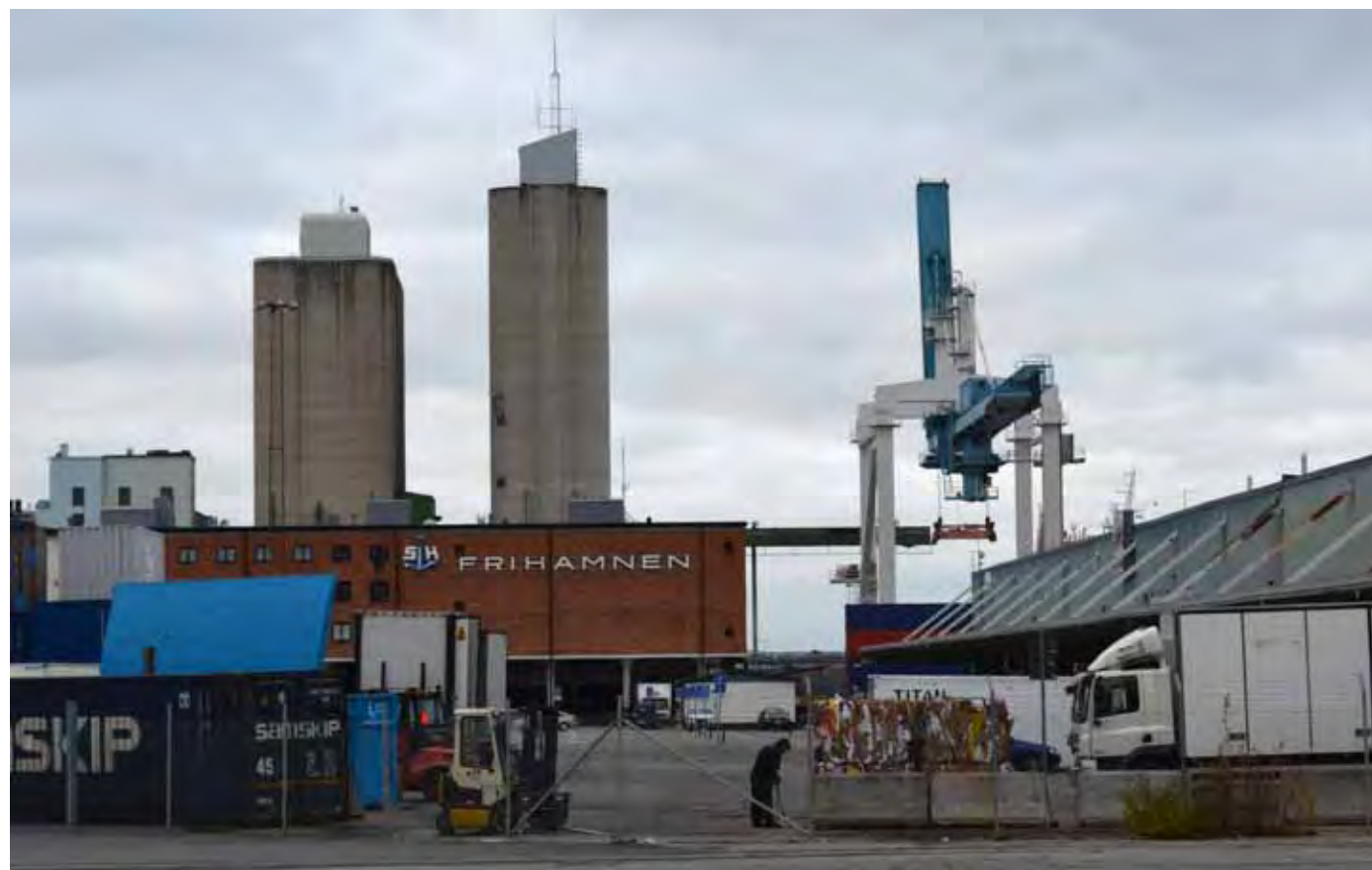
### Identitetsvärde – Lilla Värtan, Hjorthagen, energiproduktionen och hamnen

Denna del av Stockholm vid Lilla Värtan, som tidigare var en del av Norra Djurgården, har sedan gasverkets, brukssamhället Hjorthagens, elverkets, Värtahamnens och Frihamnens tillkomst präglats av dessa. Hjorthagens identitet ligger därför sedan lång tid tillbaka i brukssamhället, energiproduktionen och hamnverksamheten.

### Pedagogiskt värde – att läsa historien i staden

Hamnverksamheten med hantering och lagring av gods, spannmål, olja, naturgas etc. samt persontrafik ger en livlig och diversifierad miljö. En viktig del av denna miljö är de många trafikrörelserna som genereras av lastbilar, personbilar, resenärer, kranar som förflyttar containrar m.m. Till sin fysiska form har hamnhanteringen kontinuerligt förändrats. Den nuvarande hamnmiljön kan genom sitt fysiska uttryck - struktur, anläggningar i mark, teknisk utrustning och byggnader - också i sin kontinuitet representera den historiska verksamheten. Här märks hamnarnas plangeometri, topografi, hamnbassänger, kajer, pirar, spår, cisterner, silor och byggnader som gemensamt tecknar hamnarnas historia.





4



5

## Patina – en kontrastrik och diversifierad hamnmiljö

Patina är spår och förslitningar som över tid avsatts på ett föremål, en byggnad eller en miljö. På motsvarande sätt har hamnarna formats av och slitits med sina verksamheter.

Upplevelsen av området består därför av lika delar förtätad stämning, kärvhet, råa material, sofistikerade och kraftfulla enskildheter, modernt företagande och transporter.

Föregående sida: 1 Perspektivet exemplifierar en klassiskt skolad arkitekts ritteknik. Åke Tengelin 1928. Källa: Stockholms stadsarkiv

Föregående sida: 2 Bilarna av märket Renault CV4 uppställda i den hårda hamnmiljön mitt i Kungliga Djurgården. Bild från 1955. Källa: Stockholms stadsmuseum

Föregående sida: 3 Lindarängshangaren blev folklig genom att den vintertid användes som ishall. Foto före 1936. Källa: Stockholms hamn

4 Hamnmiljön är tung, förtätad och variationsrik. I förgrunden containerhamnens lastbilsterminal och containerkranen. I fonden magasin 5 och Lantmännens siloanläggning. Foto 2013.

5 Louddens oljehamn speglar samhället bl.a. med dess efterfrågan. Här ses oljehamnen från den långa piren för oljetankrar. Foto 2013.

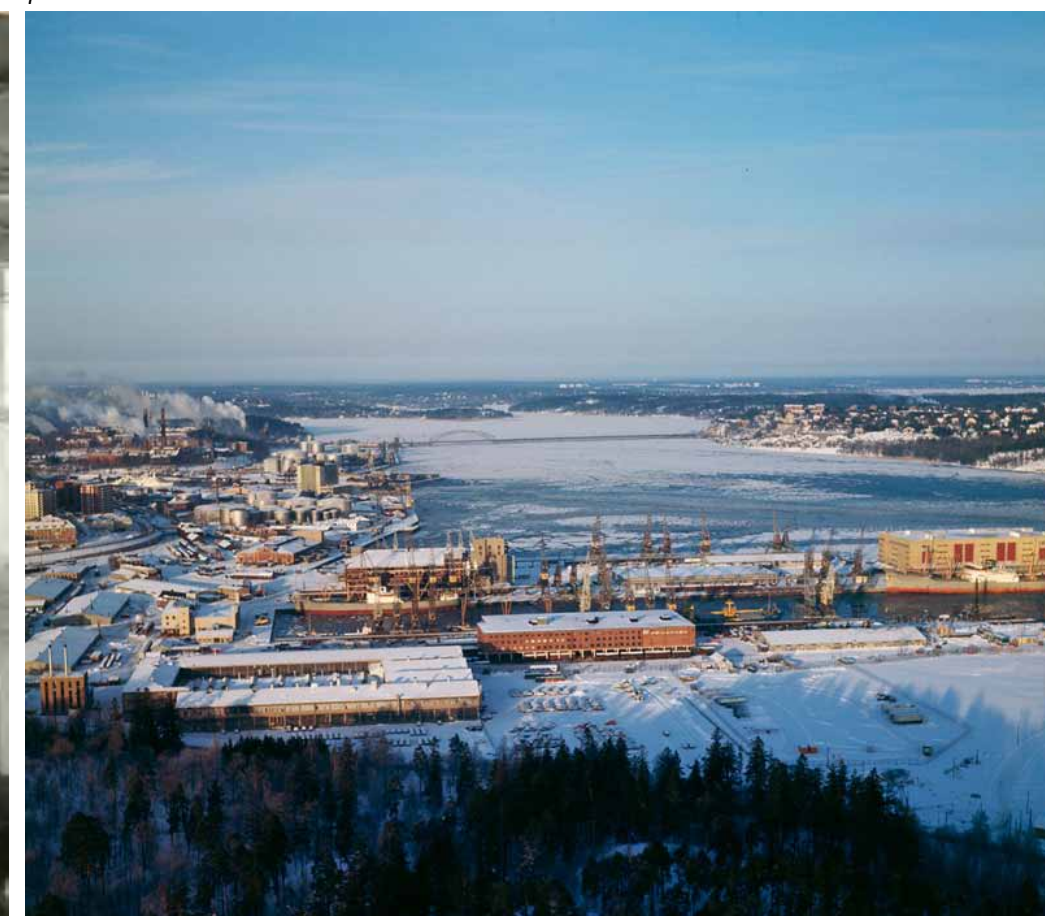
6 Fordfabriken har gått från varuproduktion till tjänsteproduktion med Nasdaq OMX som hyresgäst. Foto från reservdelslagret på 1930-talet. Källa: Stockholms stadsmuseum

7 Flygfoto taget från söder 1968 med djurgårdsmarken i förgrunden. Källa: Stockholms stadsmuseum

6



7





# Sammanfattande analyser - känslighet/tålighet

## Introduktion

Här följer en svit analyser presenterade på situationsplaner. Analyserna är intimt förknippade med *Del 2, katalogen* som följer och dessa bör läsas växelvis. Avsnittet inleds med en områdesplan dels som en geografisk orientering för läsaren, dels som en redovisning av uppdragets avgränsning. Avgränsningen som är delad i tre - Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loud den - återkommer på samtliga situationsplaner.

Analysen av den yttre miljöns känslighet och tålighet presenteras i en skala där de tre områdena ryms på utsnittet, detta för att skapa överblick. Analyserna av bebyggelsen däremot är uppdelade i område för område för att alla byggnader ska synas.

Bebyggelsens ålder presenteras också område för område d.v.s. på tre situationsplaner.

På analyskartorna för känslighet/tålighet presenteras även byggnadernas numrering. Numreringen är skapad för denna kulturmiljöutredning och följer en enkel princip där bokstaven för området - V, F och L - kombineras med ett löpnummer. De byggnader som är upptagna i Stockholms stadsmuseums klassificering har försetts med versal före löpnumret medan övriga byggnader försetts med gemen - v, f och l.

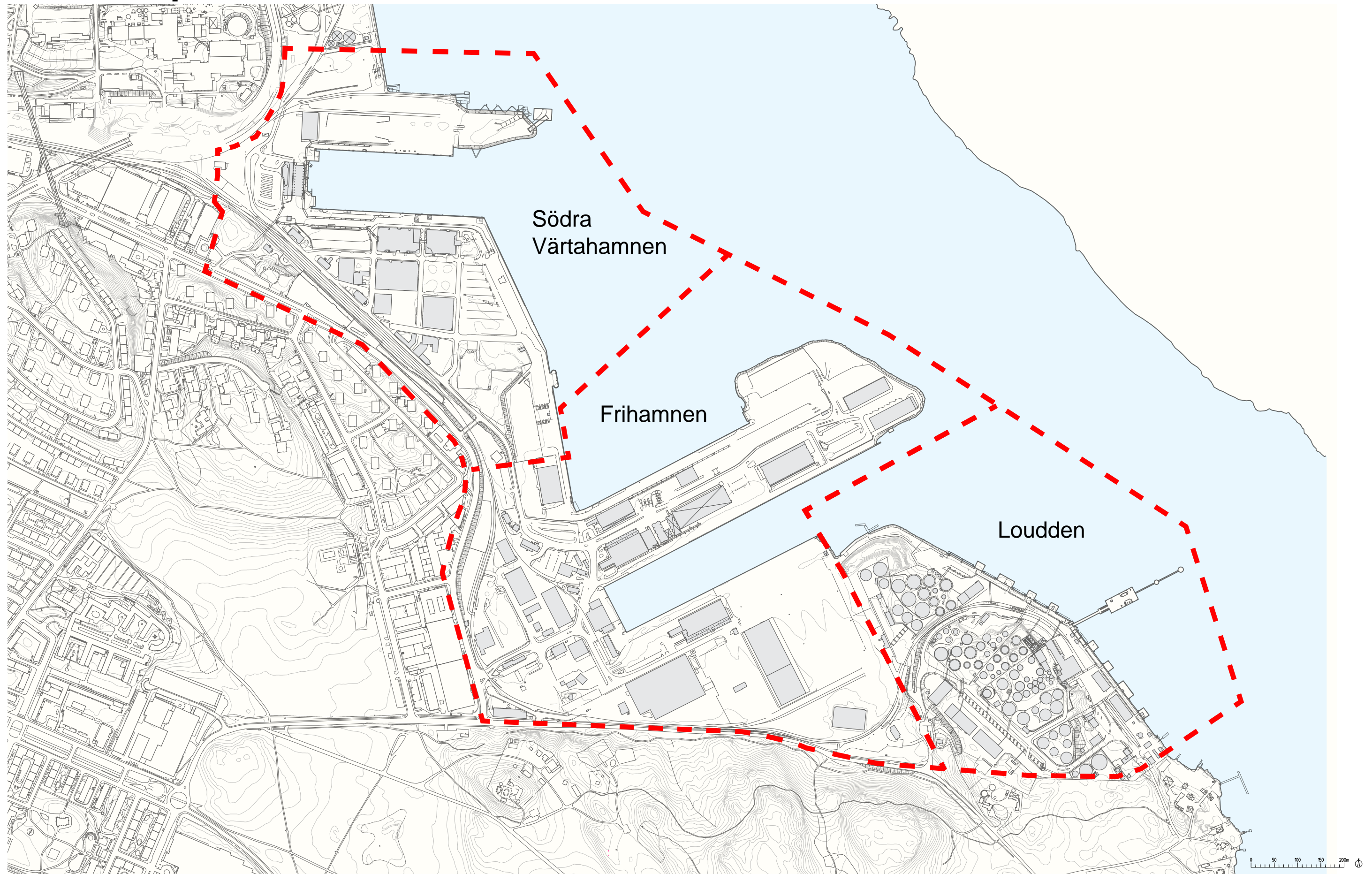
Stockholms hamnars husnumrering återfinns på respektive katalogblad i *Del 2*.

## Innehåll

- Områdesplan s. 25
- Analys känslighet/tålighet, yttre miljö s. 26
- Analys känslighet/tålighet, exteriör och stomme - Södra Värtahamnen s. 27
- Analys känslighet/tålighet, exteriör och stomme - Frihamnen s. 28
- Analys känslighet/tålighet, exteriör och stomme - Loud den s. 29
- Byggnadsår - Södra Värtahamnen s. 30
- Byggnadsår - Frihamnen s. 31
- Byggnadsår - Loud den s. 32

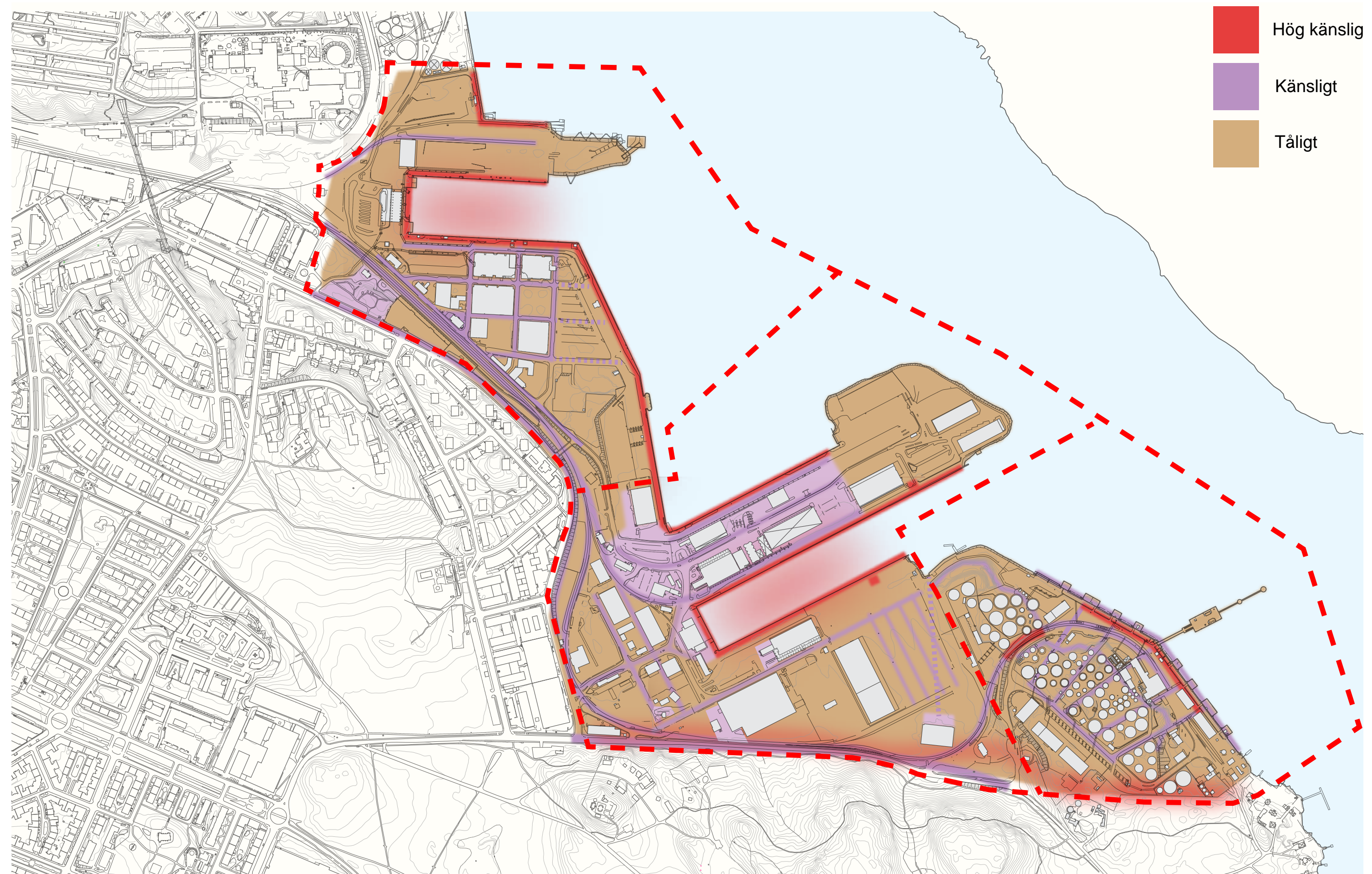


# Områdesplan



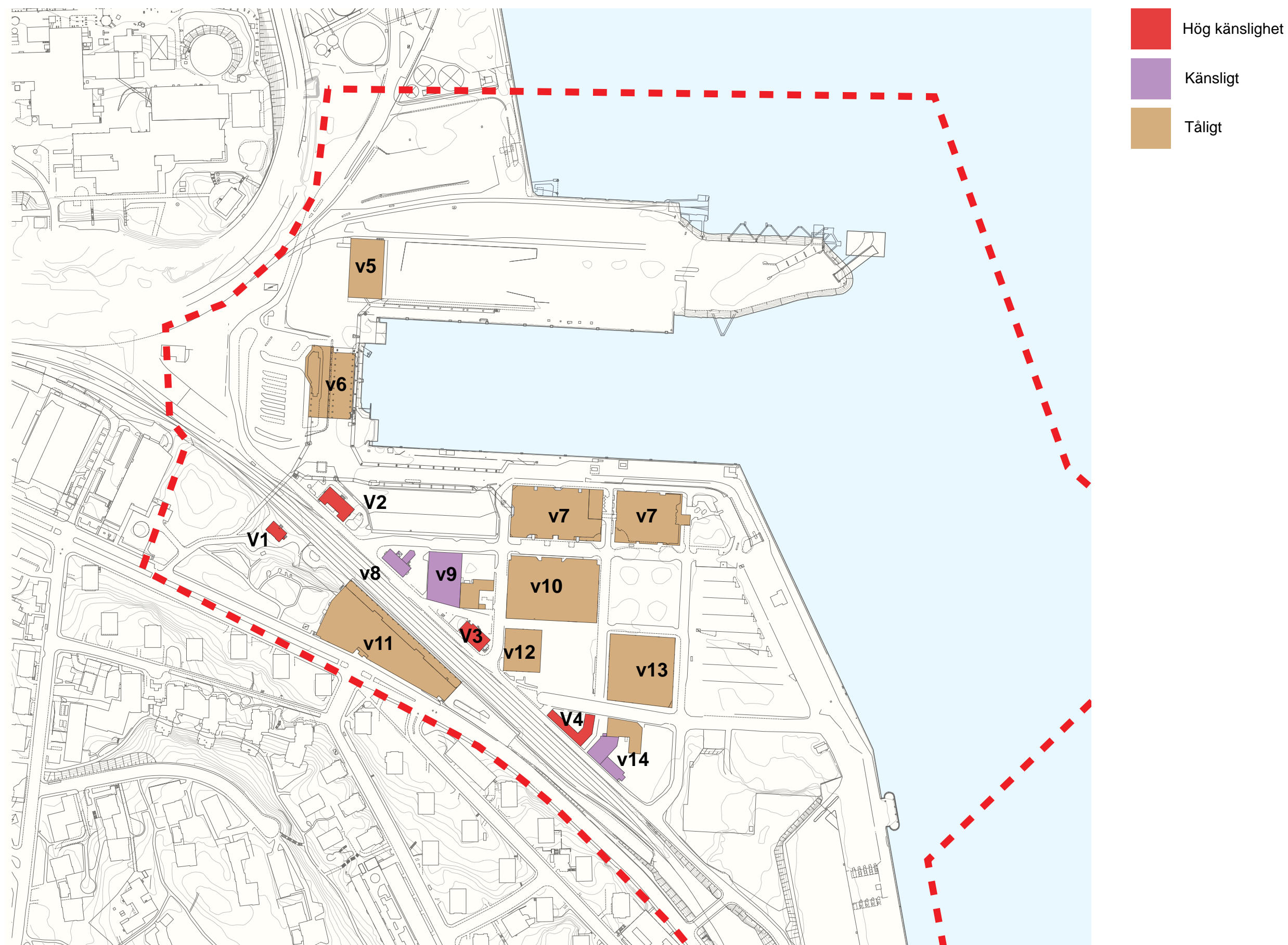


# Analys känslighet/tålighet, yttre miljö



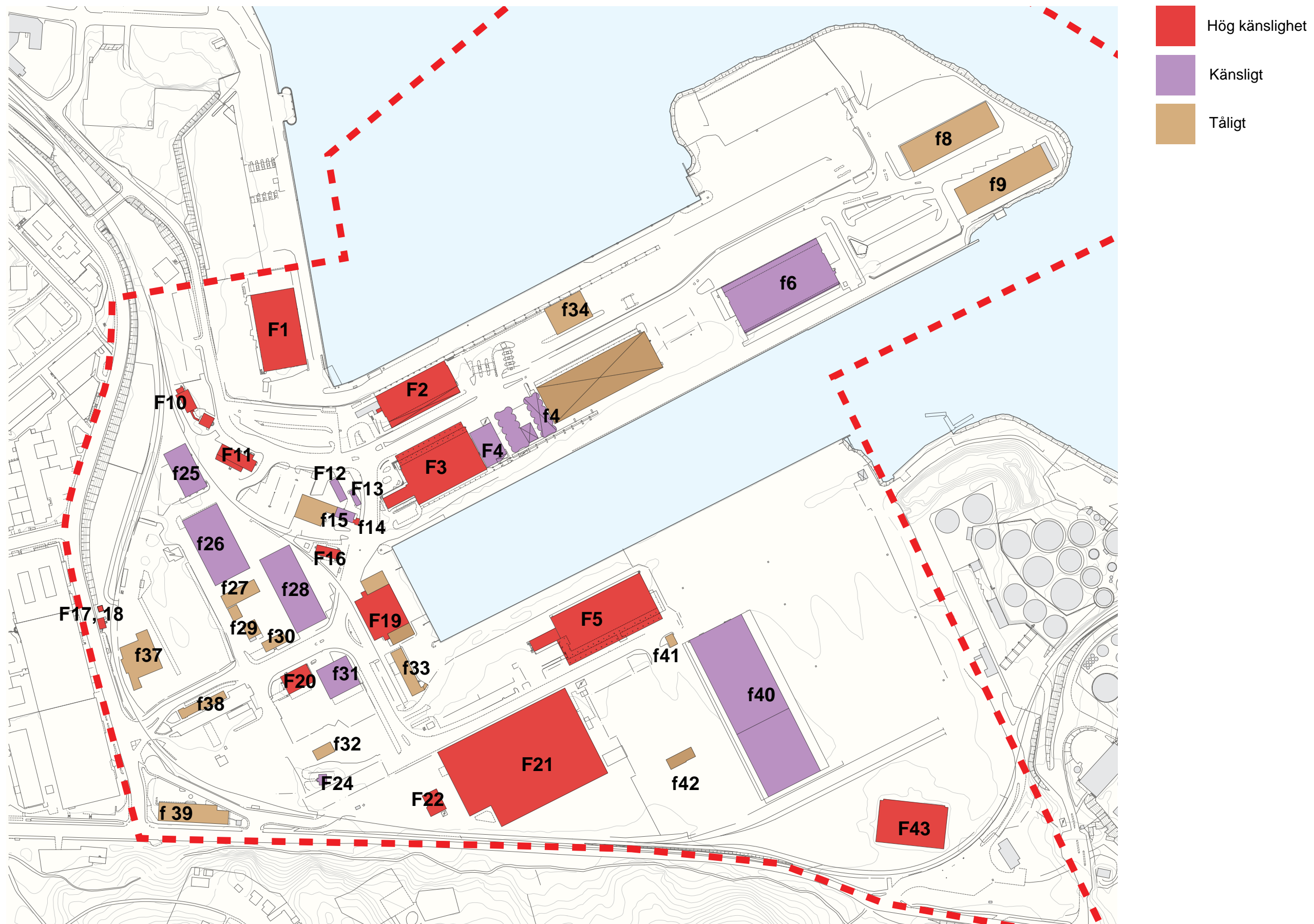


# >>Analys av känslighet/tålighet, exteriör och stomme – Södra Värtahamnen



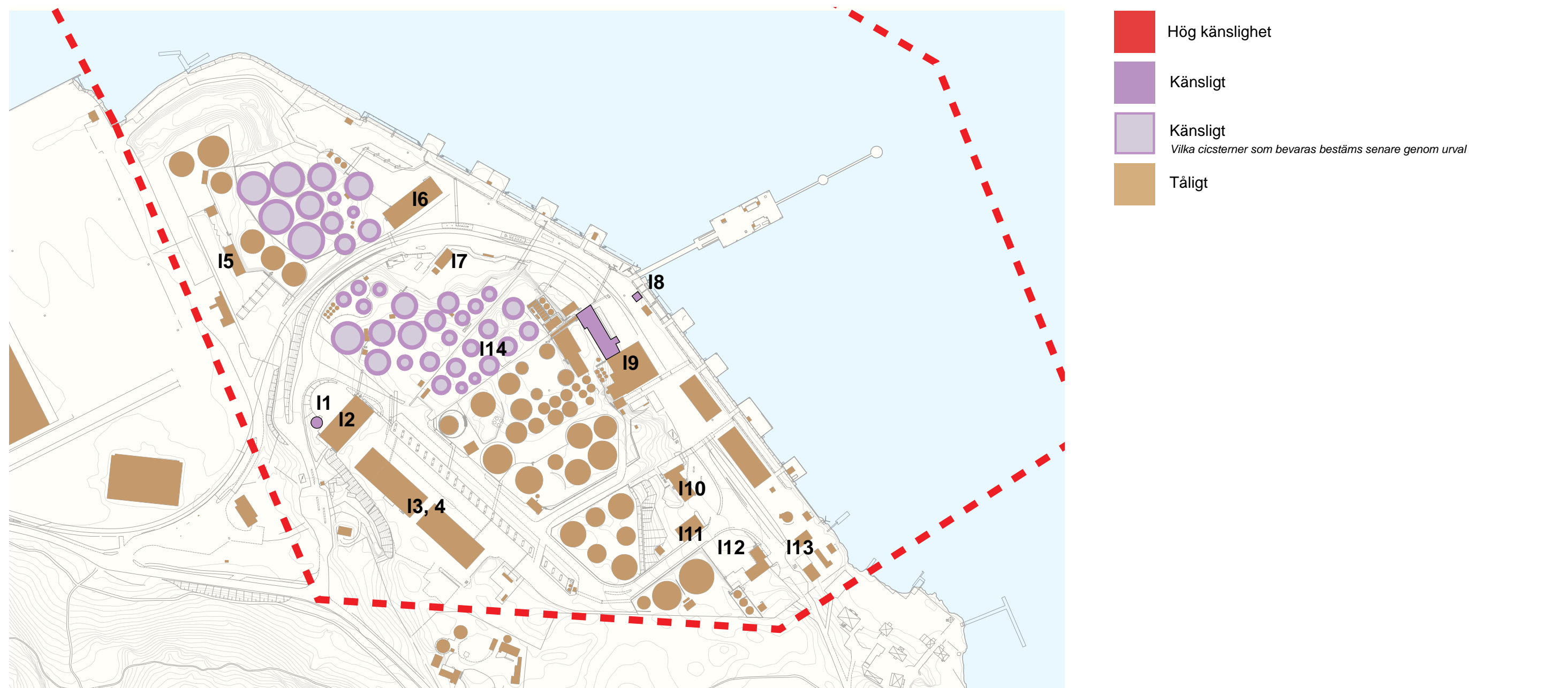


# >>Analys av känslighet/tålighet, exteriör och stomme – Frihamnen



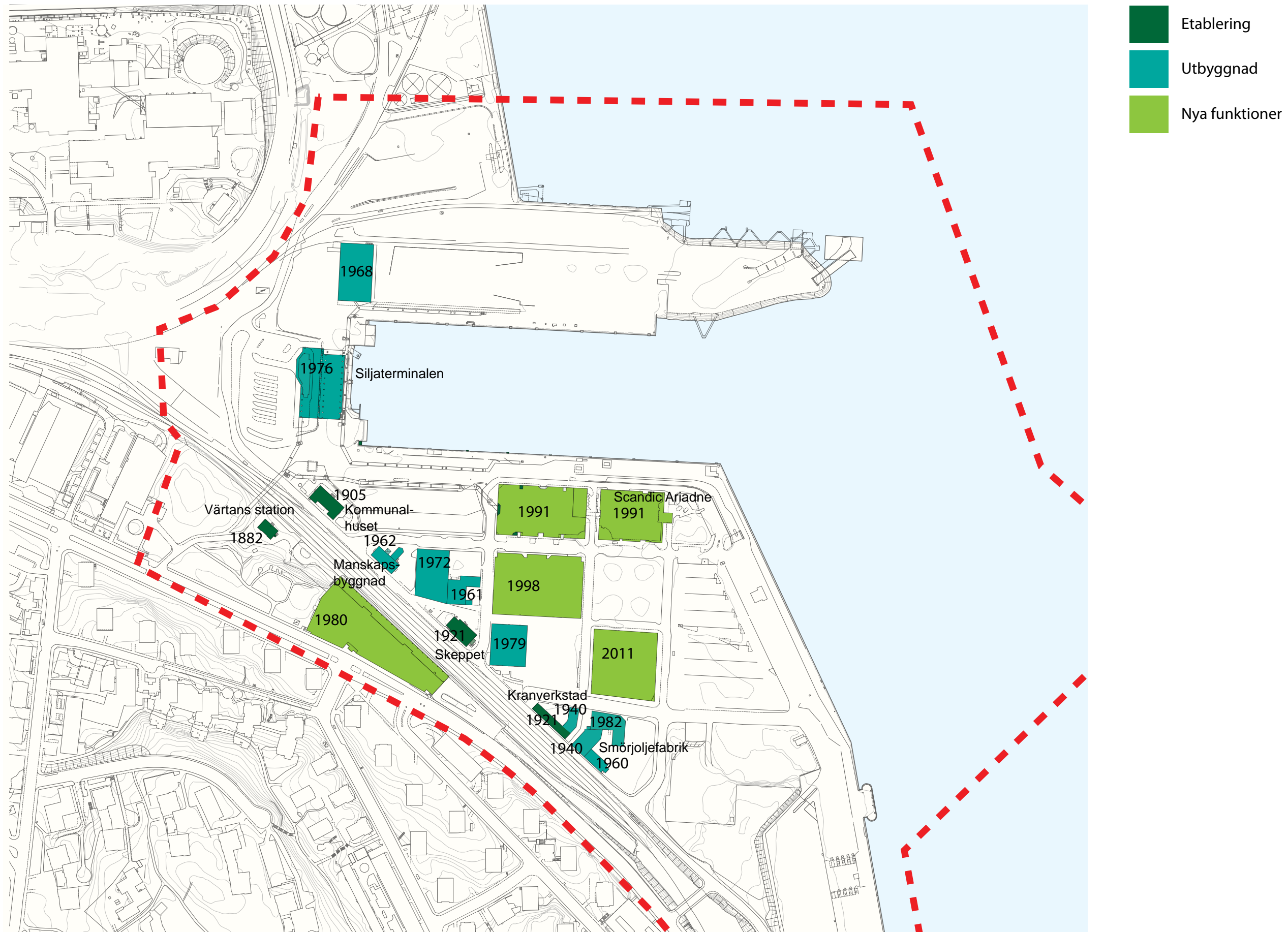


## >>Analys av känslighet/tålighet, exteriör och stomme – Loudden



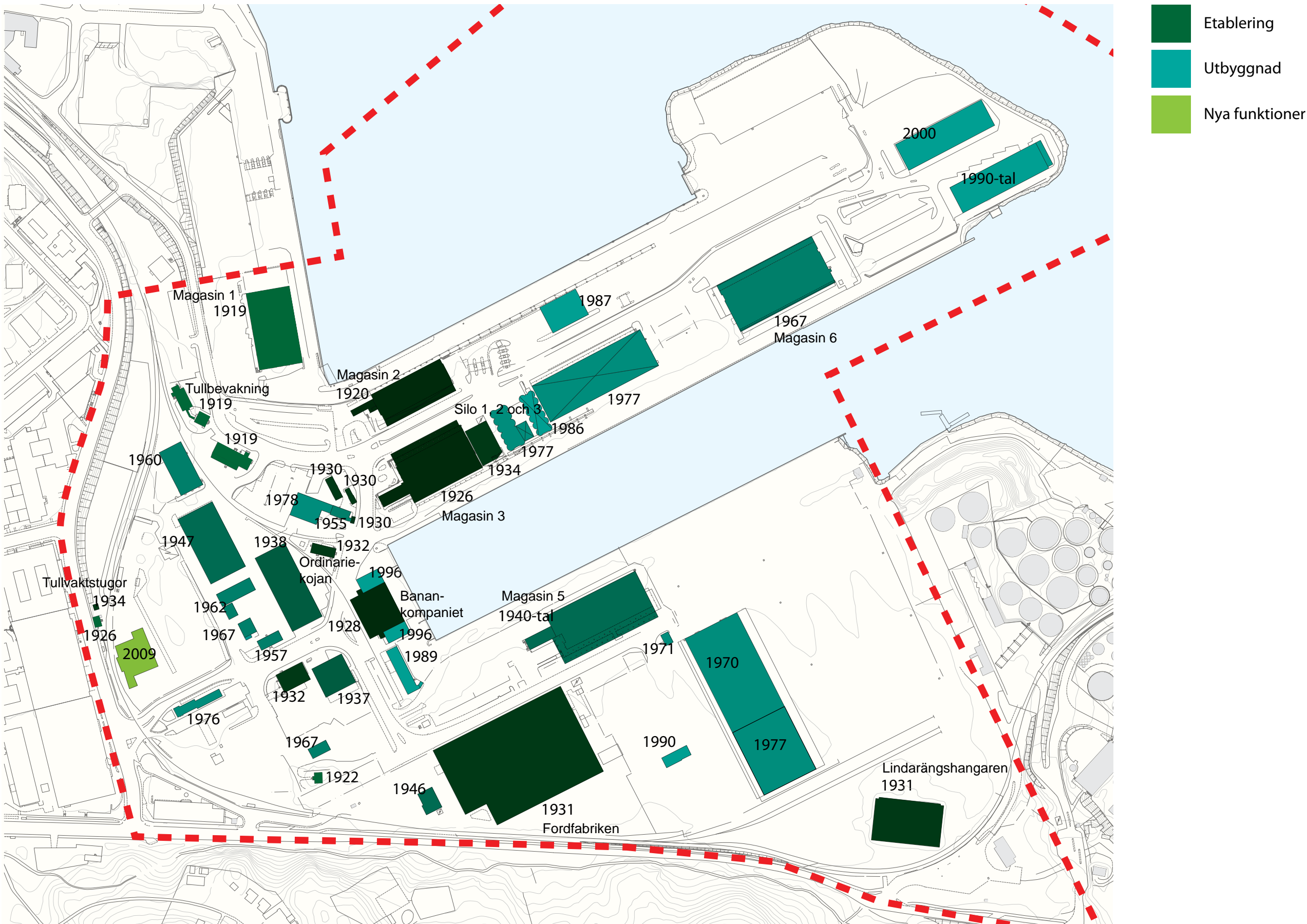


# >>Byggnadsår – Södra Värtahamnen



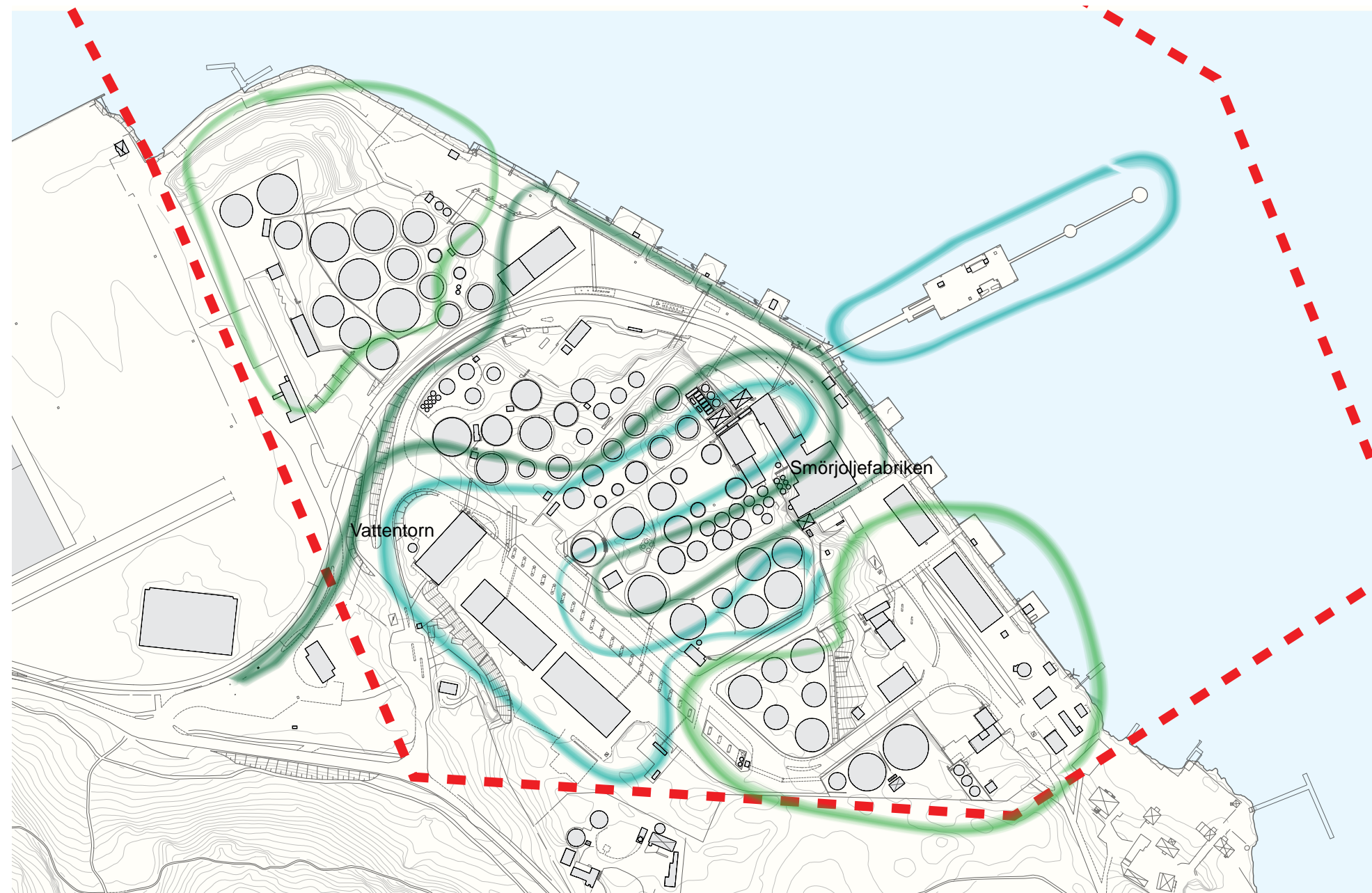


# >>Byggnadsår – Frihamnen





## >>Byggnadsår – Loudden



-  Etablering 1920-1930-tal
-  Utbyggnad 1940-1950-tal
-  Utbyggnad 1960-1970-tal



# Att ta tillvara och utveckla

1 En panoramabild över Värtahamnen får här representera hur hamnområdet möter Lilla Värtans vatten med sina tydliga riktningar i form av hårdgjorda pirar, kajer och bassänger. En rikedom av verksamheter karaktäriserar i dag hamnen, verksamheter som aktivt kan bidra till den framtida stadsdelens liv. Källa: Stockholms stadsbyggnadskontor



## Övergripande

Stadsutvecklingsprojektet i Södra Värtahamnen, Frihamnen och Louddens oljehamn kommer att leda till en genomgripande förvandling. För att kulturhistorien även fortsättningsvis ska vara möjlig att läsa i den omvandlade fysiska miljön krävs att befintliga kulturvärden hanteras med omsorg.

Hamnområdet har olika karaktärer, kopplade till respektive hamn med sin specifika verksamhetshistoria. Dessa karaktärer kan tas som utgångspunkt då den nya stadsmiljön formas. Södra Värtahamnen har byggts upp på en regelbunden rutnätsplan samtidigt som området uppvisar en avsevärd variation avseende byggnadstyper. Frihamnens arkitektoniska enhetlighet har kombinerats med en struktur där byggnader uppförts längs kajer och spårradier. Louddens av oljecisterner präglade och kuiperade terräng är också en helt egen miljö. Gemensamt för miljöerna är att de dels är resultatet av en kombination mellan topografiska och logistiska förutsättningar som ger oregelbundenhet, dels är de resultatet av en vilja att regelbundet gestalta och ordna den fysiska miljön.

Gemensamt är även att delarna karaktäriseras av det abrupta mötet mellan å ena sidan Lilla Värtans vatten, å andra sidan hamnens kajer, hårdgjorda ytor och pirarna, som till stor del skapats genom utfyllnad. För att omsätta något av områdets och den enskilda platsens karaktär i den nya miljön bör utformning ske utifrån befintliga

strukturer - riktningar givna av bassäng, pir, kajer, spårradier och höjdernas topografi. Dessutom bidrar ett strategiskt bevarande av ett antal kulturhistoriskt intressanta byggnader och anläggningar till att föra vidare hamnens karaktär.

Planläggningen av stadsdelen, vilken även inbegriper hur Spårväg City ska dras genom området, bör göras på ett sådant sätt att de karaktärsskapande historiska platserna och byggnaderna framhävs optimalt i den nya stadsbilden, både fysiskt och visuellt.

Att integrera så många historiska referenser som möjligt i stadsbyggandet är eftersträfvansvärt eftersom det dels ger möjlighet till att läsa historien i den fysiska miljön, dels bidrar till att områdets brukare, boende och besökare kan identifiera delar från hamnverksamheten, lättare orientera sig och känna historisk förankring i en i övrigt påtagligt nyskapad miljö.

Att föra in gröna parkkvaliteter i hamnarna med sin hårdgjorda karaktär bör göras med största medvetenhet om områdets kulturhistoria - d.v.s. kajer, spårstråk och f.d. upplagsytor bör ha en hårdgjord karaktär. Gröna inslag kan förekomma så länge de är ordnade och/eller har karaktären av reversibel programmering.

## Gatunät och spårväg

Ett sätt att integrera historiska referenser i stadsbyggandet är att de viktiga platserna – ofta i anslutning till befintliga byggnader - knyts samman av de planerade stråken genom området. Oavsett färdssätt bidrar förflyttningen inom området - på Spårväg City och anslutande gator - till att lyfta fram hamnarnas kulturhistoria och göra den läsbar. En sådan gestaltning har ett pedagogiskt värde genom att den främjar en djupare förståelse för historiska funktioner och skeenden på platsen.

Det är viktigt för byggnadernas historiska läsbarhet att de inte fysiskt skärs av från sitt sammanhang utan behåller sin koppling till sitt specifika omland, så bör hamnmagasinen i Frihamnen få behålla sin direkta koppling till kajerna liksom Värtahamnens stationshus behåller sin koppling till spårtrafik.

Genom att skapa så många siktlinjer genom området som möjligt kan dels sammanhanget mellan hamnområdets norra och södra del tydliggöras, dels kan höjderna i väster och vattnet i öster och vyn mot Lidingö visuellt kopplas samman.

Ett historiskt tema i hamnen är spårens radier vilket med fördel kan tas upp då dragningen av spårvägen läggs fast. Även då ny bebyggelse planeras kan hamnens logik tjäna som inspiration d.v.s. bebyggelse, verksamhetsytor,

torg och parker kan inordnas efter spårsträckningarnas kurvaturer.

Befintliga gatunamn med hamnanknytning bör bibehållas, t.ex. Södra Hamnvägen. Då befintliga gator från intilliggande områden dras vidare in i den nya strukturen kan dessa etablerade namn användas. Dessutom kan nya gator namnges tematiskt efter företeelser i hamnen.

I Frihamnens inre del fanns det på 1920 och 30-talet en arkitektonisk ambition att ordna området utifrån en i stadsbilden stark axel. Den består av hamnbassängen, siktlinjer längs dess kajer, i bassängens förlängning Frihamngatan med Frihamnsporten, flankerande lager samt Banankompaniet som fond och mittpunkt (se bild). Detta starka motiv är en tillgång och bör tas tillvara och utvecklas i den nya strukturen.

## Platsbildningar

Platsbildningar ger, i likhet med gator och stråk, en god möjlighet att lyfta fram kulturhistoriskt viktiga strukturer och byggnader i den nya stadsmiljön.

Ett exempel är den stora samlade plats, i mötet mellan Södra Hamnvägen och Frihamngatan, till vilken både Frihamnens administrationsbyggnader, manskapsbyggnader, skjul och magasin vänder sig. Flera öppna platser av detta slag har historiskt sett förekommit i området och är därmed ett hamnsärdrag.



# >>Att ta tillvara och utveckla



1



2



På motsvarande sätt är hamnbassängerna och pirarna med dess kajer samlande rum som ger möjlighet att ta in det storslagna vattenrummet i stadsdelen. Det är därför vesäntligt att kajerna inte byggs för utan att den nya strukturen ger god tillgång till kajerna och rikligt med utblickar från dem. Historiskt sett präglades kajerna av livlig verksamhet där de stora kranarna var ett fysiskt uttryck för hamnens liv och verksamhet. Kranarna har sedan länge till största delen flyttats från hamnen varför kajerna riskerar att bli tomma. För att motverka det är en variationsrik och medveten programmering av den yttre miljön, i kombination med ett tillvaratagande av kajernas hårdgjorda karaktär, önskvärd för att ge förutsättningar för ett samtida stadsliv.

De kulturhistoriskt etablerade platsbildningarna och kajerna bör således tas tillvara och utvecklas till offentliga platser.

## Bebyggelse

Hamnarna är en plats där de stora strukturerna varit rådande och bebyggelsen ingått som en del i helheten ofta med tjänande funktioner. Kranverkstaden var till för truckarna. I dag är kranar och truckar till stor del borta men byggnaderna finns kvar.

Karaktäristiskt för hamnmiljön är blandningen av byggnader, från anspråksfulla byggnader

som kommunalhuset, magasinerna, Fordfabriken, Lindarängshangaren och till de enkla som manskapsbyggnaderna, kafferosteriet, hamnskjulen.

Eftersom hamnen rymmer många utpräglat verksamhetsanknutna och därmed enkla byggnader fungerar känslighets- och tålighetsanalysen samtidigt som en prioritering. Urvalet bygger dels på respektive byggnads kulturhistoriska värde, dels på att byggnaderna ska representera olika verksamheter, dels på byggnadens roll i ett bebyggelsesammanhang.

I Södra Värtahamnen är den sekvens av hamnanknutna byggnader som sträcker sig längs Södra Hamnvägen en blandning av anspråksfulla och enkla byggnader som alla representerar olika aspekter på hamnverksamhet. Denna grupp av byggnader är samtidigt en miljö som blir påtaglig i den nya stadsdelen, trots att många kvarter i större skala sannolikt kommer att byggas i kvarteren intill.

I Frihamnen är antalet arkitektoniskt formade byggnader fler och gör därmed ett större avtryck. En utmaning avseende bevarande är att lösa in befintliga byggnader i en ny rationell kvartersstruktur då flera byggnader byggts efter radierna längs parallella järnvägsspår. En annan utmaning är att efterlämna ett representativt urval av byggnadstyper som tillsammans belyser olika

aspekter av hamnverksamheten. Därför bör något eller några av hamnarbetarnas lokaler i hamnen bevaras, även om byggnaden är av enkel karaktär. Likaså förordar vi ett bevarande av minst ett hamnskjul i den nya strukturen.

En självklar märkesbyggnad är sjöflyghamnens enda kvarvarande byggnad - Lindarängshangaren. Eftersom den i egenskap av vintersportarena Ispalatset även haft en funktion som offentlig byggnad finns en tradition att anknyta till.

Louddens oljehamn är annorlunda genom att den präglas av den höjd på vilken oljecisterner klustrats sedan 1920-talet. Även här finns byggnader men i mindre omfattning varav några särskilt karaktärsskapande föreslås tas tillvara. Särskilt viktigt för den nya stadsdelen är hur arvet av cisternerna på höjden förvaltas. Det kan ske i form av en arkitektonisk tolkning i kombination med ett faktiskt bevarande av någon av cisternerna.

## Utrustning och rörelsemönster

Kranar har varit ett viktigt inslag i hamnen och de har starkt bidragit till hamnkaraktären. Utan vinkelportalkranarna som stödde sig på de stora magasinens terrasserings och lastfartygen vid kaj förefaller hamnen i dag en aning tom.

1-3 Strukturer och anslutande byggnader.

1 Värtahamnen med de strukturerande Södra Hamnvägen och spårområdet utefter vilka en sekvens med kulturhistoriskt intressanta byggnader ligger. I fonden skymtar Frihamnen.

2 Frihamnen - hamnbassängen med kajerna, containerhamnens kranar och magasin 5, som i likhet med övriga magasin, i dag är sprängfyllt av företag och kulturinstitutioner.

3 Frihamnsgatans strukturerande axel med Banankompaniet som mittpunkt. Se även situationsritning på s. 41 där Banankompaniets läge i förhållande till Frihamnsgatans axel och hamnbassängen framgår.







## Del 2, katalog Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden i Stockholm





## Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden

### HISTORISKA STRUKTURER

-  Pir / Kran
-  Äng
-  Berg
-  Vatten
-  Väg
-  Vik / Udde
-  Historisk kustlinje
-  Befintlig kustlinje



1 Allt eftersom hamnområdet vidgats har företeelser successivt trängts undan och avlägsnats till förmån för utfyllnader och hårdgjorda plana ytor. De topografiska variationer som fanns i det som var en typisk djurgårdsmark har plansprängts med undantag för det s.k. Oljeberget på Loudden och en höjd i Södra Värtahamnens södra del. Illustrationen ovan visar schematiskt en rad landskapliga och hamnanknutna företeelser – två ängar, tre vikar, en udde, tillfartsvägar en pir och flera kranar - som över tid försvunnit från platsen.

Storängen och Storängsviken togs i anspråk redan då Värtahamnen med tillhörande spår anlades 1882. Tegeludden, Tegelviken och Lindarängen togs i anspråk i samband med att Frihamnen anlades från och med 1919. I anslutning till Värtans station och stationspark fanns trädgårdsodlingar som fanns kvar till det att bostadsbebyggelse uppfördes längs Tegeluddsvägen. De topografiskt anpassade tillfartsvägarna beskriver ett vägnät som ansluter dels till staden via Ladugårdsgärde, dels till Värtavägen. Dessa stråk bröts p.g.a. den bebyggelse som uppfördes på 1940-1960-talet längs Tegeluddsvägen och Värtavägen. Lindarängsviken som fungerade som sjöflyghamn fanns kvar som vik tills den fylldes igen som en följd av att containerhamnen anlades 1971. Även piren och flertalet kranar försvann genom det tekniskifte som hamnverksamheten genomgick som en följd av att den traditionella lastningen och lossningen ersattes av containerhantering.




# Struktur, kvartersindelning, gator

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 **Yttre miljö**  
Känsligt:  
Ursprunglig indelning i kvarter och gator  
Samband mellan kvartersindelning och kajer  
Södra hamnvägens sträckning och bebyggelsesamband  
Stationshusets parkområde

## Kulturhistoriskt värde

Södra Värtahamnens, Frihamnens och Louddens ursprungliga struktur, kvartersindelning och gator har kulturhistoriskt värde. De har arkitektoniskt värde, samhällshistoriskt värde, autencitetsvärde och pedagogiskt värde. Kajerna har även stort miljöskapande värde med sin ursprungliga stenskonning och patinering.

## Känslighet/tålighet

Ursprunglig indelning i kvarter och gator samt relationen mellan indelningen och kajernas sträckning i Södra Värtahamnen och Frihamnen är känslig. Södra Hamnvägens sträckning och samband med ursprunglig bebyggelse är känslig. Stationshusets parkområde och dess samband med spårområdet är känsliga.

Gränsen mellan de lägre avplanade hamnområdena och bergshöjderna i öster är känslig. Gränsen mot naturmarken i söder vid Lindarängsvägen har hög känslighet.

Louddens principindelning mellan tomterna samt gräns mellan berg och hamnplan är känslig.

## Ursprunglig utformning och funktion

Hamnarnas indelning i kvarter med ytor för upplagsplatser och bebyggelse, gatusträckningar och spårdragningar är nära sammanbundna med platsens landskapliga förutsättningar. Även mötet mellan kulturlandskap och bearbetad hamnmiljö har varit framträdande ända sedan Södra Värtahamnens första etablering.

Åt väster avgränsas Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden av bergspartier med nordvästlig sträckning, och åt öster av Lilla Värtans vattenrum. Mellan dessa har marken bearbetats till planare lågdelar genom utfyllnad och schakt. Ytekonomi och topografi har styrt de genomgående spår- och vägdragningarna - som Södra Hamnvägen och Lidingövägen - till att följa bergfotens sträckning. Dragningarna förlades i kanten av bergen i väster, vilket lämnade större ytor fria mot vattnet.

Mellan bergspartierna nådde dalgångarna från Storängen och Ladugårdsgärde fram till Lilla Värtan. Genom dessa förband Värtavägen, nuvarande Lidingövägen och Tegeluddsvägen Södra Värtahamnen med övriga staden.

Med Södra Värtahamnens anläggande delades det avplanade området mellan berg och vatten rationellt in i fyrkantiga kvarter som orienterade sig vinkelrätt efter hamnbassängen och kajerna. Spårdragningarnas radier

påverkade kvarterens regelbundna indelning, medan vägdragningarna i huvudsak löpte räta mellan kvarteren för att nå ut mot kajerna. Siktlinjer och rak fysisk förbindelse fanns därmed från de inre kvarteren mot vattenrummet.

Söder om Malmvägen tillkom tidigt ett område med petroleumcisterner. Det avviker från övrig kvartersindelning genom en friare ordnad struktur.

Planutformningen av Frihamnsområdet visar en vilja att skapa en ordnad helhet med balans och symmetri. Hamnbassängen är grunden för strukturen, likt Södra Värtahamnen.

När Frihamnens invigdes 1919 användes Södra Hamnvägen som huvudgata till området. Efter utbyggnaden 1926 flyttades entrén till Tegeluddsvägen, som var förbunden med den nyanlagda Frihamnsvägen. Gatorna från Frihamnsentrén fram till bassängen utformades ordnat med geometriskt balans. Utmed kajerna fanns få egentliga gator, men stråk och spårsträckningar drogs för att få effektiva och parallella sträckningar utmed kajerna. I de långsträckta mellanrummen utmed gator och spår bildades kvarter med plats för byggnader och upplagsytor. Deras orientering följer därmed kajernas, gatornas och spårens sträckningar i raksträckor och radier. Som område var Frihamnen strikt avgränsat, och in- och utpassering

skedde genom kontrollerade entréer. Avgränsningen var utformad som ett högt järnprofilstaket med nätfyllning, krönt av smidda järnspetsar.

Louddens strukturerades genom att delas in i två huvudpartier; ett lägre öppet kajplan med upplagsytor, och ett högre liggande bergsområde med oljecisterner. Tomterna på berget delades in i långsmala lotter, som alla nådde ned till kajplanet.

Loudden förbands med Frihamnen och staden genom Lindarängsvägen och en parallellt spårdragning. Samma väg och spår ledde ner till kajplanet. Utöver en stickgata som i bergets bakkant avgränsade mot Djurgårdsnaturen i väster, fanns inget förgrenat gatusystem.

Få egentliga platser eller torgbildningar fanns i hamnområdena. De indelade obebyggda kvarteren för upplag fungerade som öppna avgrusade eller stensatta platser. Parken vid Värtans station var ett undantag. Den utformades som en av de välsköta parker som SJ anlade vid sina stationer i landet.

Gatorna inom hamnområdena var ursprungligen utförda med makadam. De mest intensivt använda partierna var belagda med smågatsten, som stråk, större korsningar, ytor kring byggnader och utmed spårsträckningarna. I stora delar uppfattades marken som ett sammanhängande



# >>Struktur, kvartersindelning, gator



1



2

1 Carpelans karta över Stockholm 1817. Läget för Storängsviken där hamnbassängen för Södra Värtahamnen anlades är markerat. Tegeludden i söder blev på samma vis utgångspunkten för Frihamnens hamnbassäng. Källa: Krigsarkivet

2 Plan av Södra Värtahamnen 1896. Den ursprungliga strukturerande indelningen i kvarter mellan spår och gator präglar ännu området. Hamnbassängen, dess vattenrum och kajsträckningarna har behållit sitt ursprungliga läge, även om norra piren successivt utökats. De raka, långa kajerna klarar att ta emot stora djupgående fartyg. Källa: SSM, Lilienberg 1897

3 Södra Värtahamnen mot söder och Frihamnen, ca 1990. Det skarpa mötet mellan de lågt liggande utfyllda och avplanade hamnområdena och kulturlandskapet samt bebyggelse vid omgivande bergshöjder är framträdande. Bebyggelse har fyllt i kvartersindelningen vid Södra Värtahamnens bassäng. Källa: Stockholms hamnar

4 Södra Värtahamnen, före 1921. Flygfoto mot norr. Kvartersindelningen är tydlig runtom hamnbassängen. Inom kvarteren varierar bebyggelse och upplag med föränderlighet. I söder det friare ordnade petroleumområdets cisterner. Källa: Järnvägshistoriskt forum



2



4



hamngolv utan indelning i kör- eller gångbanor, även om kantstenar av granit förekom i viss omfattning framförallt i Södra Värtahamnen.

Förändringar

Hamnarnas verksamhet har karaktäriserats av föränderlighet. Inom ramen för den fysiska grundstrukturen, med kvartersindelning, kajlinjer, spår- och gatusystem, har funktioner och fysiska element i den yttre miljön varierat över tid.

I Södra Värtahamnen och i Frihamnen har senast Silja Line och annan färjtrafiks etablering i viss grad ändrat områdenas disposition genom funktionsuppdelning av körytor, gångbanor, parkeringsytor och avgränsningar mot hamnbassängerna. Upplagsytor har bebyggts. Asfaltering har utförts på större delen av markytorna. Nya upplyfta gångbroar genomkorsar områdena. Gaslyktor har ersatts av elektrisk stolpbelysning och master.

I Frihamnen har entréläget flyttats i omgångar, senast till Tegelluddsvägen. Frihamnsvägen försvann på 1960-talet med byggandet av kvarteret Stettin.

Utökade trafikytor och nya viadukter, som utmed Lidingövägen, har minskat tydligheten i vägstrukturen som angör Södra Värtahamnen och Frihamnen.

Södra Värtahamnens och Frihamnens struktur har blivit mer diffus genom nybyggnation på upplagsytor, konvertering av spårdragningar till gator, uppställningsplatser eller parkeringytor.

Lindarängens flyghamn har fyllts igen under 1950-60-talet och används för containeruppställning sedan 1971. På Loudden har norra udden tagits i anspråk för oljecisterner, och körvägen har dragits vidare runt i området till en slinga. Även här har asfaltering utförts på större delen av markytorna.

Bevarandestatus

Den ursprungliga strukturen är avläsbar och styrande för dagens disposition av Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden. Kvartersindelningen, vägnas dragning och deras relation till kajerna och hamnbassängernas riktningar är ännu framträdande. Den huvudsakliga indelningen i hamnområdenas lägre avplanade ytor mellan bergshöjderna i väster och vattensidan i öster gäller ännu. Södra Hamnvägens karaktär och samverkan med ursprunglig bebyggelsestruktur är framträdande.



1

1 När Frihamnens invigdes 1919 användes Södra Hamnvägen som huvudgata till området. Efter utbyggnaden 1926 flyttades entrén till Tegelluddsvägen, som var förbunden med den nyanlagda Frihamnsvägen. Gatorna från Frihamnsentrén fram till bassängen utformades ordnat med geometriskt balans.  
2 Karta över hamnområdena 1937. Södra Värtahamnens kvartersindelning var orienterad vinkelrätt efter hamnbassängen och kajerna. Vägdragningarna löpte i huvudsak rätta mellan kvarteren för att nå ut vinkelrätt mot kajerna. Spårens radier rundar av kvarterens regelbundna indelning. I Frihamnen drogs stråk och spårsträckningar som parallella sträckningar utmed kajerna. Få egentliga gator fanns. Mellanrummen utmed gator och spår bildade långsträckta kvarter med plats för byggnader och upplagsytor. Louddens delades in i ett lägre öppet kajplan med upplagsytor, och ett högre liggande bergsområde med oljecisterner. Tomterna på berget delades in i långsmala lotter, som nådde ned till kajplanet.  
Källa: Stockhoms Hamn 1937.

Följande sida: 3 I Frihamnen var den yttre miljöns mark ett sammanhängande golv av upplagsytor, körytor och spår av makadam och stensatta partier. Källa SSM 1922.  
Följande sida: 4 Stensatta körytor parallellt utmed spårstråk. Källa SSM, 1964.  
Följande sida: 5 Den yttre miljön var i ständig förändring med upplagsytor mellan gator och spårsträckningar. Källa: SSM, 1947.  
Följande sida: 6, 7, 8 Idag är stora delar av marken asfalterad. Stensatta rännalar utan kansten finns kvar i området. Nya avgränsningar med kantstenar och platsättningar har dock kommit till utmed de mest trafikerade gatorna. Samtidigt är områdets karaktär med en markutformning som ett sammanhängande golv utan konventionell funktionsuppdelning påtaglig.  
Följande sida: 9, 10 Frihamnen var ursprungligen avgränsad av ett högt järnstaket, vilket finns kvar runt området i stora delar. Källa: SSM 1917.



2





3



4



5



6

7



8



9

9

10



10





# Spårområde

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

-  **Yttre miljö**  
Hög känslighet:  
Louddens bergskärning för spår
-  **Känsligt:**  
Spårsträckningar som strukturerande element  
Spårsträckningar utmed bergskärning i väster



1

## Kulturhistoriskt värde

De kvarvarande och läsbara spårområdena har kulturhistoriskt värde. De har arkitekturhistoriskt värde, samhällshistoriskt värde, miljöskapande värde, pedagogiskt värde och teknikhistoriskt värde.

## Känslighet/tålighet

Spårsträckningen från Lidingövägen, via Värtans station, utmed västra bergsskärningen i Södra Värtahamnen och Frihamnen och ut till Loudden är känslig.

Spårsträckningen som strukturerande element för områdets indelning genom dess dragning i radiella och mot kajerna parallella spår är känslig.

Bergskärningen för spår på Loudden har hög känslighet.

## Ursprunglig utformning och funktion

Spårsystemet i Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden var omfattande med över 20 km spår. Järnvägen hanterade transporten av gods till och från hamnområdena. Spåren löpte in genom Storängens dalgång, och var sammanbundna med stambanan vid Tomtebodan. En större skärning mot bergsidorna i väster gav plats för spårsystemet som från Värtans station gick vidare till hamnens södra delar. Över spårområdet byggdes en viadukt för att nå upp till den högre liggande landsvägen från Södra Hamnvägen.

Spåren delade upp sig till ett välförgrenat nät som nådde ut till och längs Södra Värtahamnens och Frihamnens kajer, pirar, bassänger och in mellan kvarteren. Spår löpte även vidare mot Gasverksområdet och Ropsten i norr samt till Loudden i söder. Spåren till Loudden drogs i en öppen sprängd passage genom berget och ut på kajplanet.

Även spårväg löpte från 1905 mellan hamnområdet och staden utmed dagens Lidingövägen. Linjen drogs snart vidare mot Ropsten.

Spår utmed kajerna försågs med elektriska spel, vilket sparade lok för att dra vagnarna. Många av hamnens stora kranar, som för kollossning och malmlastning, löpte även de på räls. Spårsträckningarna organiserades

parallellt utmed kajerna, men löpte fram dit med vida radier. Dessa spårens sträckningar var strukturerande för byggnader, kvartersindelning och upplagsytor.

## Förändringar

Transporterna på spår har efterhand minskat i betydelse, genom ökad lastbilstrafik och ändrad hamnverksamhet. Kranar och lastvagnar på räls utmed kajerna har avvecklats. Spårvägen ersattes av tunnelbana 1967. Huvuddelen av spåren har avvecklats, tagits bort eller lämnats kvarliggande i körgator.

## Bevarandestatus

Spårområdet är i stora delar kvar i läsbar form av gator eller kvarliggande räls. Framförallt märks det stora spårområdet utmed hamnområdets västra sida och Värtans station med sin lastkaj. Byggnader och strukturer som formats efter spårdragningarna ligger kvar.

- 1 Södra Värtahamnen med ursprunglig struktur med hamnbassäng, mellan berg och vattenrum. enligt Häradssekonomiska kartan från 1901-1905. Källa: Lantmäteriet, Rikets allmänna kartverksarkiv.
- 2 Kvarliggande spårstråk mellan kvartersindelningen i Södra Värtahamnen



2



# >>Spårområde



3



4



5

- 3 Det genomgående nord-sydliga breda spårområdet lades långt in åt landsidan i väster med en bergskärning, vilket lämnade övriga hamnytor fria ut mot kajerna.
- 4 Kvarliggande spårstråk.
- 5 För spårdragningen ut till Loudden gjordes sprängdes en passage genom berget, vilket bildade en karaktäristisk port ut till hamnområdet.
- 6 Vybild över spårområdet ut på Frihamnens norra pir. Bebyggelse och upplagsytor är orienterade efter kajernas riktningar, men även efter spårområdets radier. Spåren löper parallellt utmed kajsidorna, och åt väster inskuret efter bergssidan. Källa: Stockholm Hamnar.
- 7 Spårområdet på Södra Värtahamnens norra pir, med kolupplagsytor till höger. Källa SSM, 1924
- 8 Brokranar på spår samt vagnspår utmed Södra Värtahamnens södra bassängkaj. Källa SSM, 1934.



6



7



8




# Kajer, pirar och bassänger

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 **Yttre miljö**  
Hög känslighet:  
Ursprungliga kajsträckningar  
Hamnbassängernas konturer och vattenrum

## Kulturhistoriskt värde

Ursprungliga kajsträckningar har ett högt kulturhistoriskt värde. De har arkitekturhistoriskt värde, samhällshistoriskt värde, autenticitetsvärde och pedagogiskt värde. Kajerna har även stort miljöskapande värde med sin ursprungliga stenskoning och patinering.

Hamnbassänger, kajer, kvarstående kranar och spår har teknikhistoriskt värde.

## Känslighet/tålighet

Södra Värtahamnens ursprungliga kajlinje, samt dess långa raka sträckningar har hög känslighet. Hamnbassängen och dess inre vattenrum har hög känslighet. Pirens sentida yttre utfyllda delar är tåliga.

Frihamnens ursprungliga inre kajlinje, samt dess långa raka sträckningar har hög känslighet. Hamnbassängen och dess inre vattenrum har hög känslighet. Pirens sentida yttre utfyllda delar och yttre kaj mot Loudden är tåliga.

Louddens ursprungliga inre kajlinje, samt dess långa vinkelställda sträckningar har hög känslighet.

## Ursprunglig utformning och funktion

Södra Värtahamnens ursprungliga delar med kajer, bassäng och pir tillkom mellan 1879 och 1886. Storängsvikens naturliga hamnform utgjorde grunden för anläggningen. Strandlinjerna rätades ut och omformades till en sammanhängande sekvens av långa, raka vinklade kajer med en central hamnbassäng. Denna etapp omfattade hela sträckan från Tegeludden i söder, intill dagens Magasin 1, till och med kolpiren på hamnbassängens norra sida fram till Norra Värtahamnen.

De långa raka kajerna möjliggjorde effektiv spårdragning parallellt utefter kajsidorna och längsförtöjning för de stora fartyg som angjorde hamnen.

Hamnen utvecklades kontinuerligt. För att klara större och mer djupgående fartyg genomfördes undervattensprängning och muddring i hamnen i början kring 1910. De ursprungliga kajerna, som övervägande byggts av trä, förstärktes och utvecklades successivt med olika konstruktionstekniker för att klara större kranar och vattendjup. Huvuddelen av kajerna förnyades med granitbeklädda betongmurar, andra utfördes med bålverk av trä. Kajsträckorna behölls i princip oförändrade i den ursprungliga hamnen. Från 1903 till 1912 förlängdes kajerna med nära 800 meter från norra piren fram till Lidingö flottbro. Dessa utfördes i regel som granitklädda betongmurar grundlagda på timmerkistor.



1 Frihamnens hamnbassäng och pir under 1920-tal. Källa: Stockholms hamnar.

Spåren utmed kajerna utökades till flerspåriga. En fyr, numera riven, uppfördes på Loudden 1905. På 1920-talet fanns i Södra Värtahamnen 18 olika el- och ångkranar utmed kajerna. På hamnbassängens norra sida löpte stora eldrivna brokranar som användes för lossning av kol, utmed södra sidan fanns ångkranar för malmlastning.

Frihamnens första provisorium 1919 saknade egen hamn, men använde Södra Värtahamnens södra kaj. Utbyggnaden av Frihamnens egna kajer, bassäng och pirar kom dock till snart därefter, för att stå klar 1926.

För Frihamnens bassäng användes likt Södra Värtahamnen en befintlig vik som grund. Tegelviken schaktades ut till en rektangulär hamnbassäng mellan två utfyllda pirar. Kajerna gjordes även här långa och raka, och kantades av omfattande parallella spårssystem och ett stort antal kranar. Kajerna byggdes som granitklädda betongmurar. De utskjutande pirarnas yttersta partier blev mer fritt ordnade, med skiftande strandlinjeformer efter ständiga utfyllnader.

Louddens första etapp byggdes klar 1932, och kajen utfördes med två långa raka sidor i vinkel. Den utfördes som en granitklädd betongkaj, med en serie utskjutande bryggor. Uppe på kajplanet löpte spårområdet i en båge som följde kajsidornas sträckning.



# >>Kajer, pirar och bassänger

## Förändringar

Södra Värtahamnens pir har utökats genom utfyllnad i friare form. Huvuddelen av kajernas spår och kranar har avvecklats. Byggnader, luftbroar och avgränsningar för färjetrafik har kommit till.

Frihamnens pirar har efterhand fyllts ut och utvidgats. Den södra piren har byggts samman med Louddens norra del genom utfyllnaden av Lindarängsviken. Kajerna i hamnbassängen har i förlängts i samband med pirarnas utbyggnad. Huvuddelen av kajernas spår och kranar har avvecklats. Byggnader, luftbroar och avgränsningar för färjetrafik har kommit till.

Louddens kaj har förlängts åt bägge sidor. Nedanför den ursprungliga stenskodda betongkajen har en ny, lägre kajdel har etablerats. Stora stråk av ledningar och rör för oljehantering har förlagts på den nedre kajdelen. En smal och lång betongpir har anlagts i vinkel ut från kajen. Luftburna ledningar över hamnplanet förbinder kajen med oljecisternerna på berget i väster.

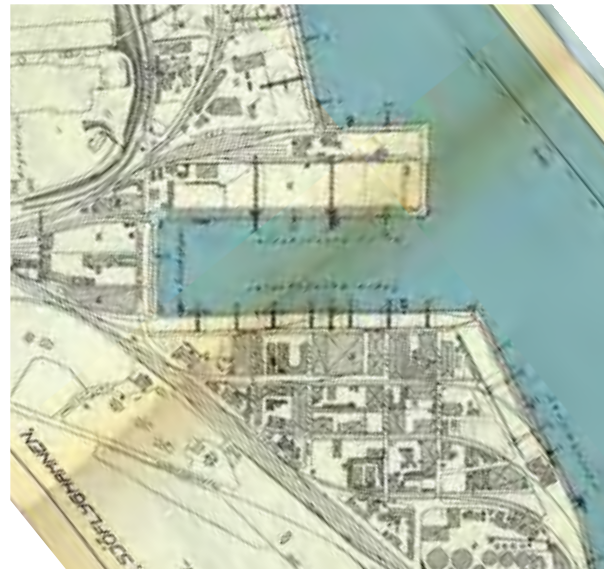
## Bevarandestatus

Södra Värtahamnens bassäng, pir och kajer har kvar sin ursprungliga sträckning och utbredning, och är fullt läsbara trots ändringar. Stenskoning och betongkajer finns i stora delar bevarade. Emellertid har detaljplaner för utökning av piren och utfyllnad av hamnbassängen tagits fram.

Frihamnens bassäng, kajer och pir har kvar sin ursprungliga sträckning och är fullt läsbara även om de yttre delarna av pirarna har utökats, och kajerna förlängts något. Stenskoning och betongkajer finns i stora delar bevarade.

Louddens ursprungliga kaj finns kvar mellan påbyggda delar.

2, 3, 4 Södra Värtahamnens hamnbassäng, kajer och pir har behållit ursprunglig utbredning till idag, även om norra piren har utökats åt öster i etapper. Källa: Stockholms Hamn 1937 samt SBK.  
5 Vybild över hamnbassängen och kajerna från Södra Värtahamnen mot Frihamnen och Loudden. 1920-tal.  
6 Norra kajen i Södra Värtahamnens bassäng 1937. Källa Stockholms Hamn  
7 Kranar på Frihamnspirens norra kaj u.å.







8 Frihamnens och Louddens hamnbassäng, kajer och pir från norr, 1970-tal.  
 9 Frihamnens kaj som ansluter mot Södra Värtahamnen vid Magasin I. Kajen består av stenskodda betongmurar. Källa: SSM 1919.  
 10 Frihamnens norra bassängkaj.  
 11 Frihamnens södra bassängkaj.  
 12 Louddens senare utbyggda pir, som går ut i vinkel från kajens mitt.  
 13 Louddens äldre kaj med stenskonings som glacis ligger innanför den senare lägre kajnivån där ledningsstråk är förlagda.



12



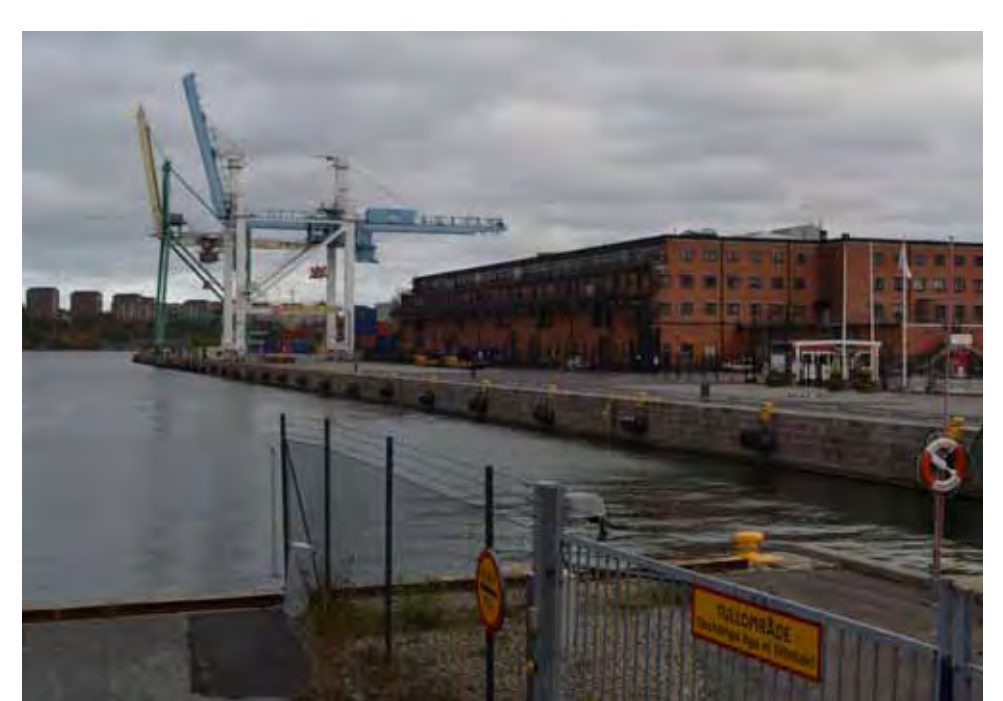
13



9



10





# Byggnader

## Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden





# V 1 - Värtans station

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**  
Fastighet med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen

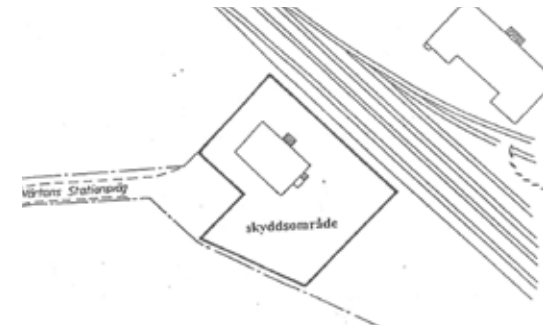
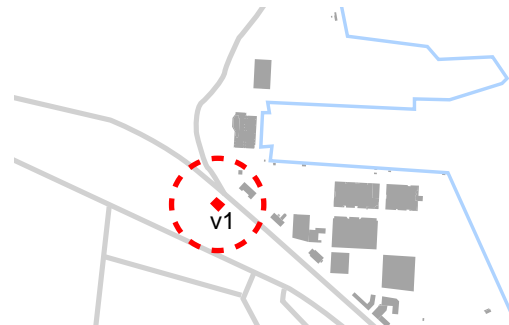
## Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Hög känslighet

**Interiör**  
Hög känslighet

## Fastighetsbeteckning

Lybeck 3



## Kulturhistoriskt värde

Stationshuset är det enda bevarade längs Värtabanan och är genom det representant för en epok då hamnverksamheten och järnvägen intimt hörde samman. Byggnaden har ett representativt värde och ett arkitekturhistoriskt värde då dess utformning är typisk för stationsbyggnader från tiden. Den har även ett miljöskapande värde och med sin placering var den navet i den första utbyggnadstappen av hamnen. Byggnaden med skyddsområde är byggnadsminne med skyddsföreskrifter.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring. Byggnadens exteriör får inte ändras och ska underhållas med traditionella material och metoder. Skyddsområdet runt omkring byggnaden är känsligt för ändring. Åtgärder som stärker dess representativa funktion kan göras. Byggnadens interiör har hög känslighet för ändring. Planlösningen ska bevaras, liksom snickerier och annan detaljering.

## Ursprunglig utformning och funktion

Stationshuset uppfördes 1882 och är ritat av Adolf Wilhelm Edelsvärd, chefen för SJ:s arkitektkontor. Det uppfördes i samband med att Värtabanan byggdes från Norra Stationsområdet via Albano. Byggnaden är det enda kvarvarande stationshuset längs Värtabanan. Den uppfördes i rött tegel och liknade snarast ett litet nyrenässansslott. Övervåningen upptogs av en rymlig våning (sex rum och kök) och postexpedition för stationsföreståndaren som även var postmästare. I bottenvåningen fanns två väntsalar, bagage- och expeditjonsrum, växlingskontor, rum för kajvakten och senare särskild godsexpedition för Frihamnen.

## Bevarandestatus

Fram till 1913 trafikerades stationen av tidtabellsbunden tågtrafik och fram till 1978 låg postkontoret kvar. Mellan 1981 och 2000 hade svenska Järnvägsklubben bibliotek, arkiv, mötes- och redaktionsrum i byggnaden. Staket har tillkommit på baksidan. Sedan början av 2000-talet används byggnaden som kontor.

Exteriören är välbevarad och fönster och dörrar är ursprungliga eller bevarar ursprunglig karaktär. Mindre ändringar har gjorts, ett exempel är hur huvudentréns skärmtak har ersatts med en balkong.

Interiört är planlösningen välbevarad med smärre ändringar. Även bifunktionsutrymmen såsom kök och serveringsrum är bevarade, inklusive delar av fast inredning. Kakelugnar och kaminer är avlägsnade. Snickerier och stuckatur är i huvudsak bevarade. Alla ytskikt är sentida. Vinden bevarar sin ursprungliga karaktär.

## Skyddsföreskrifter

1. Byggnaden får inte rivas eller flyttas.
2. Ingrepp får inte göras i byggnadens stomme.
3. Byggnaden får inte till sin exteriör byggas om eller på annat sätt förändras.
4. Byggnaden skall underhållas så att den inte förfaller. Vård och underhållsarbeten skall utföras med traditionella material och metoder på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar.
5. Skyddsområdet får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt ändras. Området skall vårdas och hållas i sådant skick att dess karaktär inte förvanskas.

*Ur Kulturdepartementets underlag för regeringsbeslut 1999-07-08 om byggnadsminnesförklaring och skyddsföreskrifter för ett antal stationshus.*

- 1 Tåg anländer Värtans station. Ur Sandlund, S:t Eriks årsbok 1978  
2 Exteriör åt perrong och spårområde 2013.  
3 Exteriör åt parken 2013.  
4 Interiör med bevarad fast inredning 2013.



# V 2 - Kommunalhuset

## Kulturhistorisk klassificering

### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

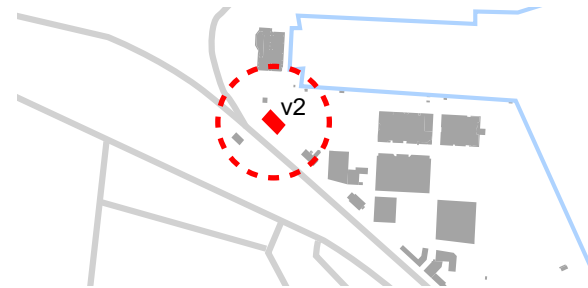
Hög känslighet

### Interiör

Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:9



## Kulturhistoriskt värde

Kommunalhuset är samhällshistoriskt intressant genom att det som byggnadsprojekt var ett försök att inordna flera hamnanknutna funktioner i en byggnad. Så vitt skilda funktioner som bostäder och garage för brandbil rymdes här och ger uttryck för en tidstypisk företeelse. Även i dag finns flera funktioner i byggnaden - studio, bostadslägenheter, lokaler för fackförbund och manskapslokaler för hamnarbetarna. Arkitekturhistoriskt är byggnaden intressant genom att den med sin officiella prägel med klocktorn och gavlar har en anspråksfull utformning i jugendstil med påkostade material t.ex. i trapphusen.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring. Byggnadens exteriör får inte ändras och ska underhållas med traditionella material och metoder. Åtgärder som stärker dess representativa uttryck kan göras. Byggnadens interiör är känslig för ändring. Planlösningen bör bevaras, liksom interiör detaljering.

## Ursprunglig utformning och funktion

Kommunalhuset började uppföras 1904 och stod klart året efter. Det ritades av arkitekt Georg Ringström på Stadsbyggnadskontoret och uppfördes av byggmästare Alfred Johansson. Byggnaden uppfördes i tegel, putsades och avfärgades i ljust gult. Portalerna fick kalkstensomfattningar och dörrar och fönster målades gröna. Fasadens huvudentré vändes mot vattnet och i bottenvåningen mot vattnet förlades hamnkontor och tullverkets expedition och åt järnvägssidan till inrymdes polis- och brandstation. I den övre våningen inrymdes bostäder för tjänstemän vid de olika förvaltningarna. Vid husets gavelsidor anlades gräsmattor, träd och blommor planterades liksom en syrenberså.

## Förändringar

De offentliga lokaler som fanns i bottenvåningen bl.a. tullkontor har ersatts och inretts till enskilda kontorslokaler. Vinden har inretts.

## Bevarandestatus

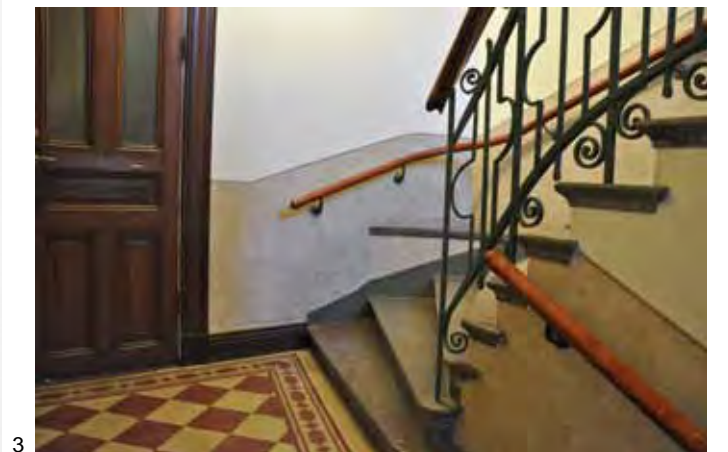
Byggnaden används idag som kontor för Hamnarbetareförbundet. Dessutom finns flera tjänstebostäder i byggnaden. Det f.d. brandbilsgaraget hyrs i dag ut som verkstad.



1

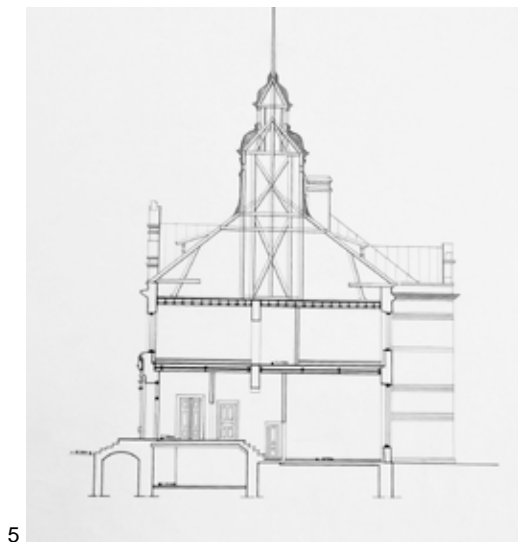


2

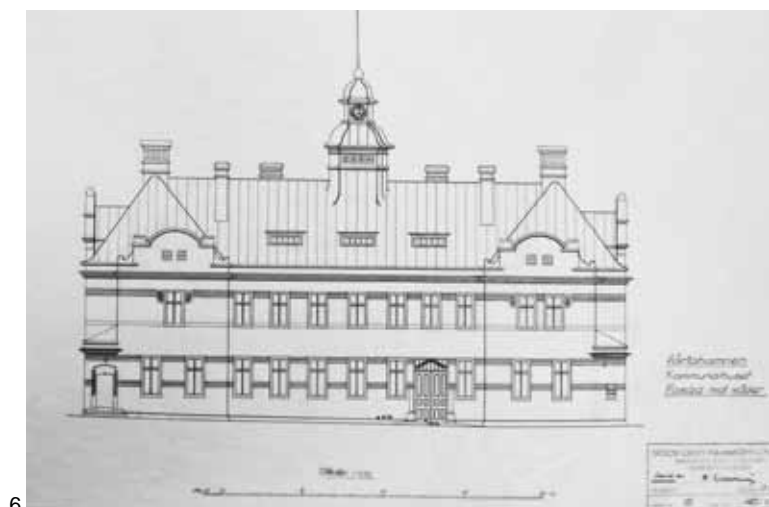


3

- 1 Exteriör från spårområde 2013.  
2 Exteriör från sydost.  
3 Interiör trapphus.  
4 Interiör kontorslokal.  
5, 6 Sektions- och fasadritningar. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv



5



6



4



# V 3 - Restaurang Skeppet

## Kulturhistorisk klassificering

### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

Hög känslighet

### Interiör

Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:9



- 1 Exteriör från spårområde 2013.
- 2 Exteriör från Andra Bassängvägen längs Hamburgsvägen.
- 3 Interiör konferenslokal f.d. restauranglokal.
- 4 Interiör med väggmålningar och votivskepp - nedan. Ur Sandlund, S:t Eriks årsbok 1978
- 5 Detalj av dekorationsmålade tak i entré- eller kapprum.



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde som en till hamnen tillhörande restaurang. Restaurangen är även känd från 1970-talets SvenskaOrd-revyer. Byggnaden har ett arkitektoniskt värde med sin tydliga 1920-talsstil, trots att fasaderna förenklats vid tilläggsisoleringen. Byggnaden har genom sin modesta volym ett stort miljöskapande värde vid Södra Hamnvägen, tillsammans med övriga bevarade byggnader med anknytning till hamnverksamheten.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för exteriör ändring. Byggnadens volym bör bevaras. Mindre tillbyggnader kan eventuellt utföras på östra fasaden. Tilläggsisoleringen bör på sikt avlägsnas.

Interiörerna är känsliga för ändring. Ursprunglig planlösning och bevarade detaljer bör respekteras vid ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Restaurang Skeppet ritades av Knut Perno 1921 och stod klart året därpå. Byggnaden bekostades av Stockholms stad och drevs fram till 1980-talet av Systembolagets folkrestaurangbolag SARA (Stockholms Allmänna Restaurangaktiebolag, senare Sveriges Allmänna Restaurangaktiebolag). Restaurangen hade två avdelningar; andra och tredje klass med separata ingångar. Andra klassens matsal hade bordsservering och vita dukar och frekventerades mest av hamnens tjänstemän. Tredje klassens matsal var störst och låg i byggnadens södra del med fönster åt tre håll. Den hade väggmålningar utförda av Filip Månsson föreställande en världskarta, ett skepp m.m. Borden saknade dukar och viss självservering förekom. Restaurangen serverade husmanskost och hade fullständiga rättigheter. Restaurangen fick ett uppsving runt 1970 när AB Svenska Ord med Hasse & Tage spelade 88-öresrevyn där.

## Förändringar

Efter restaurangens nedläggning på 1980-talet användes byggnaden som fest- och konsertlokal samt av en konstskola. Sedan 2011 finns här kontor och konferensanläggning.

## Bevarandestatus

Byggnaden har en kraftig tilläggsisolering och sekundär fasadpanel men har en välbevarad volym samt till stor

del ursprungliga fönster. Dagens färgsättning tillkom på 2000-talet. Entrén till tredje klassens matsal har flera detaljer tillkomna på 1970-talet.

Invändigt bevarar byggnaden mycket av den ursprungliga planlösningen. Tredje klassens matsalen finns kvar som föreläsningssal men väggmålningarna är övermålade. Matsalens förstuga har rustik väggpanel från 1970-talet men bevarar i taket målningar från 1920-talet utförda av Filip Månsson. Andra klassens matsal är konferensrum liksom köket. Fragment av kaklade väggar finns kvar. Övre våningen används som kontor med många bevarade ursprungliga snickerier. Vinden är delvis kallvind, delvis inredd med två bostadsrum som dock inte använts på länge. Övre våningen hade tidigare indirekt ljusinsläpp från vinden - en kvalitet att ta tillvara.





# V 4 - Kranverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

Hög känslighet

### Interiör

Känslig

## Fastighetsbeteckning

Bristol 2



1 Plan-, sektion- och fasadritning, Stockholms hamnstyrelse 1921.

Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv

2 Exteriör från spårområdet 2013.

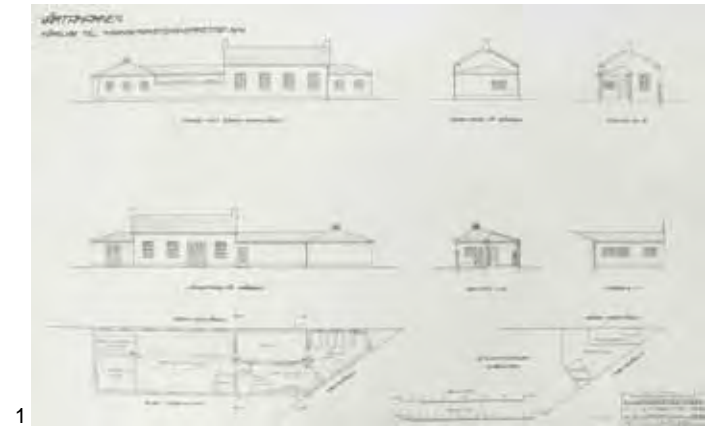
3 Exteriör entréport.

4 Verkstadsgård.

5 Kranförare inne på gården 1923. Källa: Stockholms hamn

6 Interiör ateljé 2013.

7 Interiör konferens.



1



2

## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde som en del av hamnverksamheten; service och reparation av kranar. Byggnaden har genom sina små och varierande volymer ett starkt miljöskapande värde vid Södra Hamnvägen. Den intima gårdsmiljön och den varsamma invändiga renoveringen som låtit verkstadspatnan vara kvar är både miljöskapande och ger en källa till upplevelse av historien.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring. Smärre ändringar inom tomten bedöms dock vara möjliga utan att det kulturhistoriska värdet minskar.

Interiörernas planlösning och verkstadskaraktär är känslig för ändring liksom patinan som ovanligt nog är bevarad.

## Ursprunglig utformning och funktion

De första delarna av kranreparationsverkstaden uppfördes 1921. Den bevarade ritningen är inte signerad men lär vara utförd av Åke Tengelin.

## Förändringar

Byggnaden förlängdes med en vinkel och en förhöjd verkstadshall på 1930-talet. Efter tiden som kranverkstad för hamnen övertog BL Svets & Smide byggnaden. Formgivaren Birgitta Watz har sedan 1993 ateljé i byggnaden. Sedan 2008 står hon som ägare av byggnaden med tomträtt.

## Bevarandestatus

Byggnadskomplexet används idag både för olika slag av ateljéer, storkök, samt som evenemangsalokal. Rumsvolymerna och verkstadstypiska material, t.ex. betonggolv är bevarade. Byggnaden har genomgått en mycket varsam renovering där verkstadstidens patina tillåtit finnas kvar och där tilläggen smälter in i helhetsmiljön.



3



4



5



6



7



# v 5 - Godsterminal

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

### Kulturhistoriskt värde

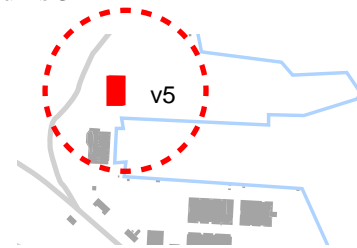
Byggnaden har ett visst värde som sentida godsterminal. Byggnaden är dock till fyra femtedelar riven och kontorsdelen står ensam kvar.

### Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Tunis 3



## Ursprunglig utformning och funktion

Godsterminal med kontorsdel uppförd 1968 ritad av Ingenjörfirman N O Dunkars AB.

## Förändringar

1999 ändrades entrépartiet till kontorsvåningarna. 2010 revs godsterminalens vidsträckta höglager.

## Bevarandestatus

Byggnaden har en bevarad modernistisk karaktär men står till synes utslängd på en stor lastyta när lagerdelen rivits.

1 Exteriör från söder 2013.



# v 6 - Siljaterminalen

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

### Kulturhistoriskt värde

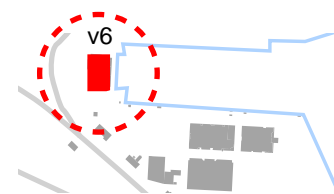
Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde som en modern hamnfunktion. Byggnadens karaktär är förändrad och har ett begränsat arkitektoniskt värde.

### Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:40



## Ursprunglig utformning och funktion

Terminalbyggnaden för Silja Line stod färdig 1974. Den ritades av FO Petersson & Söners Arkitektkontor, ark. Björn Westher, och uppfördes av tillhörande byggnadsfirma. Byggnaden hade ursprungligen en helt öppen bottenvåning med rulltrappor upp till terminalhallen.

1 Fasadritning 1974. Källa: Stockholms stadsbyggnadsnämnds arkiv  
2 Exteriör från sydväst 2013.



1



2

## Förändringar

Terminalen byggdes till i samma stil 1978. Då dubblades terminalytan mot vattnet. 1985 gjordes en fullständig ombyggnad. Delar av bottenvåningen byggdes in och det glasade väggpartiet mot väster tillkom.

## Bevarandestatus

Byggnadens yttre bevarar de ursprungliga fasadskivorna med frilagd ballast, men domineras av den glasade delen från 1980-talet. Invändigt har terminalen karaktär av 1980-tal.



# v 7 - Hotell och kontorshus

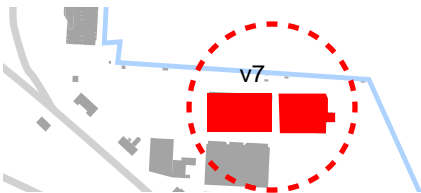
## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

Fastighetsbeteckning  
Neapel 3



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaderna har som del av hamnmiljön ett begränsat kulturhistoriskt värde. De är närmast fristående från hamnen och dess verksamhet (dock med anknytning till kryssningstrafiken), och ingår i en grupp storskaliga kontorshus som tillkommit då hamnverksamheten minskat. Byggnaderna har ett arkitektoniskt värde som välbevarade representanter för den postmoderna stilen.

## Känslighet/tålighet

Byggnaderna är tåliga för ändring. Vid ändring bör man förhålla sig medvetet och med respekt mot den postmoderna arkitekturen.

## Ursprunglig utformning och funktion

Fastigheten uppfördes 1988-1991 som kontorshus och Scandic Ariadne hotell- och konferensanläggning. Byggnadsanläggningen består av flera volymer som är sammanlänkade till en enhet genom en upphöjd kommunikationsstruktur, likt en glasad inomhusgata.

Hotellet består av två höga torn som sammanlänkas i de nedre våningarna. Anläggningens form och läge vid vattnet påminner om siloanläggningen i Frihamnen. Byggnaderna har ett postmodernt formspråk. Fasaderna är klädda med vita plåtkassetter och har en varierad fönstersättning med omväxlande fönsterband, enstaka fönster, samt fönster som sträcker sig över hörn. De två nedersta våningarna på kontorshusen är något indragna bakom pelare som i hörnen fortsätter upp på fasaderna. Tidstypiska accentfärger förekommer på pelare och indragna fasadliv. Framför hotellet närmast Lilla Värtan finns en mindre parkanläggning.



1 Exteriör från sydväst 2013.

## Förändringar

-

## Bevarandestatus

Byggnaderna har genomgått smärre fasadförändringar men har över huvud taget välbevarade exteriörer.



# v 8 - Manskapsbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

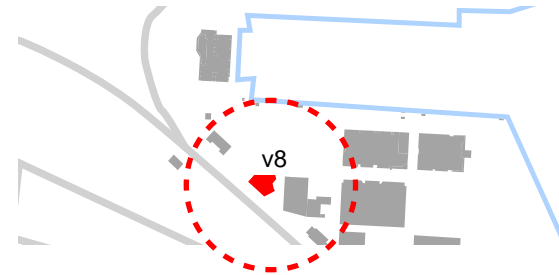
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:9



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är värdefull då den utgjort en del av hamnens verksamhet och speglar stuveriernas och stuveriarbetarnas roll i hamnverksamheten. Den har ett miljöskapande värde med sitt välbevarade yttre och modesta skala längs med Södra Hamnvägen.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Den tål inte att byggas på men kan eventuellt byggas till. Bottenvåningen kan inrymma butikslokaler. Den ursprungliga arkitekturen bör inte förvanskas.

Högre upp i huset fanns rum för norrländska stuveriarbetare som behövde övernattningsmöjligheter i hamnen när Bottenviken frös och fartygen på Norrland istället anlöpte Värtahamnen.

Byggnaden är uppförd i enkel modernistisk stil. Den har fasader av gult tegel, platt tak täckt med papp och med garneringar av kopparplåt, och en skulpturalt utformad ventilationsrumsuppbyggnad. Fönstren är av trä med två lufter och har en oregelbunden placering i fasaderna. Gavlarna har ett centralt arkitektoniskt motiv i de delvis glasade trapphusen som förlagts dit.

## Förändringar

Vaktbostaden och skeppshandeln byggdes snart om till till restaurang. Plan 2 tr och större delen av plan 1 tr är sedan 1980-talet ombyggda till kontor.

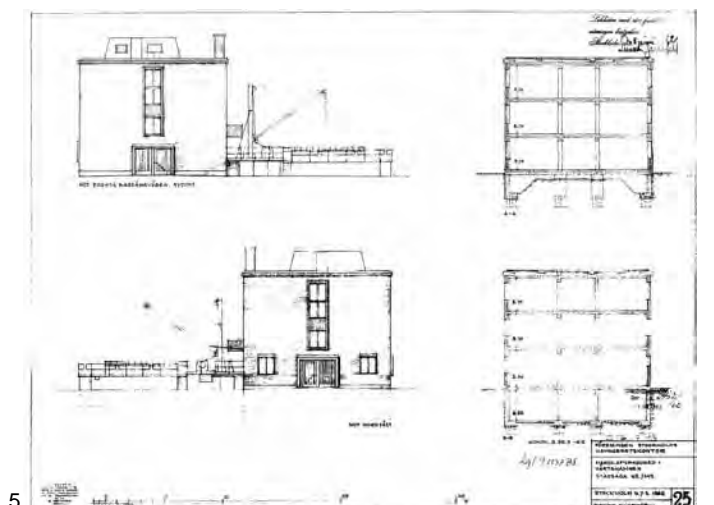
## Bevarandestatus

Byggnaden har en välbevarad yttre karaktär. Fönstren är till övervägande del bytta. Några skyltfönster har satts igen i avvikande stil. Baksidans lastbrygga är påbyggd med en envåning volym. Trapphusen är bevarade liksom delar av bottenvåningens planlösning.

## Ursprunglig utformning och funktion

Manskapsbyggnad uppförd 1962 av Föreningen Stockholms Hamnarbetskontor ritad av ingenjören Birger Kvarnsell, som även uppfört en liknande personalbyggnad i Frihamnen. Hamnarbetskontoret var stuveriföretagens gemensamma organisation i hamnen. I bottenvåningen mot Södra Hamngatan låg skeppshandel och tobaksaffär med inlastning från en båtliknande lastbrygga med kranar på baksidan. Vid norra gaveln fanns en vaktbostad och mot södra gaveln och baksidan omklädningsrum och tvätttrum för hamnarbetare.

- 1 Exteriör från spårområde 2013.
- 2 Fasadritning 1962. Källa: Stockholms stadsbyggnadsnämnds arkiv
- 3 Exteriör från Första Bassängvägen 2013.
- 4 Foto 1964. Källa: Stockholms stadsmuseum
- 5 Fasad- och sektionsritning 1962. Källa: Stockholms stadsbyggnadsnämnds arkiv





## v 9 - Kontor, verkstads- och lagerbyggnad

### Kulturhistorisk klassificering

Klassificering saknas

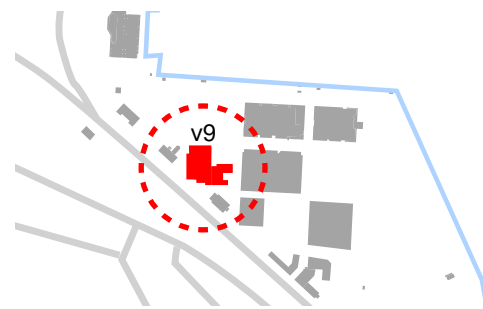
### Känslighet/tålighet

Exteriör  
Känslig

Tålig

### Fastighetsbeteckning

Narvik 1



### Ursprunglig utformning och funktion

Den östra delen av anläggningen byggdes 1961 som kafferosteri och kontor, ritat av Jansler och Heyman Arkitektkontor.

1972 uppfördes den dominerande volymen närmast Södra Hamnvägen för Fanerkompaniet som fortfarande har kvar sin verksamhet i byggnaden. Den ritades av Åkerblads arkitektkontor AB. Byggnaden har en vilande, relativt låg volym med plåtklädda fasader. Horisontaliteten understryks av de genomgående fönsterbanden.



1 Exteriör från norr 2013.



2 Exteriör från söder.

### Kulturhistoriskt värde

Fanerkompaniets byggnad har ett värde som en typisk representant för en sentida lagerverksamhet som inte direkt har med hamnverksamheten att göra, men indirekt genom att bolagets råvaror, faner och exotiska träslag, importerats och hanterats i hamnen. Dess modernistiska arkitektur är välbevarad. Med sin måttliga skala bidrar den till den småskaliga miljön vid Södra Hamnvägen.

### Känslighet/tålighet

Den enkla plåtklädda byggnadens skala och ursprungliga fasadutformning är känslig för ändring, medan kafferosteriet bedöms som tåligt.

### Förändringar

-

### Bevarandestatus

Byggnaden är välbevarad från byggnadsåret.

## v 10 - Kontorsbyggnad

### Kulturhistorisk klassificering

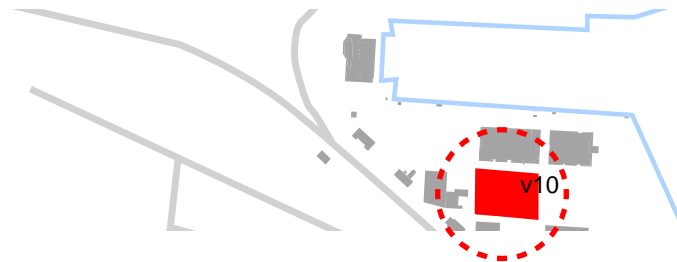
Klassificering saknas

### Känslighet/tålighet

Exteriör  
Tålig

### Fastighetsbeteckning

Rotterdam 10



### Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har som del av hamnmiljön ett begränsat kulturhistoriskt värde. Den är fristående från hamnen och dess verksamhet och ingår i en grupp storskaliga kontorshus som tillkommit då hamnverksamheten minskat.

### Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

### Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 1997-1998 som kontor och verksamhetslokaler för SVT Drama. Den ritades av Jan Flank arkitektkontor. Det är en storskalig byggnad i sex våningar som upptar hela fastigheten. Fasadbehandlingen är traditionellt modernistisk med fönsterband med bröstningar, varierar på postmodernt vis genom till synes spontant utplacerade täta vertikala partier. Den klara och livliga färgsättningen bidrar till det postmoderna uttrycket.

### Förändringar

-

### Bevarandestatus

Byggnaden har ett välbevarat yttre.



2 Exteriör från väster.



# v 11 - Kontors- och lagerbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Lybeck 2



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst värde som en välbevarad, tidstypisk verksamhetsbyggnad anpassad till hamnens spårssystem. Den avviker dock från den i övrigt småskaliga miljön vid spårområdet.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Den kombinerade kontors- och industribyggnaden ritades och uppfördes av SIAB 1978-80. Byggnaden vänder sig både mot gatan där entré till kontoren finns, samt mot spårområdet där en indragen lastbrygga löper längs med hela byggnaden. Byggnaden har en enkel tidstypisk arkitektur med gula tegelfasader, fönster klädda med ljus rödlackerad aluminium samt konstruktiva, ganska råa betongdelar som tillåts framträda i arkitekturen.

Som för att kompensera byggnadens långa utsträckning finns antydning till en gata genom byggnadens mitt.

## Förändringar

-

## Bevarandestatus

Byggnadens yttre har genomgått smärre ändringar men är i huvudsak bevarat från byggnadstiden.



1 Exteriör från öster vid Södra Hamn-vägen 2013.

# v 12 - Kontors- och lagerbyggnad, Indiska

## Kulturhistorisk klassificering

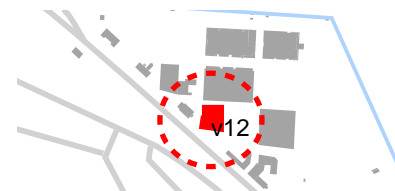
Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Hamburg 3



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst värde som en typisk representant för en sentida lagerverksamhet som inte direkt har med hamnverksamheten att göra, men indirekt genom att bolagets varor importerats och hanterats i hamnen. Med sin måttliga skala bidrar den till den småskaliga miljön längs med Södra Hamnvägen.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes som lager och kontor för Indiska magasinet år 1979, ritat av Berg Arkitektkontor AB. Byggnaden har en vilande horisontell arkitektur som understryks av de genom hela våningarna löpande fönsterbanden. Byggnaden hade ursprungligen fasader av trapetskorrugerad plåt och liknade i mångt och mycket Fanerkompaniets byggnad. .

## Förändringar

1992 byggdes huset om. Då putsades fasaderna och en stenfris tillkom jämte påbyggnad på taket för ventilation m.m. Därefter har flera mindre ändringar gjorts av fasaderna, bland annat skyltfönster för restaurang och butik.

## Bevarandestatus

Byggnaden bevarar sin vilande karaktär med fönsterband men har i övrigt omgestaltade fasader.

2 Exteriör från väster vid spårområdet.





# v 13 - Kontors- och affärsbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

Fastighetsbeteckning  
Riga 2



## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 2009-2011. Det är ett kontors- och affärshus som även innehåller vissa centrumfunktioner. Byggnaden är titad av Arosgruppen Arkitekter AB.

Byggnaden i sex våningar upptar nästan hela fastigheten. Dess fasader är odekorerade men får ändå en komplexitet genom förskjutna fasadliv, glasade partier och en kontrasterande färgsättning i svart och vitt. Byggnadens formspråk är typiskt för kontorshus från tiden runt 2010.

## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har som del av hamnmiljön ett begränsat kulturhistoriskt värde. Den är fristående från hamnen och dess verksamhet och ingår i en grupp storskaliga kontorshus som tillkommit då hamnverksamheten minskat.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring. I förhållande till omgivningen kan den ersättas med annan byggnad, byggas till eller byggas på. Ändringar bör ha ett medvetet förhållningssätt till byggnadens arkitektur.

## Förändringar

-

## Bevarandestatus

Byggnaden har en oförändrad exteriör.



1 Exteriör från sydost.



# v 14 - Fabriks- och lagerbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Känslig

 Tålig

Fastighetsbeteckning  
Bristol 1



## Kulturhistoriskt värde

De enkla fabriksbyggnaderna har ett kulturhistoriskt värde då de berättar om en typisk verksamhet i Värtahamnens södra del, knuten till hamnverksamheten. Byggnaderna är välbevarade och speglar den tid när de uppfördes. Byggnadernas skala är typisk för hamnen och miljöskapande, särskilt längs med Södra Hamnvägen som har flera byggnader närmast spårområdet i den lilla skalan som tillsammans bildar en historisk sekvens av byggnader.

## Känslighet/tålighet

Byggnadsdelarna närmast Södra Hamnvägen är känsliga för ändring. Den låga skalan och den välbevarade funktionalistiska arkitekturen bör bevaras, men byggnaderna kan byggas till och ändras interiört. Den sentida tillbyggnaden från 1982 bedöms vara tålig.

## Ursprunglig utformning och funktion

Trevåningsbyggnaden mot Södra Hamnvägen och mot granntomten Bristol 2 uppfördes 1940. Den uppfördes som smörjoljefabrik med kontor och lagerdel. Placeringen var strategisk med omedelbar närhet till de tidigare cisternerna på fastigheten Antwerpen. Det är en enkel byggnad i tre våningar byggd i utpräglad funktionalistisk stil. Utmärkande karaktärsdrag är de

gulfärgade slammade tegelfasaderna som avslutas rakt mot det flacka taket, samt de tätt sittande liggande ospröjsade fönsterpartierna. Konstruktionen är bärande ytterväggar av tegel samt bjälklag och pelare av platsgjuten betong. Den lägre byggnaden mot Södra Hamnvägen byggdes till runt år 1960. Den har ett liknande fasaduttryck men enlufts-fönster och slätputsade fasader.

Byggnaden på tomtens östra del uppfördes 1982 och har fasader av prefabricerade betongelement i brunt och grått med små fönsteröppningar. Den inrymde ursprungligen kontor och lager.

## Förändringar

Byggnaden från 1940 är tillbyggd flera gånger på ett sätt som anknyter till den ursprungliga arkitekturen.

## Bevarandestatus

Byggnaderna från 1940, cirka 1960 och 1982 har välbevarade, för sin tid karaktäristiska exteriörer.



1 Exteriör från sydost vid Lagerhusgränd 2013.  
2 Exteriör äldsta byggnadsdelen från norr vid Malmvägen.  
3 Exteriör av tillbyggnad från öster.





# F 1 - Magasin 1

## Kulturhistorisk klassificering

**Grön**  
Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässiga eller konstnärlig synpunkt.

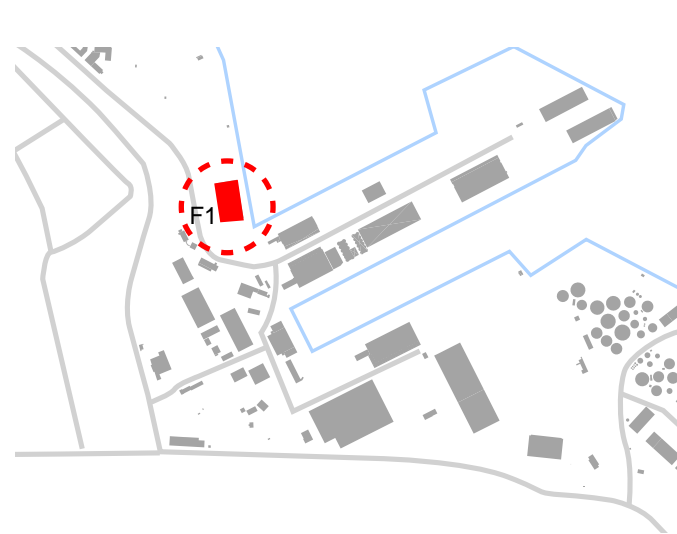
## Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Hög känslighet

**Interiör**  
Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har högt kulturhistoriskt värde dels genom sin robusthet och goda arkitektoniska gestaltning av en nyttobyggnad, dels genom att den är den första magasinsbyggnad som uppfördes sedan Frihamnen etablerats. I stadsbilden har byggnaden en strategisk position längs kaj.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring exteriört. Interiört kan omdisponeringar göras så länge de känsliga rumsvolymererna respekteras.

## Ursprunglig utformning och funktion

Magasin 1 är Frihamnens första magasinsbyggnad, ritad av Åke Tengelin och uppförd 1918-1919. Byggnaden har två till tre våningar med pelarstomme och bjälklag av betong medan ytterväggar är murade av tegel som putsats.

Gavlarnas formspråk är anspråksfullt och går i en historiserande stil - 1920-talsklassicism. Med sin brutna och svängda takform med lanternin och sina pilastrar är gavlarnas komposition klassicistisk med ett högre mer markerat mittparti som för tankarna till antikens och barockens basilika med flankerande sidoskepp. De senare är lägre med flacka tak och lastportar både uppe och nere. Västra fasaden är kantad av lastkaj och den östra mötte kajen med utskjutna pelarburna plattformar för lastning och lossning till såväl tåg som fartyg.

Byggnaden var ursprungligen avfärgad i ljus rödbrun kalkfärg (bränd terra) med detaljering i varmgrått (grön umbra).

Interiören präglades av lagerhallar med pelare och bjälklag samt ett från väster till öster sluttande golv av betong. Den övre våningen hade en rumslighet som karaktäriseras av dagsljus från en lanternin samt en tak- och pelarkonstruktion av trä.

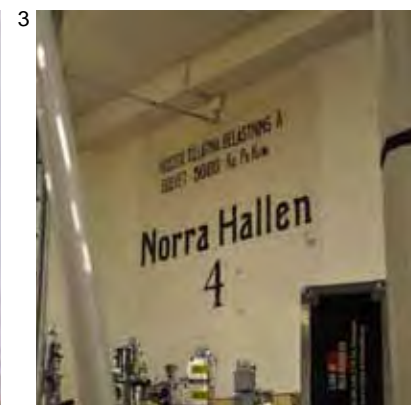
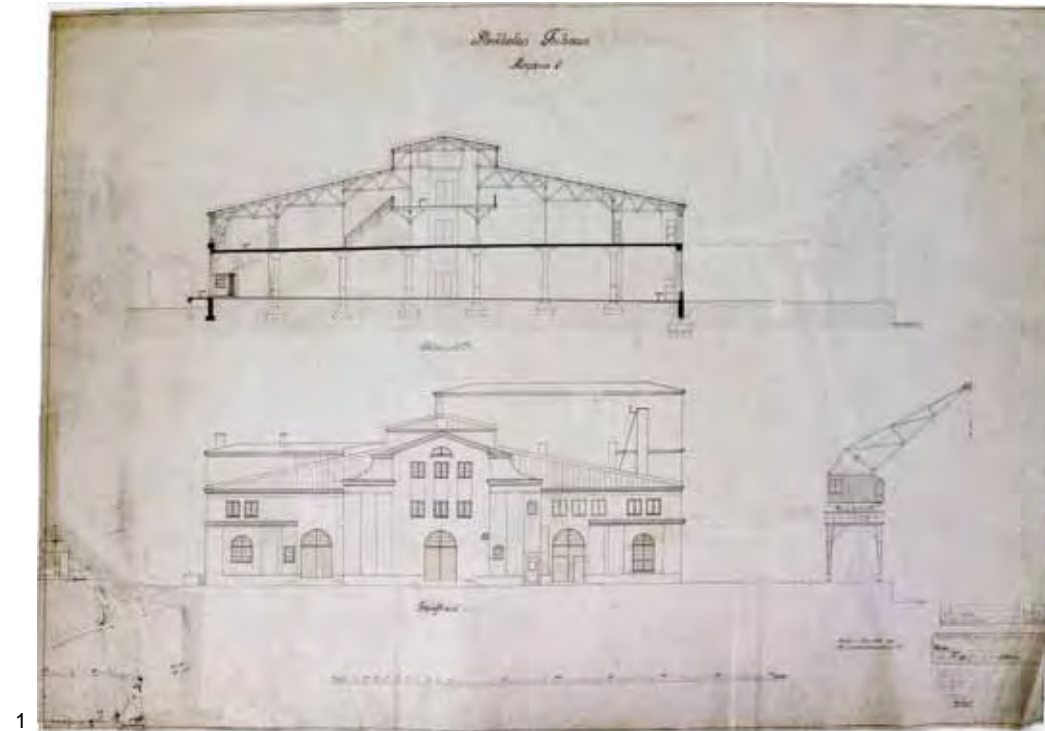
1 Magasin 1 1919. Källa: Stockholms stadsmuseum





# >>F 1 - Magasin 1

- 1 Fasad- och sektionsritning. Källa: Stockholms stadsarkiv
- 2 Planritning. Källa: Stockholms stadsarkiv
- 3 Interiör, bottenvåningen med ursprunglig text bevarad.
- 4 Exteriör från söder.
- 5 Exteriör från nordväst.
- 6 Magasinets bottenvåning hade ett sluttande golv för att underlätta att tunnor kunde rullas. Ur Stockholms Frihamn 1937
- 7 Magasin 1 1919. Källa: Stockholms stadsmuseum



## Förändringar

De förändringar som genomförts över tid är bl.a.:

- Lastplattformar mot kaj har rivits.
- Norra gaveln har förändrats genom att den 1956 byggts på med en bred, smal och hög volym. Ändringen var en hyresgästanpassning för Jamaica Bananer.
- Färgsättning ändrades på 1950-talet till röda murytor och gula pilastra, vilket återupprepades på 1980-talet med Keims silikatfärg.
- Bottenvåningen inrymdes verksamheter så sent som 2010, varvid det från väster till öster kraftigt sluttande golvet planades ut genom pågjutning.

## Bevarandestatus

Byggnadens exteriör, rumsligheter och stomme är i stort välbevarad. Även flera ursprungliga hisschakt är bevarade.

## Användning

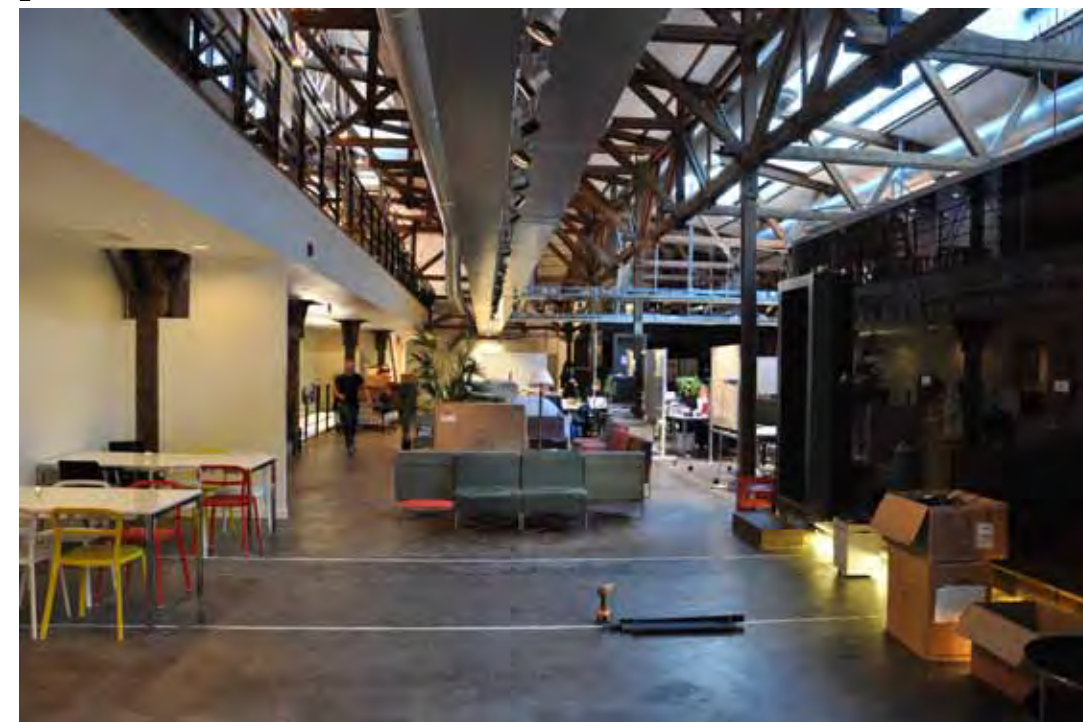
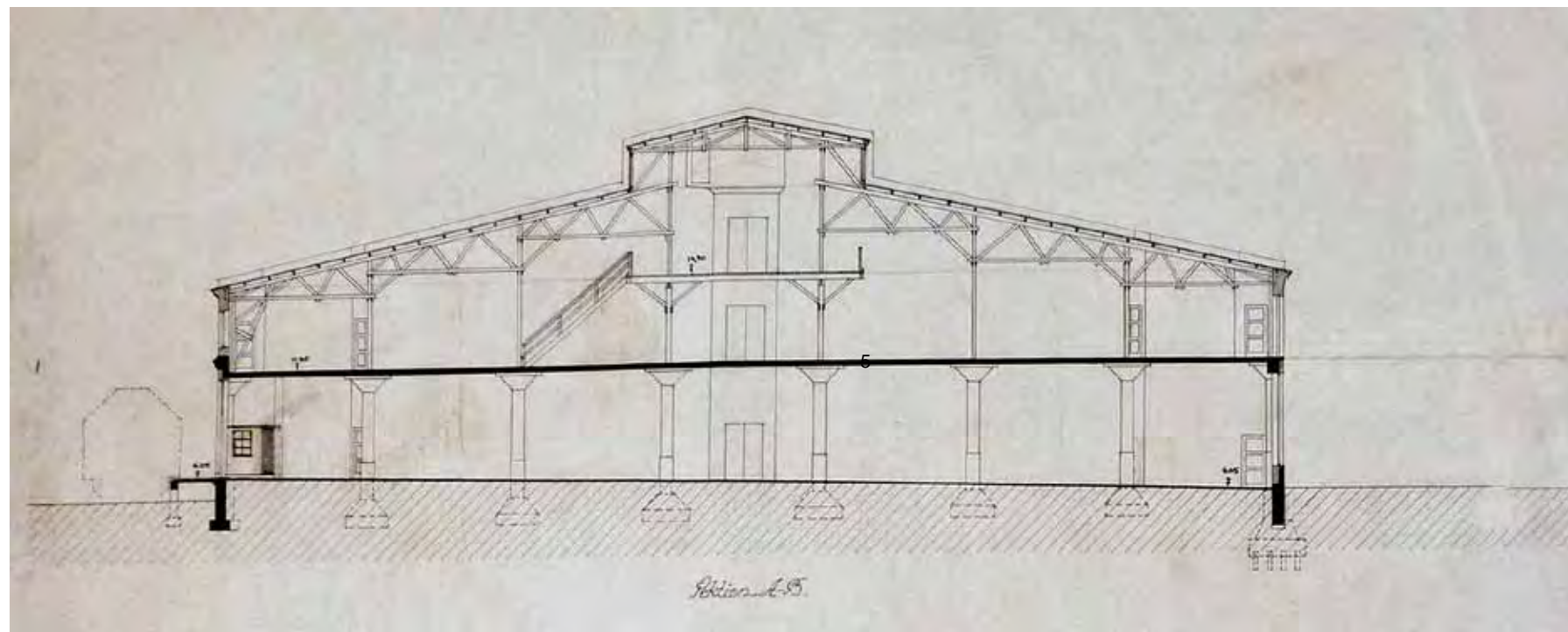
Byggnaden är i gott skick och hyrs sedan år 2010 ut till en rad verksamheter med behov av kontorsyta och lager. I byggnaden finns företag inom modedesign, tv-produktion, uthyrning av ljud- och bildutrustning och en hall för exklusiva italienska bilmärken. Hyresgästerna i magasin 1 bidrar till det rika arbetsliv som finns i Frihamnen.





# >> F 1 - Magasin 1

- 1 Sektion där det sluttande golvet blir tydligt. Källa: Stockholms stadsarkiv
- 2 Interiör medieföretag, vån. 1 tr.
- 3 Höjdskillnaden mellan port och golv beror på den pågjutning som gjorts i efterhand för att få ett plant golv.
- 4 Interiör i bottenvåningen från företag som hyr ut audiovisuell utrustning.
- 5 Översta våningen med lanternin och träkonstruktion. Jämför samma rum i bild 2.





# F 2 - Magasin 2

## Kulturhistorisk klassificering

### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

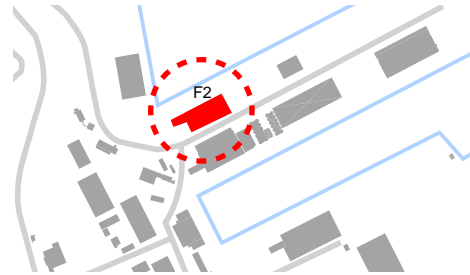
Hög känslighet

### Interiör

Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



1 Magasin 2 exteriör från väster 2013.  
2 Magasin 2 1921. Källa: Stockholms stadsmuseum



1

2



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har högt kulturhistoriskt värde dels genom sin robusthet och goda arkitektoniska gestaltning av en nyttobyggnad, dels genom att den hör till Frihamnens etableringsfas då det arkitektoniska uttrycket var sammanhållet. I stadsbilden har byggnaden en viktig position som ett av två magasin som utgör portmotiv till piren.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring exteriört. På lång sikt kan exteriöra tillägg avlägnas i syfte att återskapa ett mer ursprungligt uttryck.

Interiört kan omdisponeringar göras så länge de stora, sammanhängande rumsvolumerna respekteras.

## Ursprunglig utformning och funktion

Magasin 2 är Frihamnens andra magasinsbyggnad. Arkitekt Åke Tengelins ritningar är daterade 1919-1920 och byggnaden uppfördes strax därefter. Liksom magasin 1 har det en pelarstomme och bjälklag av betong, ytterväggar av tegel samt takkonstruktion av trä. Tengelin har arkitektoniskt använt sig av 1920-talsklassicismens uttrycksmedel t.ex. pilastrar i hela fasadernas höjd där gavlarna arkitektoniskt är överordnade och kolonner längs södra långsidan. Emellertid finns det en skillnad funktionellt och arkitektoniskt mellan magasinerna. Exponerat tegel i fasad i stället för puts, flackare takfall och den i byggnadsvolymen, mellan pelare, indragna lastkajen är exempel på ett mer storskaligt, strikt funktionellt och industrialiserat byggnadssätt där det historiserande uttrycket tonats ned något. Det ökade husdjupet och avsaknaden av taklanternin speglar att beroendet av dagsljus avtagit och att det elektriska ljuset ger nya förutsättningar som påverkar arkitekturen. Härigenom pekar, den arkitektur som magasin 2 representerar, framåt mot magasin 3 och 5.

Längs piren kaj rullade ett antal vinkelportalkranar på kranbanor för lastning och lossning från och till fartyg och tåg in och ut genom portar på långsidan till magasin 2. Kranbanan närmast magasinet utformades som en integrerad del av byggnaden.



# >> F2 - Magasin 2

## Förändringar

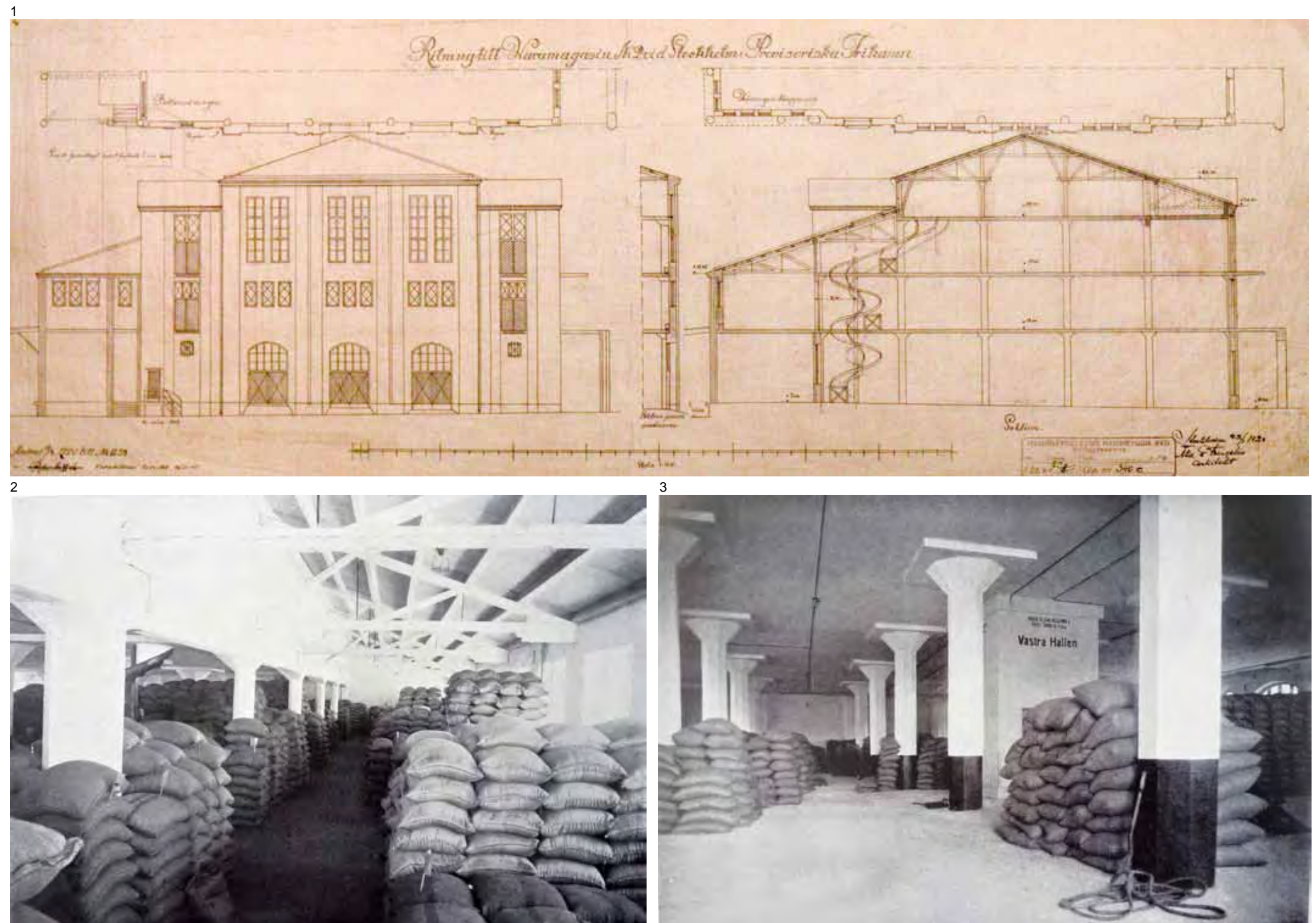
De förändringar som genomförts över tid är bl.a.:

- 1964 motbyggs huvudgaveln åt väster i hela dess bredd - dels med lastkaj och skärmtak hängande från fasadmonterad balk, dels ett hisschakt och invändig mindre entresolering.
- 1990 invändig ombyggnad av vån. 2 och 3 tr. och 1992 vån. 5 och 6 tr. för kontorsändamål, FFNS arkitektkontor.
- Frihamnsterminalen: Genomgripande ändring med början 1990 då främst vån. 1 tr. förvandlas till färjeterminal för trafik till Baltikum och Ryssland. Längs norra långfasaden 1991 landgångsbrygga och passagerargång till färja. Därefter successiva ombyggnader t.ex. 2005 som en följd av tullregler.
- 2002 tillbyggnad för terminalen av glas för entréer, rulltrappor och trapphus mot västgaveln anslutande till befintligt hisschakt, av Studio 1:11 Arkitekter.

## Bevarandestatus

Byggnadens exteriör, rumsligheter och stomme är i stort välbevarad. Tillägg som i viss utsträckning skämmer ursprunglig arkitektur har gjorts exteriört som en anpassning till färjetrafiken. Dessa tillägg i form av volymer för rulltrappor, hiss och passagerargångar är reversibla och kan avlägsnas i en framtid då byggnadens användning eventuellt ändras. Landgångsbryggorna kan även ses som en modern motsvarighet till de tidigare portalkranarna.

1 Magasin 2, fasadritning gavel och sektion 1920. Källa: Stockholms stadsarkiv  
2, 3 Magasin 2 - interiörer 1920-talet. Ur Stockholms Frihamn 1937





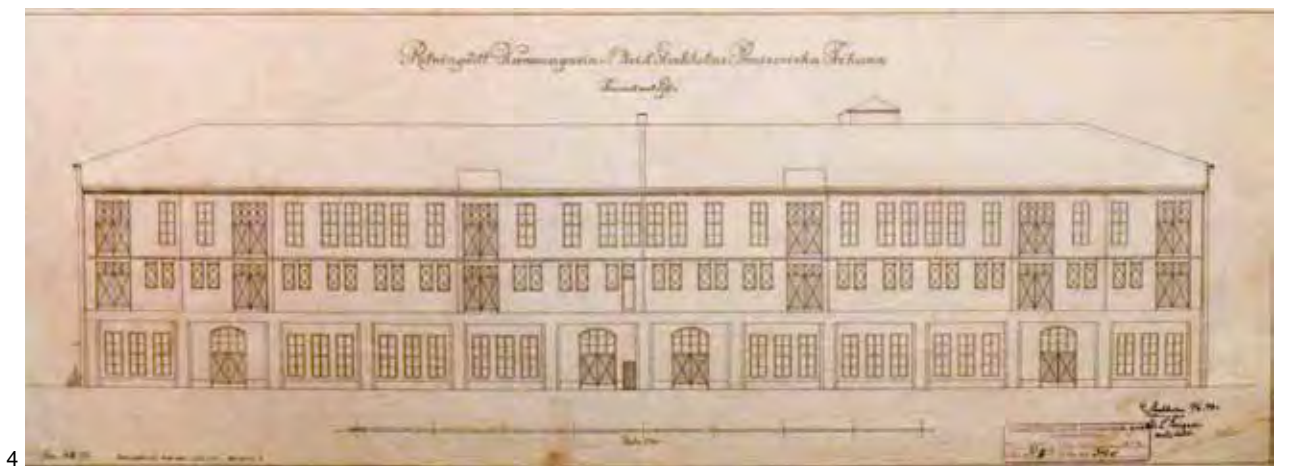
# >> F 2 - Magasin 2



## Användning

Byggnaden används som kontor. I bv sitter tull och polis samt hamnens projektkontor. 1 tr Frihamnsterminalen, 2 tr huvudkontor för Stockholms hamn, 3 tr den första våningen att inredas som kontor, där sitter speditiionsfirmor/bussbolag.

I funktionen som färjeterminal finns en kontinuitet i byggnadens användning som förändrats från hantering av gods till person- och biltrafik. Här har hamnkranarna ersatts av förbindelsegångar för resenärer och körytor för bilar.



- 1 Frihamnsterminalen, magasin 2 2013.
- 2 Interiör från kontorslokal.
- 3 Interiör från färjeterminal.
- 4 Magasin 2, fasadritning längs kaj 1920. Källa: Stockholms stadsarkiv
- 5 Magasin 2 med kranbana och vinkelportalkranar sedda utifrån piren. Ur Stockholms hamn 1937
- 6 Frihamnsterminalens landgångar d.v.s. kopplingen för passagerare mellan terminal och färja.



# F 3 - Magasin 3

## Kulturhistorisk klassificering

**Grön**  
Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Hög känslighet

**Interiör**  
Känslig

## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har högt kulturhistoriskt värde dels genom sin robusthet och goda arkitektoniska gestaltning av en nyttobyggnad, dels genom att den hör till Frihamnens etableringsfas då det arkitektoniska uttrycket var sammanhållet. I stadsbilden har byggnaden en viktig position som ett av två magasin som utgör portmotiv till piren.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring exteriört. Interiört kan omdisponeringar göras så länge de stora, sammanhängande rumsvolumerna respekteras.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Ursprunglig utformning och funktion

Med magasin 3 skalas godshanteringen upp ytterligare. Åke Tengelins ritningar är daterade 1925 och från 1928 finns en ritning över en skänkeltillbyggnad i en våning som ansluter till västra gaveln.

Liksom sina föregångare har magasinet en pelarstomme och bjälklag av betong, ytterväggar av tegel samt takkonstruktion av trä. Tengelin har antydningssvis använt sig av 1920-talsklassicismens uttrycksmedel t.ex. pilastrar i hela fasadernas höjd och kolonner i den öppna, i byggnadsvolymen indragna del längs norra långsidan som rymmer väderskyddad lastkaj. Liksom i magasin 2 är teglet exponerat i fasad, takfallet flackare och den i byggnadsvolymen, mellan två pelarrader, indragna lastkajen exemplifierar ett än mer storskaligt, strikt funktionellt och industrialiserat byggnadssätt.

På piren längs hamnbassängen fanns ett antal hamnkranar på kranbanor för lastning och lossning. Magasinets två översta våningar har ett indraget fasadliv, en terrassering mot vilket kranarnas övre stålfackverk anslöt. Kranbanans pelare närmast magasinet ansluter till byggnadsstommen. Magasin 3 är ett bra exempel på hur maskin, byggnad och funktion är ett integrerat helt.

Det ökade husdjupet och avsaknaden av taklanternin speglar att beroendet av dagsljus avtagit och att det elektriska ljuset ger nya förutsättningar som påverkar

1 Magasin 3, exteriör 2013.  
2 Magasin 3 1926. Källa: Stockholms stadsmuseum





# >> F 3 - Magasin 3

arkitekturen. Detta rationella byggande samsas ännu med ett högkvalitativt byggnadshantverk vilket låter sig bevisas i bevarade snickeriritningar med minutiöst detaljstudium av former och profiler för t.ex. dörrar och fönster.

## Förändringar

Bland de successiva förändringar som skett märks:

- 1928 byggs en skänkel till i vinkel mot västra gaveln, arkitekt Åke Tengelin.
- 1934 låter hamnstyrelsen bygga mot magasin 3:s gavel, kopplat åt öster till en ny siloanläggning av armerad betong.
- 1937 entresolering, Åke Tengelin.
- 1947 utökar Stockholms hamnförvaltning sina kontorslokaler vån. 1 tr, tullkammare inryms.
- 1966 torkanläggning adderas till befintlig mindre silo i magasinets sydöstra del.
- 1992 ombyggnad till kontor plan 4-6, FFNS arkitekter.
- 1993 fasadrenovering.
- 1994 skärmtak.
- 2001 ombyggnad för konsthallen Magasin 3. Ändringar 2006 John Robert Nilsson Arkitektkontor.
- 1990- och 2000-talen - flera ombyggnader för arkiv och olika mediaföretag m.m.
- Den klassicistiskt utformade hisstoppen har förenklats, oklart när, och klätts med plåt på konventionellt sätt.



1



2



3

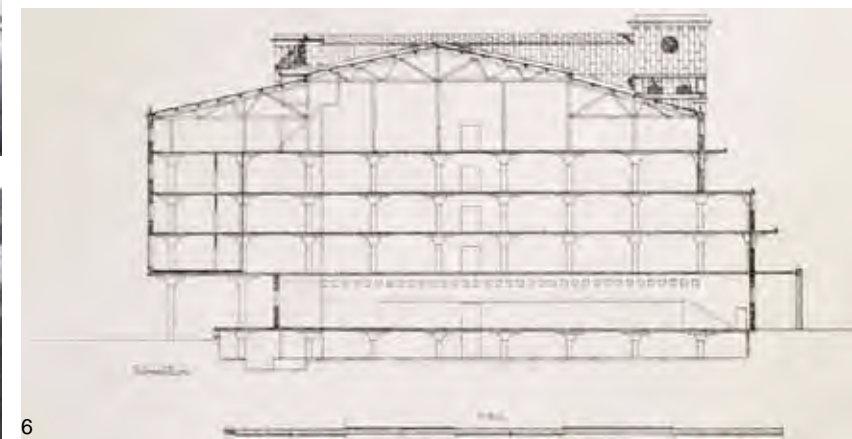


4

1-4 Magasin 3, interiörer från vinden till källare.  
Ur Stockholms hamn 1937  
5 Magasin 3, interiör från Frihamnsbolagets kontor.  
Ur Stockholms hamn 1937  
6-8 Magasin 3, sektion-, fasad- och planritning av Åke Tengelin 1925. Källa: Stockholms stadsarkiv



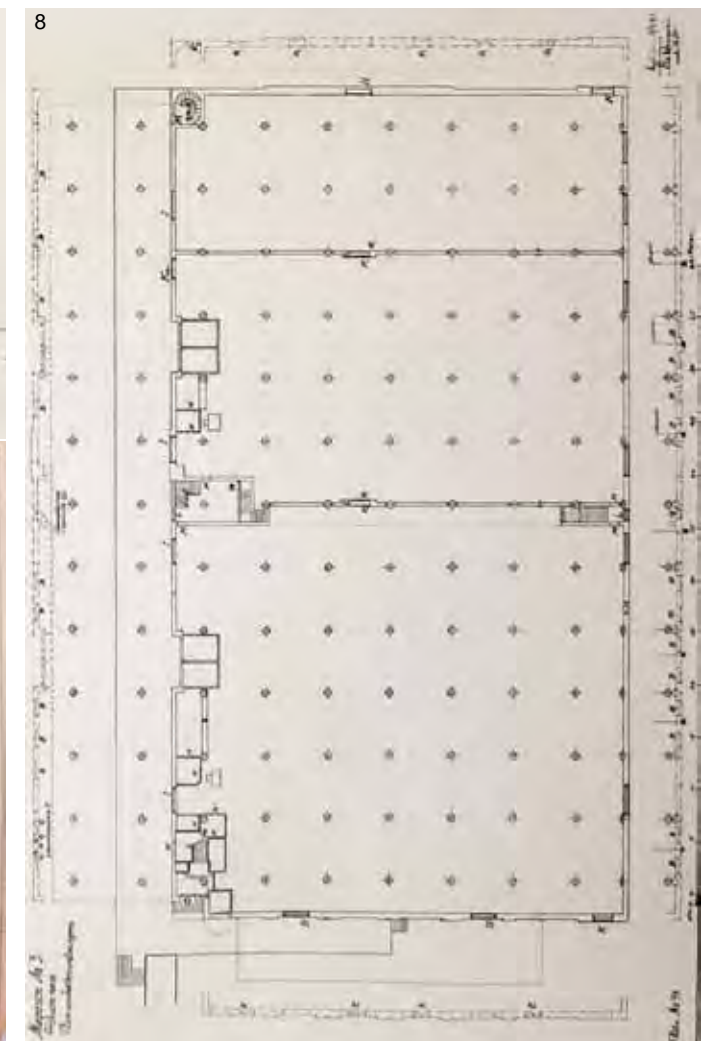
5



6



7



8



# >> F 3 - Magasin 3

## Bevarandestatus

Byggnadens exteriör, rumsligheter och stomme är i stort välbevarade. Exempelvis har vindsvåningens takkonstruktion av trä, med ett diskret tillägg i form av lanternin, tagits som utgångspunkt för hur rumsligheterna gestaltats.

## Användning

Byggnaden används som kontor, arkiv, konsthall, vinimport, medieproduktion m.m. Den generella strukturen gör magasinet mycket flexibelt till sin användning som överensstämmer väl med ett dynamiskt företagsklimat. I funktionen som arkiv finns en kontinuitet i byggnadens användning som magasin.



1 Magasin 3, tillbyggnad 1928 med tullpackhus i en våning. Perspektivteckning av Åke Tengelin. Källa: Stockholms stadsarkiv

2 Interiör från arkiv.

3 Interiör från medie företag.

4 Hamnbassängen med magasin 3 och siloanläggning i bakgrunden. Foto u.å. troligen 1950-talet. Källa: Stockholms hamn (inramat foto på vägg)

5 Exteriör från sydväst.



2



3



4



5



# F 4 - Silo 1, silo 2, 3 och f 4 magasin 4

## Silo 1

### Kulturhistorisk klassificering

**Grön**  
Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

### Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Känslig

**Interiör**  
Tålig

## Silo 2, 3

### Kulturhistorisk klassificering

**Klassificering saknas**

### Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Känslig

**Interiör**  
Tålig

## Magasin 4

### Kulturhistorisk klassificering

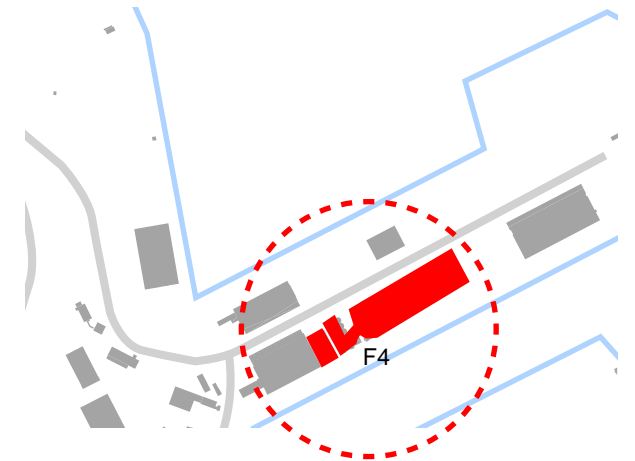
**Klassificering saknas**

### Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Tålig

**Interiör**  
Tålig

Fastighetsbeteckning  
Catania 1



### Kulturhistoriskt värde

Siloanläggningarna har ett högt kulturhistoriskt värde som stilrena representanter för sin tid - funktionalism och brutal modernism. Bibehållen teknisk utrustning typisk för hamnen bl.a. för uppföring av spannmål bidrar till värdet.

### Känslighet/tålighet

Den låga magasinbyggnaden är tålig för ändring. Silorna från olika decennier är känsliga för ändring.

### Ursprunglig utformning och funktion

Lantmännens anläggning på piren, vid hamnbassängen består av flera delar - de klassicistiska silorna från 1934 byggda mot gaveln på magasin 3, de modernistiska silorna från 1976 och 1985 och magasin 4 från 1961 och 1967.

**Siloanläggning 1:** Tätt inpå och kopplat till magasin 3 låter hamnstyrelsen 1934 bygga till en siloanläggning. Anläggningen ritades av Aktiebolaget Arcus från Stockholm. Silobehållarna var av armerad betong och placerades i två rader om sex behållare vardera. Redan före 1938 dubblerades anläggningen genom att ytterligare tolv behållare uppfördes. Behållarna gavs en diameter på omkring sex meter och en höjd på drygt 20 meter. Silobotten - där behållarna töms - och silotopparna, där behållarna fylldes på via uppföringsverk, var täckta av en lättare konstruktion.

Arkitekturhistoriskt är anläggningen intressant då den uppförs bara ett fåtal år efter den, p.g.a. sin exponerade betong, banbrytande siloanläggningen på Kvarnholmen i Nacka som KF lät byggas efter ritningar av KF:s Arkitektkontor.

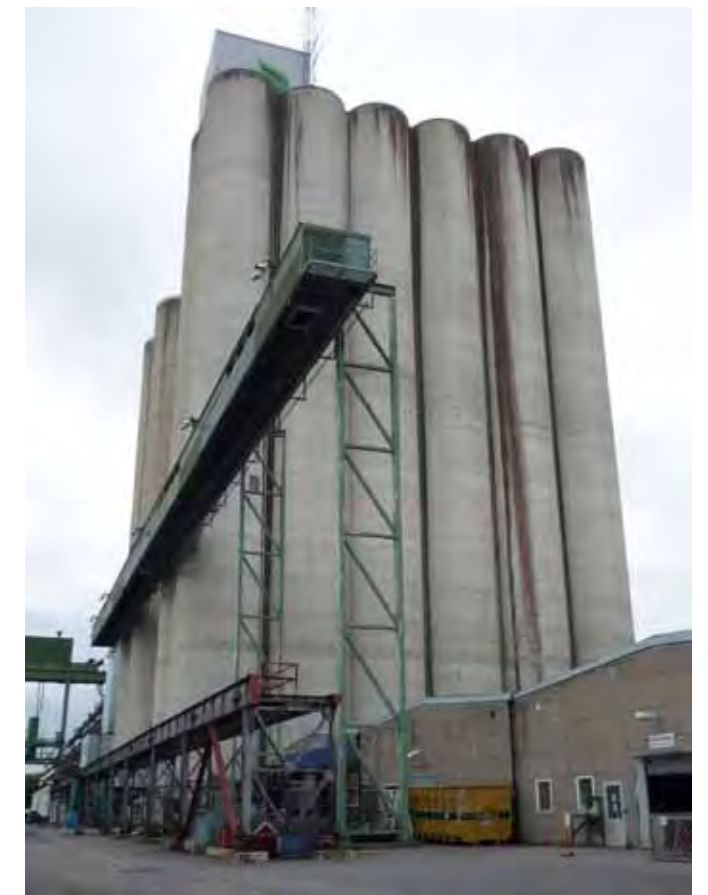
**Siloanläggning 2 och 3:** 1976 utvidgade Mälardalens Lantmän genom att låta bygga ytterligare en siloanläggning. Arkitekt var Anders Berg vars meritlista rymmer en rad intressanta industrianläggningar.

Blomgren & Co ingenjörsfirma AB - Bloco - stod för konstruktionsritningarna. De uppföringsverk och traverser som fortfarande är i drift är från denna utbyggnad.

Spannmålsdepån växte ytterligare genom en anläggning till som uppfördes 1985 också denna av Anders Berg och med Bloco som konstruktör. Båda anläggningarna är konstruerade av armerad betong om tolv behållare vardera.

Att ytterligare en anläggning byggdes hänger samman med det spannmålöverskott som byggdes upp inom landet under dessa år. Anläggningen behövdes för att spannmålen skulle ges avsättning på världsmarknaden genom export.

**Magasin 4:** Magasinet byggdes av husbyggnadsbyrån på Stockholms hamnbyggnadsavdelning. Den första etappen från 1961 bestod av fem parallellställda varuhallar med en avslutande smal kontorslänga åt öster. Längs norra långfasaden finns en lastkaj till tåg med kraftfullt skärmtak på brädgjuten betongstomme. Hallen har en inre pelarstomme av stål men är i övrigt byggd av armerad betong - väggar i ett slags skiftesverk med betongplank mellan stålprofiler och flack takkonstruktion.

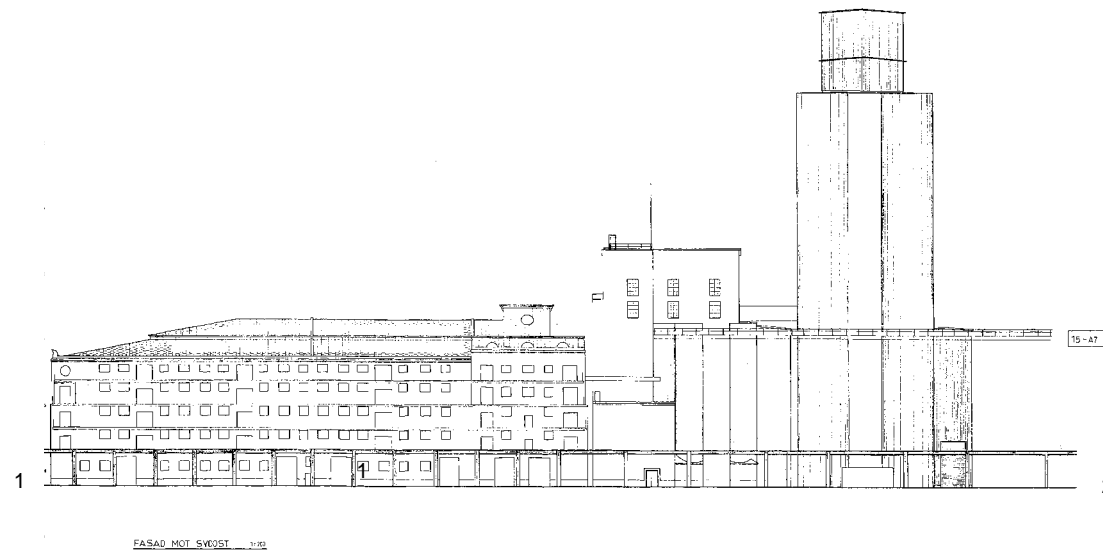


1 Exteriör av silo 3 med magasin 4 i förgrunden.



# >> F 4 - Silo 1, silo 2, 3 och f 4 magasin 4

- 1 Magasin 3 1976 då en tillbyggnad för siloanläggningen projekteras av arkitekt Anders Berg och ingenjörfirman Bloco. Källa: Stockholms stadsarkiv
- 2 De tre siloanläggningarna från söder 2013 med magasin 5 och containerhamnen i förgrunden.
- 3 De uppföringsverk som tillkom på 1970- 80-talen har byggts på den gamla kranbanan från 1930-talet, som syns i förgrunden.
- 4 Siloanläggning 1 från 1934, av ingenjörfirman Arcus, som tillbyggnad till magasin 3. Källa: Stockholms stadsarkiv
- 5 Ursprunglig ritning till magasin 4 från 1961. Källa: Stockholms stadsarkiv
- 6 Exteriör från väster med den norrvända lastkajen.



## Förändringar

**Siloanläggning 1:** Redan inom fyra år d.v.s. före 1938 byggdes anläggningen till med ytterligare en etapp lika stor som den första och med bibehållen funktionalistisk arkitektur. Från att ha varit en del av Frihamnens mellanlagringsfunktion övertogs anläggningen från 1966 -67 av Mälardalens Lantmän. I samband därmed genomfördes en rad ombyggnadsåtgärder av anläggningen t.ex. inrymdes laboratorium, personalutrymmen och ett maskintorn tillbyggdes österut, dessutom inrymdes en torkanläggning i en del av magasin 3. Med sitt pragmatiska förhållningssätt till uppgiften innebar ombyggnaden, som ritades av AB Lands bygge från Lund, att anläggningens renodlade arkitektur inte togs som utgångspunkt för tilläggen som har en enbart funktionsorienterad karaktär som med sitt påvra uttryck inte är anpassad till ursprunglig formgivning som därför påverkats negativt.

Siloanläggningens exponerade betong avfärgades i pastellfärger år 2000. Åtgärden var inte anpassad till ursprunglig arkitektur och uttryck vilket inverkat negativt på anläggningens kulturhistoriska värde.

**Siloanläggning 2 och 3:** Siloanläggningarna är ännu i drift och större ombyggnader har ännu inte genomförts.

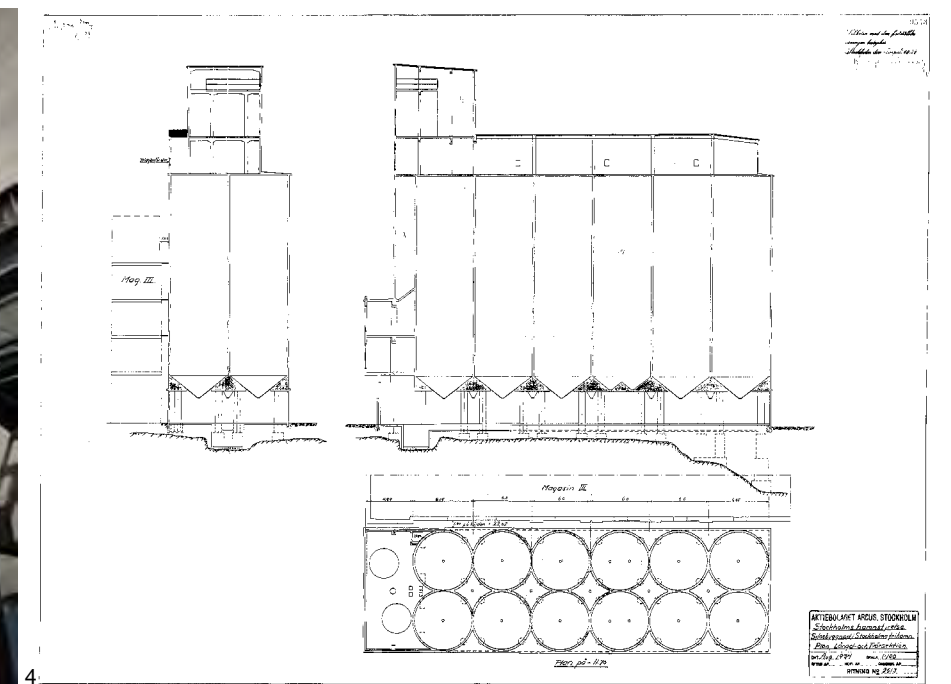
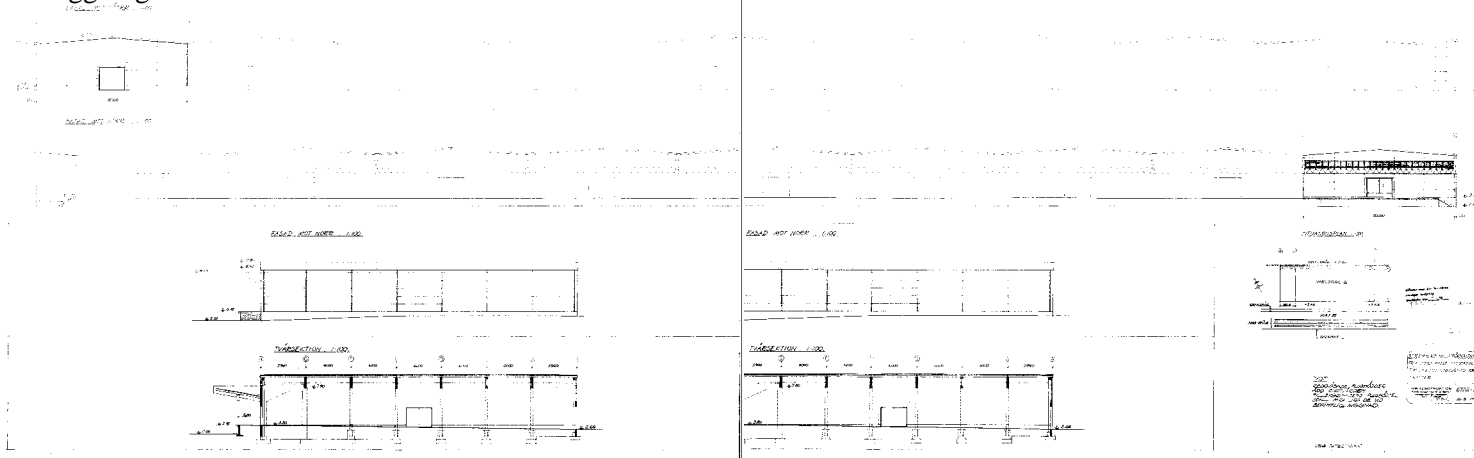
**Magasin 4:** 1967 adderades fyra varuhallar åt väster d.v.s. i riktning mot silorna. På ritningen benämns magasinet som varuskjul E. Ritningarna är signerade MB Konstruktion i Jakobsberg. 1985 byggs kontorsdelen om för Mälardalens Lantmäns räkning.

## Bevarandestatus

Byggnadernas exteriör och stomme är i stort välbevarade.

## Användning

Siloanläggningarna och magasinet är ännu i bruk. Denna kontinuitet i funktionen bidrar till att upprätthålla anläggningarnas kulturhistoriska värde.





# F 5 - Magasin 5

## Kulturhistorisk klassificering

**Grön**  
Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

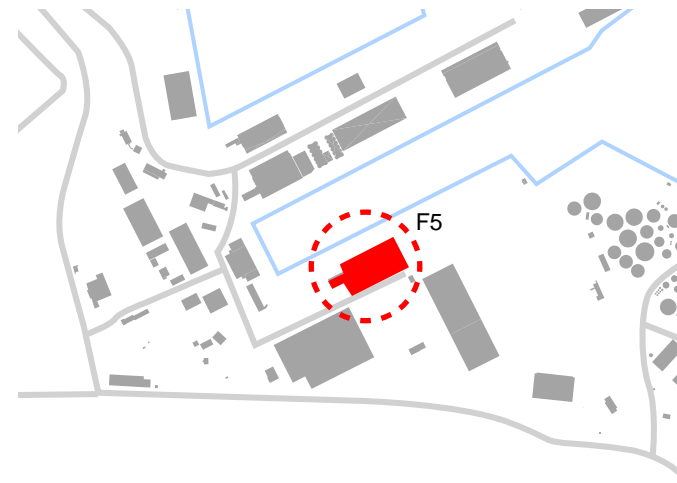
## Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Hög känslighet

**Interiör**  
Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har högt kulturhistoriskt värde genom sin robusthet och goda arkitektoniska gestaltning av en nyttobyggnad. Med magasin 5 fullföljs den tradition av murade och arkitektoniskt sammanhållna magasinsbyggnader som inleddes då Frihamnen anlades. I stadsbilden flankerar byggnaden, tillsammans med magasin 6, ömse sidor av hamnbassängen.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring exteriört. Interiört kan omdisponeringar göras så länge de stora, sammanhängande rumsvolymerna respekteras.

## Ursprunglig utformning och funktion

Magasin 5 byggdes 1936 med Åke Tengelin som arkitekt. Magasinet har alla de drag som utvecklades redan med magasin 3 men klassicismen har tonats ner - kvar är rationaliteten och materialiteten. Resultatet är en utpräglad funktionsbyggnad som inte uttrycker någon tydlig arkitekturstil, varken klassicism eller modernism. 1944 förlängs byggnaden österut med bibehållet formspråk.

Liksom sina föregångare har magasinet en pelarstomme och bjälklag av betong, ytterväggar av tegel samt takkonstruktion av trä. Den öppna, i byggnadsvolymen indragna lastgården med kaj med sina kolonner återkommer här längs södra långsidan. Teglet är exponerat i fasad, murhålen är försedda med enkla tvåluftsfönster eller portar av trä och takfallet flackt. Byggnaden är storskalig, gedigen och strikt funktionell.

På piren längs hamnbassängen fanns ett antal hamnkrantar på kranbanor för lastning och lossning. Magasinets två översta våningar har indragna fasadliv mot vilka kranarnas övre ståljackverk anslöt. Även Magasin 5 var ett bra exempel på hur maskin, byggnad och funktion är ett integrerat helt.

Det ökade husdjupet och avsaknaden av taklanternin speglar att beroendet av dagsljus avtagit och att det

elektriska ljuset ger nya förutsättningar som påverkar arkitekturen. Den fasta inredningen är något grövre, något mer saklig i sin utformning än i de äldre magasinerna.

## Förändringar

Bland de successiva förändringar som skett märks:

- 1944 magasinet förlängs åt öster.
- 1990- och 2000-talen - flera ombyggnader för museimagasin, konservatorsateljé, auktionshus, olika mediaföretag, skivbolag, kostymateljé, stadsbud m.m.

## Användning

Byggnaden används som kontor, för mediaproduktion, kostymförråd, konservatorsateljé, museimagasin, auktionshus m.m. Den generella strukturen gör magasinet mycket flexibelt till sin användning som överensstämmer väl med ett dynamiskt företagsklimat. I funktionen som museimagasin finns en kontinuitet i byggnadens användning som magasin.

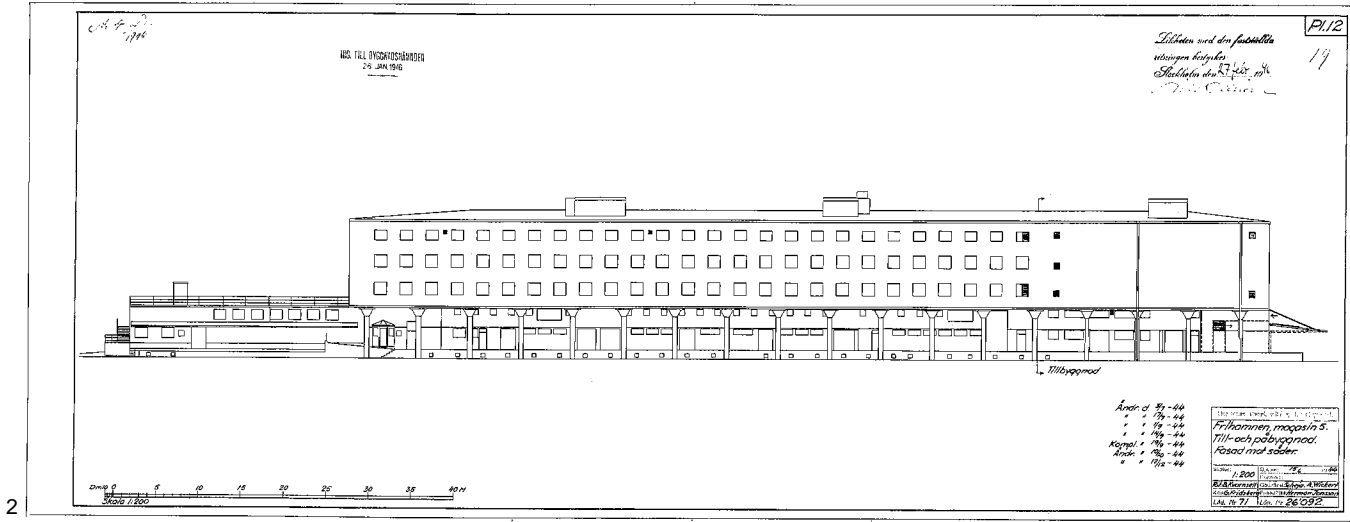
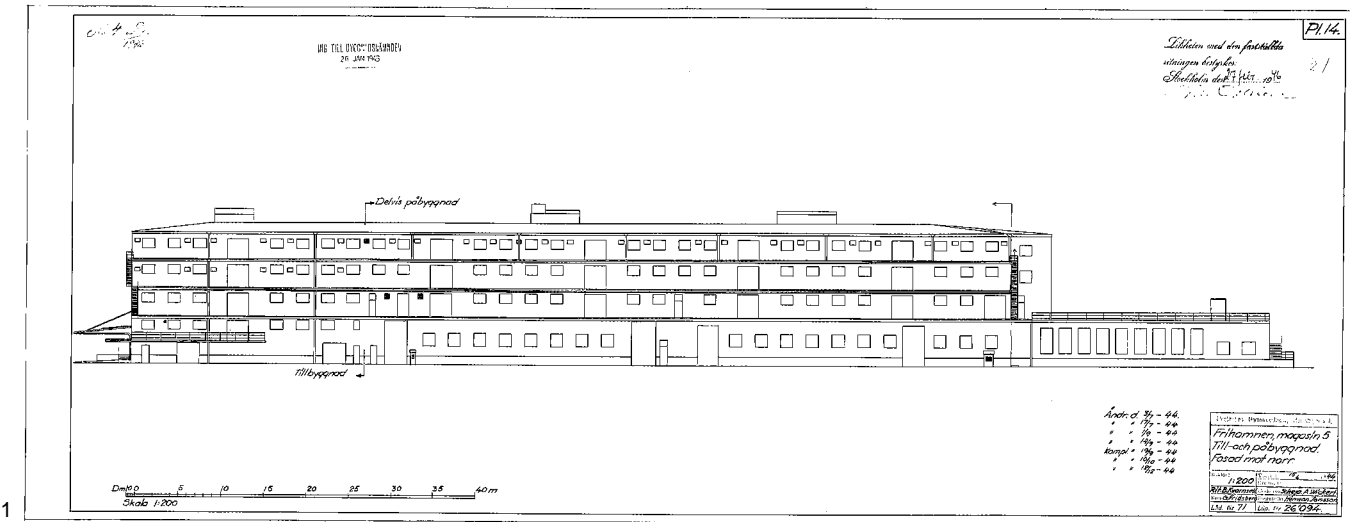
## Bevarandestatus

Byggnadens exteriör, rumsligheter och stomme är i stort välbevarad. Exempelvis har vindsvåningens kontorsinredningar försetts med diskreta lanterniner för att hantera byggnadens stora husdjup.

1 Magasin 5, exteriör 2013 med hamnbassängen i förgrunden.



>> F 5 - Magasin 5



1, 2 Magasin 5, fasadritningar för till- och påbyggnad 1944. Källa: Stockholms stadsarkiv  
3 Exteriör från söder.  
4, 5 Interiörer från kostymuthyrare.  
6 Den breda laskajen i två nivåer vid magasin 5 med Fordfabriken i fonden.  
7 Interiör från konservatorsateljé.  
8 Interiör från medieföretag.



# f 6 - Magasin 6

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

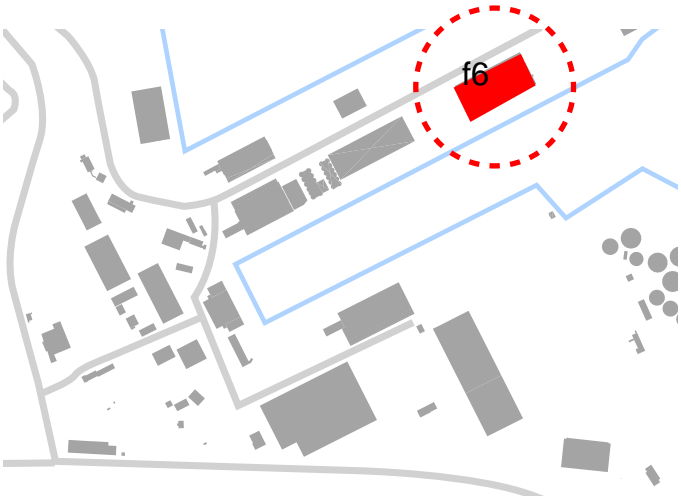
## Känslighet/tålighet

 **Exteriör**  
Känslig

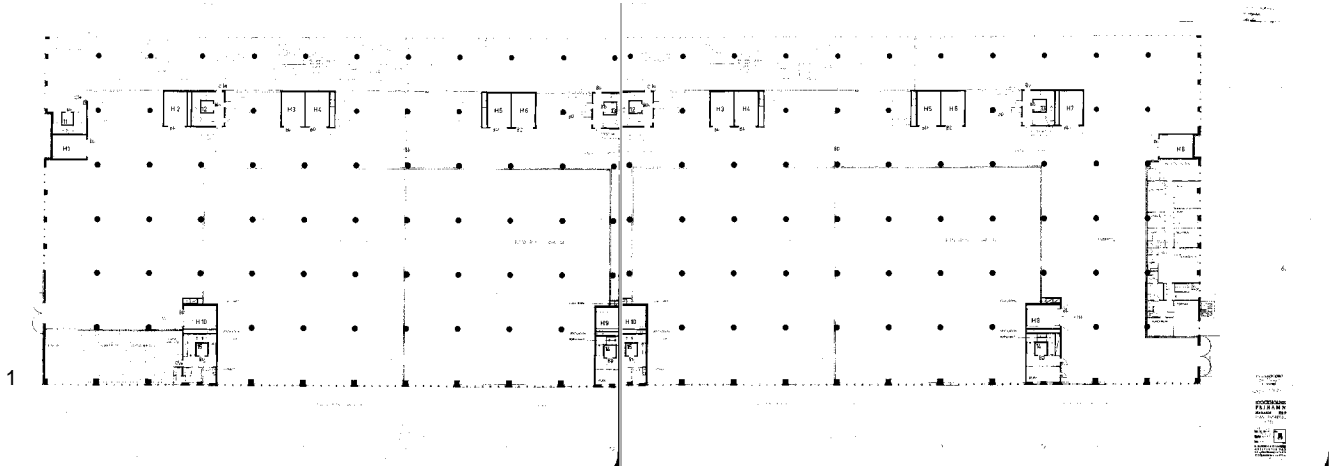
 **Interiör**  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



1 Planritning magasin 6 D. Alfreds & G. Larsen Arkitektkontor 1967. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv  
2 Magasin 6, exteriör. Lägga märke till kranbanan och kranen framför magasin-  
net, u.å. Källa: Utrednings- och statistikkontoret/Stockholmskällan



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde som en stilren representant för sin tid. Dess arkitektoniska karaktär som bygger på stora grepp anpassade efter funktionen ger en konsekvent och tydlig arkitektur som till största delen är välbevarad.

## Känslighet/tålighet

Byggnadens exteriör är känslig för ändring. Eventuella ändringar måste utföras anpassade till fasadernas karaktär. Bottenvåningen kan anpassas friare till nya verksamheter. Byggnaden bör inte byggas till men kan eventuellt byggas på.

## Ursprunglig utformning och funktion

1958 beslöts att bygga ett nytt stort flervåningsmagasin längst ut på frihamnspiren, magasin 6. Först 1967 stod magasinet färdigt och innehöll kyl-, frys-, och varmlager. Första lasten som lagrades där var 94 000 lådor apelsiner. Redan när det stod klart hade det dock blivit passerat av den nya tidens styckegodshantering - containern - och 1971 stod en ny containerhamn klar i Lindarängen.

Byggnaden har en pelar-däck-konstruktion där övervägande delen av lokalerna har enkel takhöjd. Endast i byggnadens mitt finns en lokal, ”kyrkan” som har dubbel takhöjd.

## Förändringar

De stora lastportarna liksom bottenvåningen har byggts om. Interiörerna är anpassade till olika verksamheter.

## Bevarandestatus

Byggnaden används som långtidslager och magasin, bl.a. för Naturhistoriska riksmuseet, Armémuseum och Stockholms stadsmuseum, samt för olika importfirmor.

2





# f 8 - Magasin 8

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

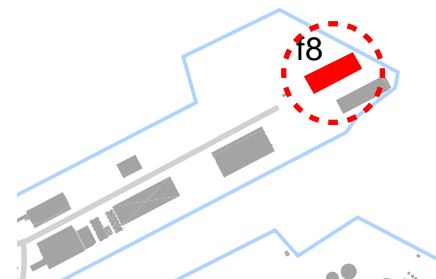
Det moderna skjulet har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av hamnverksamheten.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring. Om byggnaden rustas bör den enkla karaktären beaktas.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Ursprunglig utformning och funktion

Magasin 8 är ett modernt hamnskjul som omkring 2000 flyttades från en plats längre in på piren. Det som var magasin 8, fanns kvar till en del fram till 2014 då det revs för att ge plats åt färjetrafik.

1 Exteriör från sydväst 2013.



# f 9 - Magasin 9

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

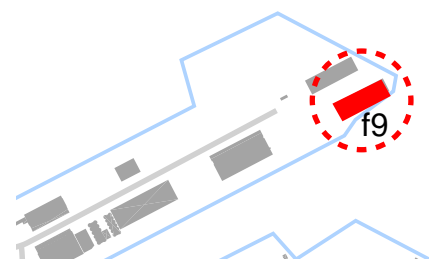
Det moderna skjulet har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av hamnverksamheten.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring. Sättet att förnya byggnaden genom att använda nya enkla material i gavelfasaden är ett sätt som låter byggnadens enkla karaktär leva vidare trots ny funktion.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Ursprunglig utformning och funktion

Modernt hamnskjul, möjligen byggt på 1990-talet då det inte förekommer på kartor före dess.

## Bevarandestatus

Magasin 9 hade tidigare samma utseende som det intilliggande magasin 8. Gaveln gjordes om och fick ny fasad av olikfärgad kanalplast när byggnaden började användas som kryssningsterminal år 2007.

Vintertid används lokalerna för olika event, mässor, utställningar o.dyl.

2 Exteriör från väster.





# F10 - Tullbevakningsbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

Hög känslighet

### Interiör

Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, N



1 Planritning av tullbevakningsbyggnader av Åke Tengeling 1919.  
Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv  
2 Tullbevakningsbyggnaden bestod av två volymer, sammanlänkade med en förbindelsegång. Ursprungsritning från 1919.  
Källa: Stockholms stadsmuseum

## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett stort kulturhistoriskt värde då den hade en viktig funktion i hamnverksamheten. Byggnaden består av två länkade byggnadsvolymer som i sin 1920-talsklassicism i trä är välbevarade.

## Känslighet/tålighet

Byggnadsvolymernas yttre är mycket känsliga för ändring. Deras inre är till stora delar välbevarat och därför känsligt för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Tullbevakningsbyggnad av Åke Tengelin 1919. Den var en av de första byggnaderna i hamnen och bildade tillsammans med Administrationsbyggnaden entré till hamnen längs det tillfälligt placerade frihamnsstaketet, då hamnen öppnades provisoriskt 1919. Ursprungligen bestod byggnaden endast av den södra delen på kvadratisk plan.

Norra delen uppfördes 1921 som marketenteri. Byggnaden är uppförd i festlig 20-talsklassicism och kombinerar kinesiserande drag i pagodtaket med barocka och klassicerande detaljer.

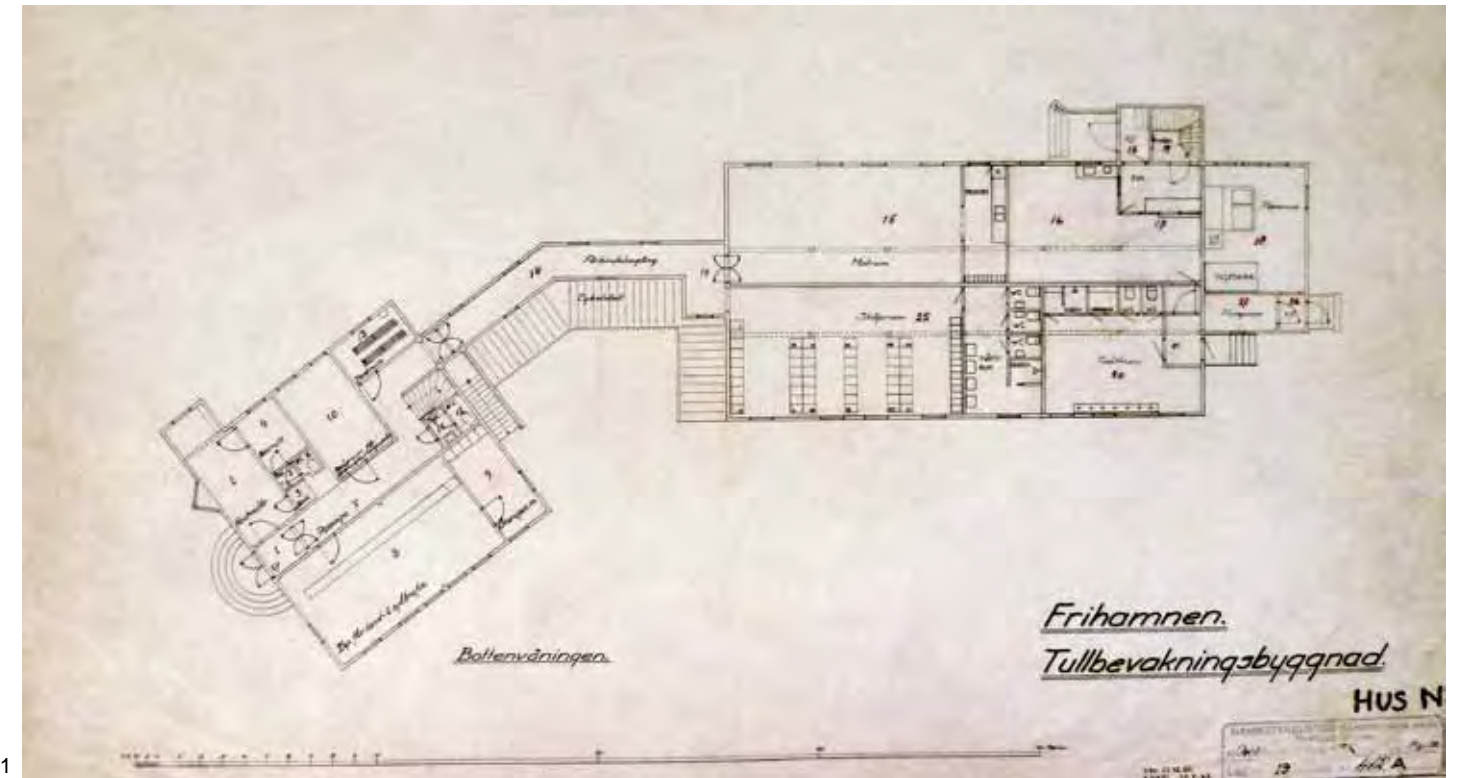
## Förändringar

På en karta från 1936 framgår att byggnadens båda volymer sammanbundits. Marketenteriet byggdes om till kontor år 2003 och renoverades åter 2007- 2008 för sjömanskyrkan.

## Bevarandestatus

Norra byggnaden och sammanbindningslänken används idag av Sjömanskyrkan. Södra byggnaden innehåller kontorslokaler och hyrs av vinimportör.

Sjömanskyrkan bevarar en större öppen volym där kontorsrum ställts in i rummet. Övre våningen är en kallvind, en mindre del är inredd som kapell som främst används på sommaren.





# F11 - Administrationsbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

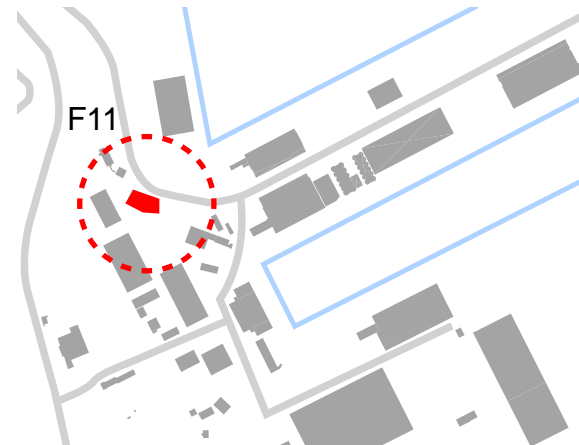
Hög känslighet

### Interiör

Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, K



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett stort kulturhistoriskt värde då den hade en viktig funktion i hamnverksamheten. Även om byggnaden har ändrats något, är den en av Frihamnens allra första karaktärsbyggnader.

## Känslighet/tålighet

Byggnadens yttre är mycket känsligt för ändring.

Byggnadens inre är i delar välbevarat och därför känsligt för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Administrationsbyggnad i trä, ritad 1918 av Åke Tengelin. Den nedre våningen rymde förtullningshall, den övre kontor. Byggnaden var en av de första byggnaderna i hamnen och bildade tillsammans med Tullbevakningsbyggnaden entré till hamnen längs det tillfälligt placerade frihamnsstaketet då hamnen öppnades provisoriskt 1919.

## Förändringar

År 1929-31 kompletterades hamnen med ett antal byggnader och en tullkammare inryms i magasin 3. Administrationsbyggnaden byggdes därför om till restaurang med en tillbyggd veranda där den södra perrongen tidigare låg. Restaurang Båtsman var i drift ända fram till 1980-talet. Under denna period byggdes verandan ut ytterligare. När restaurangen lades ned kallställdes byggnaden varvid en mängd ledningar frös sönder med omfattande vattenskador som följd. I början av 2000-talet gjordes en omfattande upprustning till kontorslokaler.

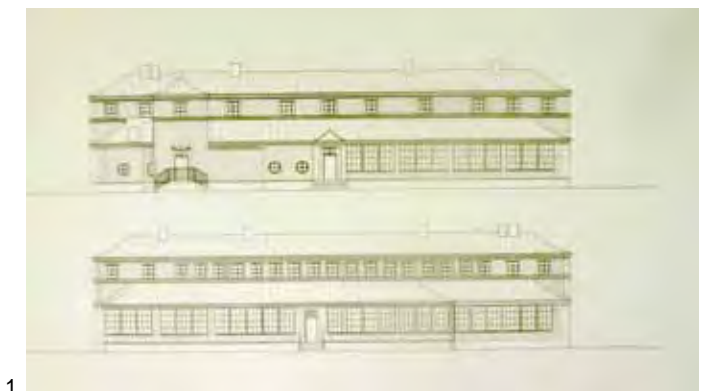
## Bevarandestatus

Byggnaden används idag som tillfälligt projektkontor för Stockholms hamn. Byggnaden har ett modernt inre men viss äldre fast inredning har sparats, t.ex. restaurangens gaseldade järnspis från Bolinder, skåpsinredning från 1940-talet med vask och en öppen spis, möjligen från

1960-talet. trappan upp till övre våningen ligger i ursprungligt läge.

Exteriören har ändrats genom åren. Framför allt genom inbyggnader av de ursprungliga skärmtaken på byggnadens båda långsidor. Restaurangens veranda är idag större än motsvarande utbyggnad på framsidan. Fasaden har en förenklad utformning och färgsättning jämfört med de tidigaste avbildningarna men bevarar sin klassicerande karaktär.

1 Relationsritning, fasader efter ombyggnad 2005 där verandan byggdes in och matsalsdelen byggdes ut i en våning. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv  
2 Administrationsbyggnaden 1919. Källa: Stockholms stadsmuseum





# F 12 - Fd Kranverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

### Gul

Fastighet med bebyggelse som har positiv betydelse för stadsbilden och/eller har ett visst kultuhistoriskt värde.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

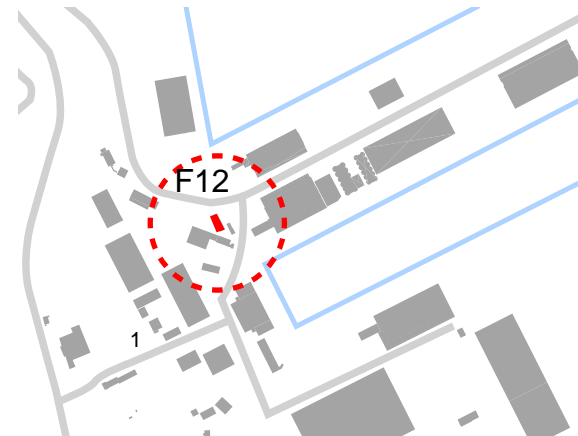
Känslig

### Interiör

Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, G



1 Exteriör från norr 2013.

2 Ombyggnad av kranverkstad till personalrum vån. 1 tr. 1961. Källa: Stockholms stadsarkiv



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde som en del av hamnverksamheten. De kraftkulla takkuporna har dock förvanskats den ursprungliga arkitekturen.

Byggnaden har ett miljöskapande värde. I motsats till de storskaliga magasinerna bildar den en småskalig miljö tillsammans med transformatorhuset, våghuset och hamnpersonalens byggnader.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Den bör inte byggas på men kan tillföras mindre väl anpassade tillbyggnader mot baksidan.

## Ursprunglig utformning och funktion

Kranverkstad. Tillkom mellan -29 och -31 då hamnen kompletterades med ett antal byggnader. Byggnaden är troligen ritad av Åke Tengelin, men ursprungliga ritningar har inte varit möjliga att finna.

Byggnaden uppfördes som kranverkstad i en våning samt vind. Den har bärande ytterväggar av fogstrukturerat rött tegel samt sadeltak i 45 graders vinkel. Taket saknar nästan takutsprång mot gavlarna, men har utkragande anfangar vid hörn antydande klassicerande hornpilastrar. En annan klassicerande detalj är de runda fönstren, ett motiv liknande det på magasin 3.

## Förändringar

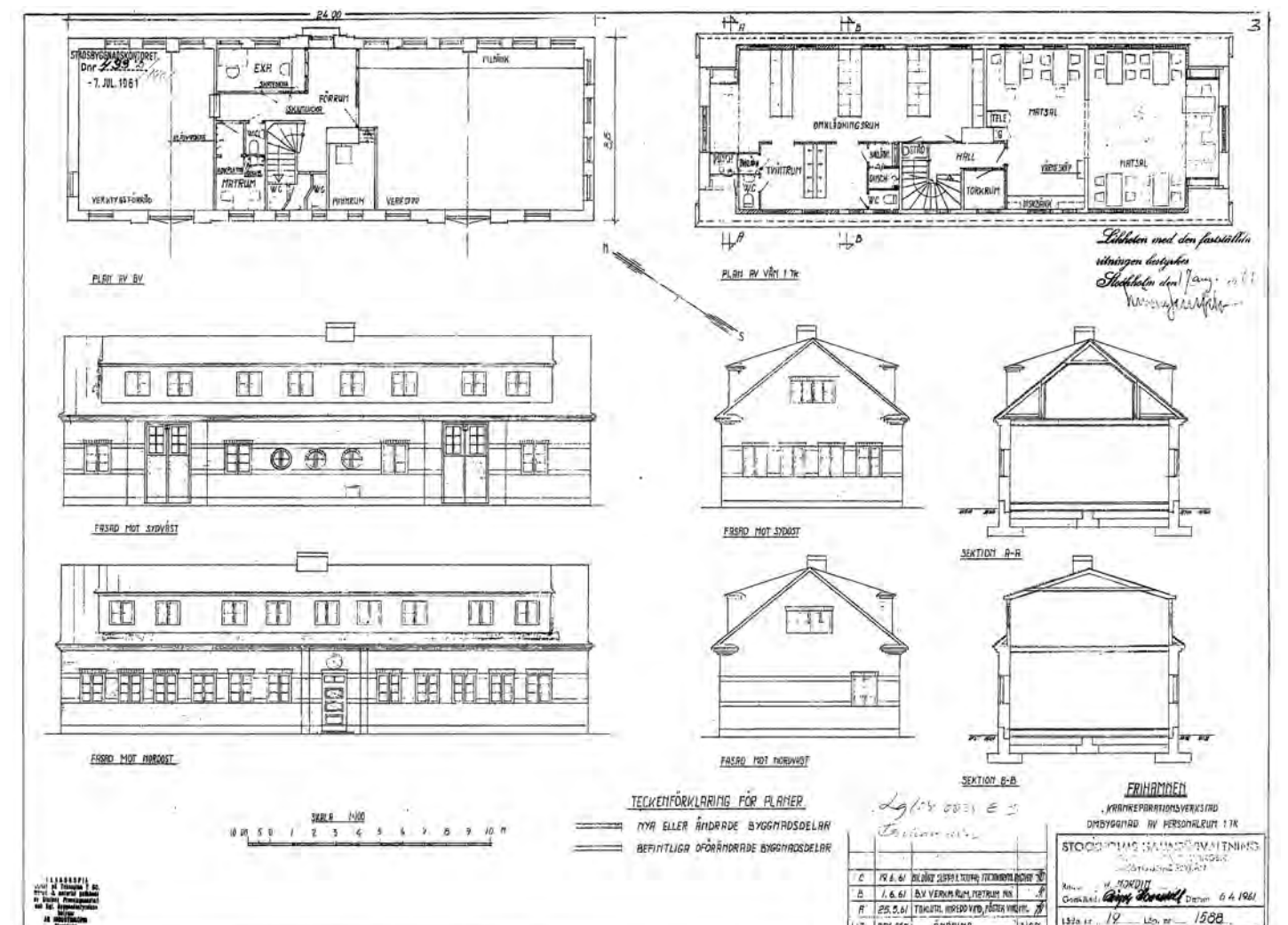
Byggnadens vind inreddes 1961 som personalutrymmen. Följden blev dominerande takkupor på båda takfallen.

Byggnaden förblev kranverkstad fram till år 2000. Då inreddes den till kontor för extern uthyrning med ny entrédörr och utrymningstrappa vid södra gaveln.

## Bevarandestatus

Byggnaden har i huvudsak ett bevarat yttre, men med takkupor från 1961 och fönster- och dörrsnickerier från år 2000. Byggnaden har de senaste åren fungerat som tandtekniskt laboratorium. Den bevarar inga äldre detaljer i interiören men dess enkla planlösning är delvis bevarad.

2





# F 13 - Fd Transformator- och likriktaranläggningen

## Kulturhistorisk klassificering



### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet



### Exteriör

Känslig

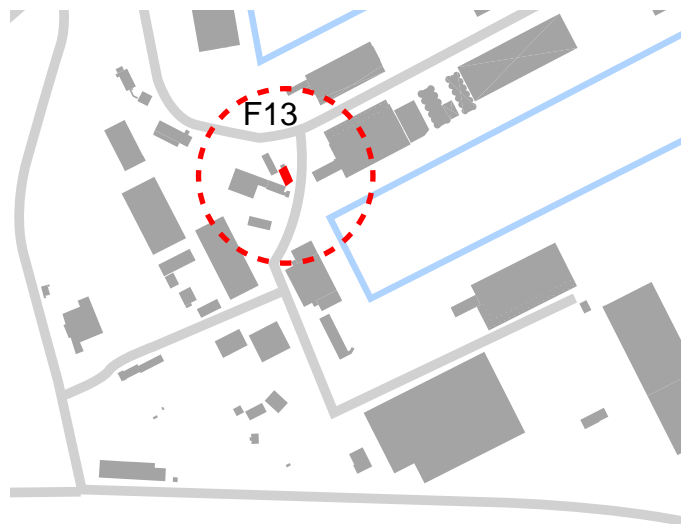


### Interiör

Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, H



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde som en del av hamnens kraftförsörjning. Byggnaden har även ett värde som del av den äldre hamnbebyggelsen med klassicerande fasader. Byggnadsvolymen och karaktären är bevarad trots vissa fasadändringar .

Byggnaden har ett miljöskapande värde. I motsats till de storskaliga magasinerna bildar den en småskalig miljö tillsammans med kranverkstaden, våghuset och hamnpersonalens byggnader.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Befintlig volym bör bevaras liksom fasadernas slutna karaktär. Insidan är tålig vad gäller ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Ursprungligen transformator- och likriktaranläggning. Tillkom mellan -29 och -31 då hamnen kompletterades med ett antal byggnader. Finns fotograferad på platsen 1931.

Byggnaden har ett klassicerande formspråk med accentuerad putsad gavelfrontespis, tegelfasader avdelade av en putsad gördellist och små funktionellt betingade högt sittande rundbågiga ljusinsläpp.

## Förändringar

Sedan år 2000 är byggnaden tätt sammankopplad med den före detta kranverkstaden. I halva byggnaden byggdes undercentral med ventilations- och kylanläggning. Andra halvan inreddes som konferensrum. Transformatorstationens stora port togs bort och ersattes med ett ordinärt entréparti. Fönstren byttes och kompletterades med nya fönsteröppningar.

## Bevarandestatus

Byggnaden har en bevarad volym och karaktär även om ändringar gjorts. Byggnaden har inga äldre bevarade ytskikt i interiören. Den används dels som undercentral, dels som kontor för en klädfirma.

1 Transformatorbyggnaden från nordost 2013, med f.d. kranverkstaden i bakgrunden.






# f 14 - Våghus

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Hög känslighet

## Kulturhistoriskt värde

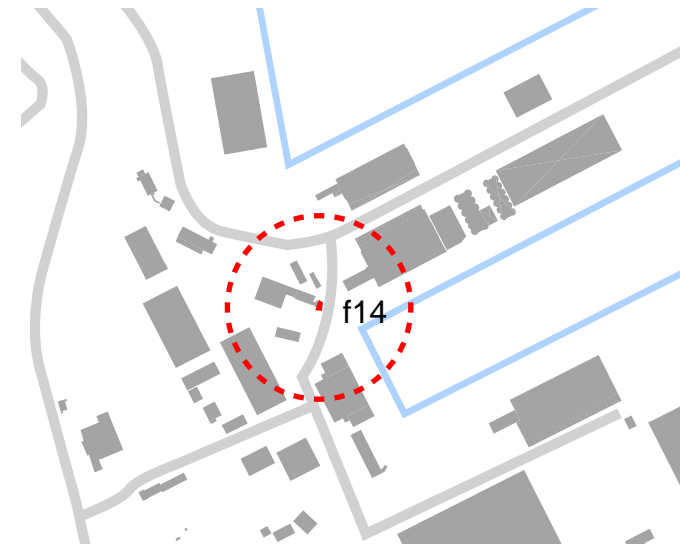
Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde som en del av hamnfunktionen och som en av de av Tengelin ritade träbyggnaderna. Byggnaden är välbevarad till funktion och karaktär.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är mycket känslig för ändring. Den kan inte byggas till, byggas på eller byggas igen utan att det kulturhistoriska värdet minskar. Däremot kan den sammanbindande länken till "Nya borgen" ändras. Små byggnader har ofta flyttats runt i Frihamnen. Denna är dock stationär beroende på vågen.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden ritades av Åke Tengelin 1930. Byggnaden är en fordonsvåg och består av en öppen våghall med vidhängande vågmästarrum.

Byggnaden har en träkonstruktion och fasader av faluröd locklistpanel. Fönsterpartierna är högt sittande och formar fönsterband. Fönstren är småspröjsade. Fordonsvågen är en relativt djup konstruktion i marken under våghallen. I våghallen kör fordonet på kraftiga fyrkantsstockar sammanfogade i flera olika lemmar.

## Förändringar

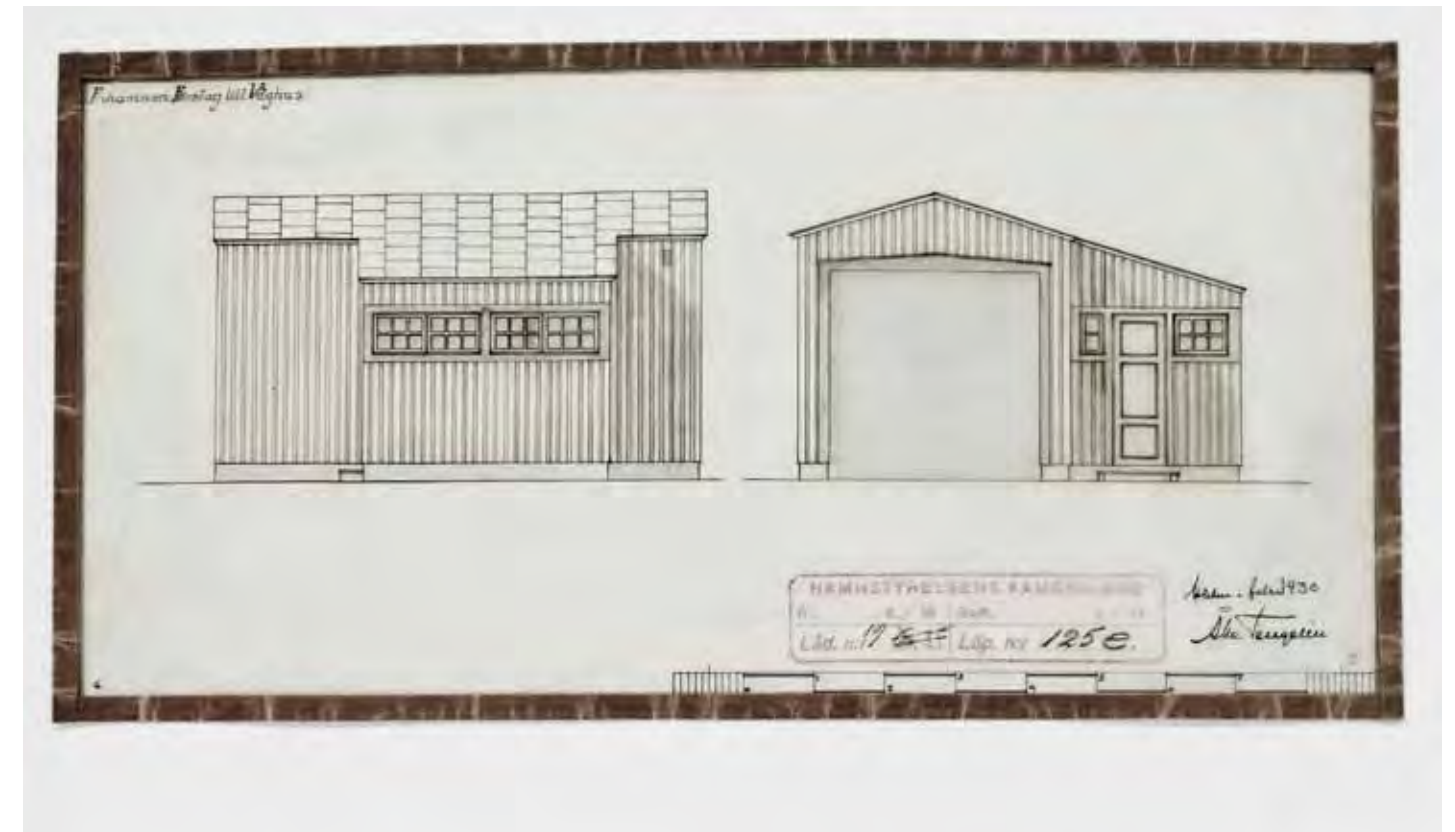
1955 sammanbyggdes våghuset med den nya manskapsbyggnaden "Nya Borgen".

## Bevarandestatus

Byggnaden användes fram till millennieskiftet för invägning av importfordon, ofta så kallade jänkare. Då omkröningen av vågverket var kostsam började man då istället använda lantmännens våg ute på piren. Byggnaden saknar idag användning.

Fordonsvågen är idag intakt men framträder inte längre som enskild byggnad. Byggnaden ger ett tämligen enkelt intryck, mycket beroende på färgsättningen med enbart vitmålade detaljer. På ursprungsritningarna har fönster- och portomfattning dock en mörk kulör liknande den på magasin 2 och 3.

1 Nybyggnadsritning 1930 av Åke Tengelin för våghus.  
Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv





# f 15 - Personalbyggnad, Nya Borgen

## Kulturhistorisk klassificering

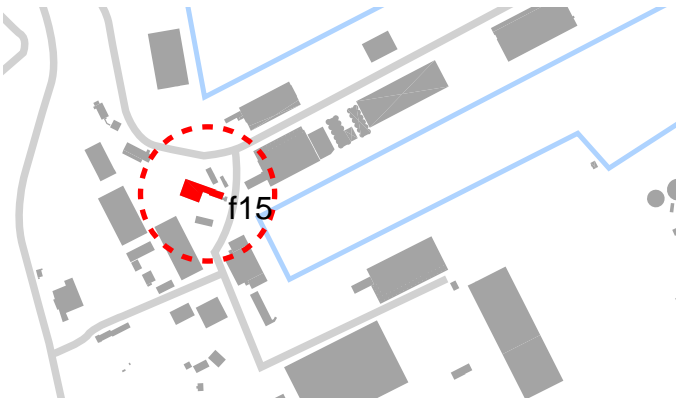
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, F



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är värdefull då den utgör och har utgjort en del av hamnens verksamhet och speglar stuveriernas och stuveriarbetarnas roll i hamnverksamheten. Byggnaden har ett miljöskapande värde med sitt välbevarade yttre och modesta skala i den samlade miljön med de likaledes småskaliga byggnaderna kranverkstaden, transformatorstationen och ordinariekojan.

## Känslighet/tålighet

Byggnadens yttre är känsligt för ändring. Karaktären på den äldre delen bör bevaras medan den tillbyggda delen kan ändras.

## Ursprunglig utformning och funktion

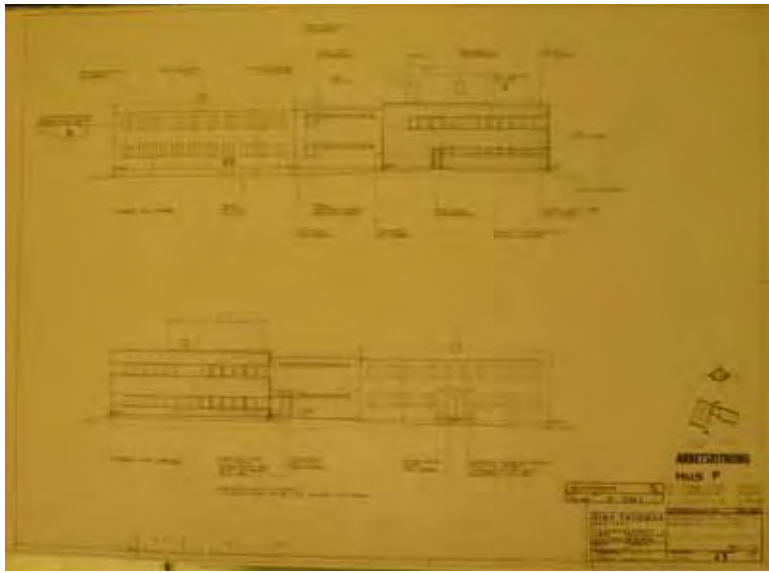
Personalbyggnad för stuveriarbetare uppförd 1956. Enkel byggnad med fasader av gult tegel ritad av ingenjör Birger Kvarnsell som även ritade stuveriföretagens manskapsbyggnad i Värtahamnen. Byggnadens namn alluderar till stuveriarbetarnas tidigare lokal Kolingsborg eller Borgen vid Slussen där påhuggen för dagen delades ut. När Nya Borgen byggdes fick stuveriarbetarna för första gången omklädnings- och tvättrum i hamnen.

## Förändringar

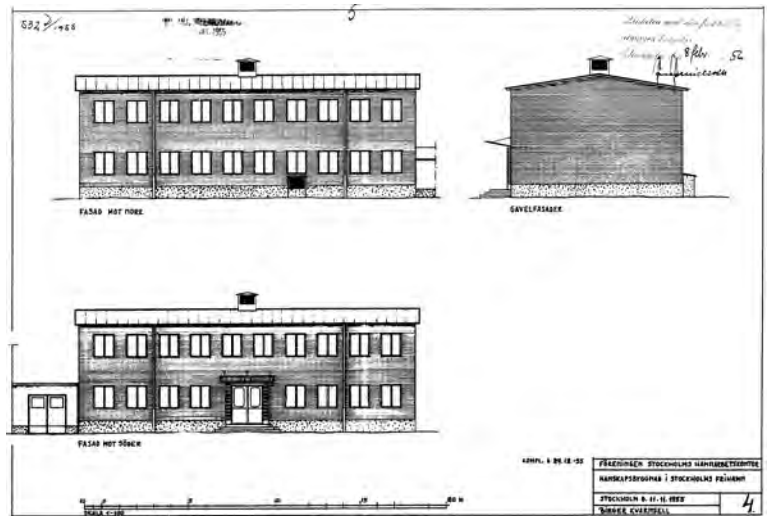
Vid 1970-talets slut gjordes en tillbyggnad med plåtfasader som rymde motions- och samkvämslokaler. Arkitekt var Eino Talomaa. Tillbyggnaden skänktes av vd:n för Stockholms hamnar.

## Bevarandestatus

Byggnaden används idag av alla anställda på Stockholms hamnar. Tegelbyggnadens bottenvåningen används för omklädning, mötesrum samt Hamnmuséet. Övre våningen används för omklädning. Byggnaden har ett välbevarat yttre där endast entrépartiet är utbytt. Den tillbyggda delen inrymmer motions- och samkvämslokaler samt vissa kontorslokaler. Dess yttre är välbevarat. Entrérummet liksom motionshallen har en tydlig modernistisk karaktär.



1



2



3

1 Förslag till tillbyggnad 1983 av Nya Borgen. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv  
2 Nybyggnadsritning av manskapsbyggnaden Nya Borgen 1955. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv  
3 Exteriör av Nya Borgen från söder 2013.



# F 16 - Ordinariekojan

## Kulturhistorisk klassificering

### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässiga eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

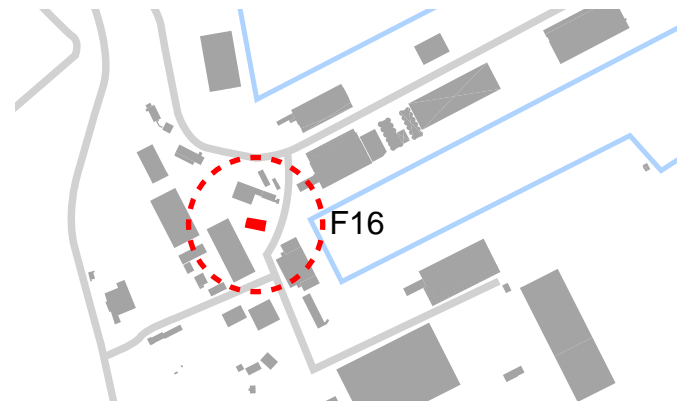
Hög känslighet

### Interiör

Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, E



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är värdefull då den är hamnens äldsta personalbyggnad med material och välbevarat formspråk som anknyter till övrig tidig hamnbebyggelse. Den ingår i en grupp småskaliga byggnader, till synes planlöst utplacerade, dock helt anpassade till spårdragningen i hamnen.

## Känslighet/tålighet

Byggnadens yttre är mycket känsligt för ändring. Byggnadens inre är förändrat och därmed tåligt för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Personalbyggnad för ordinarie hamnarbetare uppförd 1932 efter ritningar av Åke Tengelin. Byggnaden har en form och ett materialval som påminner om en sydsvensk villa från 1920-talet med kraftig murverkan, 45-gradigt tak med nätta takkupor, avsaknad av takutsprång och med klassicerande detaljer såsom runda fönster och antydan till pilastrar på gavlarna. Byggnaden har också släktskap med kranverkstaden. Dusch- och toaletterummen mot norr avtecknas i fasaden genom de små fönstren.

Byggnaden innehöll omklädningsrum med förvaringsskåp, tvättrum och matrum på bottenvåningen. Ett av toaletterummen vid norra fasaden hade ingång utifrån. Övre våningen inrymde en tjänstebostad om 2 r.o.k. samt inredningsbar vind. Utgrävd källare med pannrum vid västra gavlarn.

## Förändringar

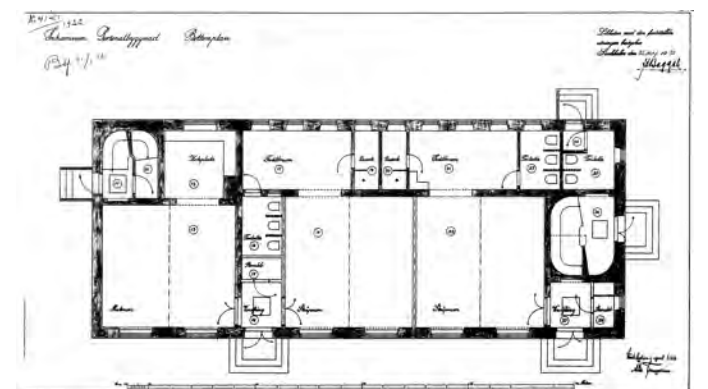
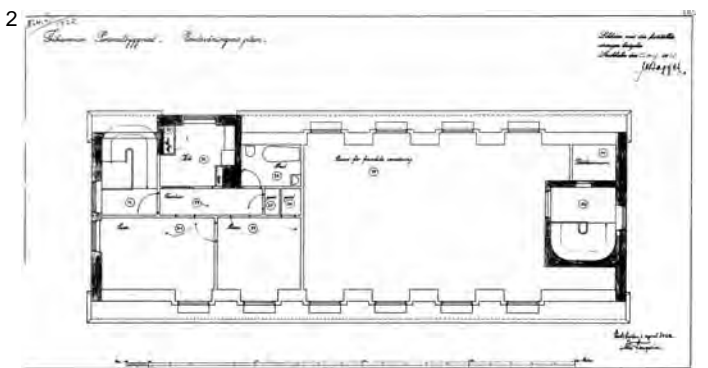
Byggnaden byggdes om till kontor år 2006. Före dess användes den som omklädningsrum och sällskapsrum.

## Bevarandestatus

Byggnaden har ett mycket välbevarat yttre där endast entrépartierna är ändrade. Byggnaden används idag som kontorslokaler, ett kontor på varje våning.

Bottenvåningen är uppdelad i en stor mängd mindre kontorsrum. Östra trappan till övre våningen är välbevarad. Övre våningen är ej besökt.

- 1 Exteriör från sydost 2013.
- 2 Planritningar av Åke Tengelin 1932. Källa: Stockholms stads byggnadsnämnds arkiv
- 3 Hamnarbetare framför sin personalbyggnad. Källa: Stockholms hamn





# F 17, 18 - Tullvaktstugor

## Kulturhistorisk klassificering



### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässiga eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet



### Exteriör

Hög känslighet

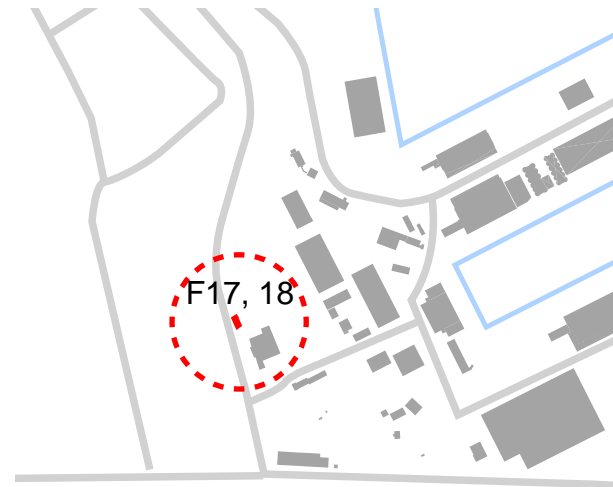


### Interiör

Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



1

## Kulturhistoriskt värde

Byggnaderna har ett stort kulturhistoriskt värde då de utgjort en viktig funktion i hamnverksamheten och har en välbevarad utformning som tydligt hör samman med övriga tidiga byggnader på området.

Byggnadernas placering vittnar om hamnens disposition från invigningen 1926 fram till 1990-talet. Idag är portmotivet svårtydligt då entrén till området flyttats, Frihamnsvägen försvunnit och ersatts med det storskaliga kvarteret Stettin, vägen vidare in på hamnområdet försvunnit liksom järnvägsövergången strax innanför porten. Desutom har den mindre vaktstugan flyttats.

## Känslighet/tålighet

Byggnaderna är mycket känsliga för ändring. De tål inte att byggas på eller till utan bör underhållas och restaureras. Helst bör byggnaderna bevaras på plats, men en flytt av byggnaderna till ett annat portliknande sammanhang kan utredas, dels beroende på att deras tidigare funktion är otydlig idag, men även på grund av att det finns en tradition inom Frihamnen att flytta runt mindre träpaviljonger. Interiörerna är tåliga för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Stora tullvaktstugan tillkom när Frihamnsområdet utvidgades inåt land i läge för den tidigare Lindarängen år 1926. Frihamnsporten med vaktstugan låg intill Tegelluddsvägen med access rakt från Frihamnsvägen. 1934 tillkom den mindre vaktstugan. Båda byggnaderna ritades av arkitekt Åke Tengelin.

Tullvaktstugorna har liksom andra tidiga träbyggnader på området en genomtänkt 20-talsklassicerande arkitektur. De faluröda stugorna med enkel lock- eller locklistpanel har vitmålad detaljering; en fris med triglyfer under takfoten, symmetrisk fönstersättning med dekorativa medaljonger. Gångporten bärs upp av smäckra kolonner. Taken är flacka och valmade med svängda takfall.

## Förändringar

Den stora tullvaktstugan byggdes om 1952.

Den mindre vaktstugan förlängdes med ett plank närmast porten på 1940-50-talet. Den tappade sin funktion när Frihamnsporten breddades på 1960-talet. Då flyttades den åt sidan innanför spårområdet. Breddningen av porten berodde på att lastbilstrafiken hade blivit viktigare och bilarna större. Dessutom bebyggdes kvarteret Stettin mitt emot på 1960-talet så att den raka påfarten från

Frihamnsvägen försvann. Breddningen av porten räckte dock inte för att komma tillrätta med trafiksituationen utan porten flyttade 1976 till dagens läge längre söderut på Tegelluddsvägen.

Lilla vaktstugan flyttades återigen år 2009 inför bygget av SL:s bussdepå strax innanför spåren. Idag är stugan provisoriskt uppställd på betongblock strax norr om stora vaktstugan.

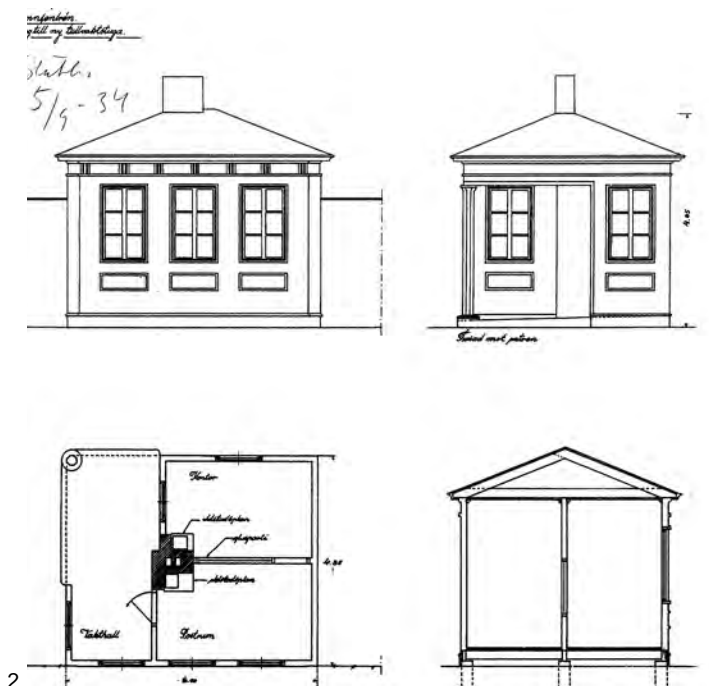
## Bevarandestatus

Tullvaktstugorna bevarar exteriört sin ursprungliga karaktär. Den stora tullvaktstugan har spår av ombyggnader närmast Frihamnsporten; annorlunda träpanel och dörrblad, troligen från 1950-talet. Den mindre tullvaktstugan har ett modernare dörrparti.

Interiörerna är moderniserade på 1950-talet, med för tiden typiska skivmaterial.

Byggnadernas underhåll är eftersatt.

1 Stora tullvaktstugan byggdes 1926. Källa: Stockholms stadsmuseum  
2 Lilla tullvaktstugan enligt ritning av Åke Tengelin 1934. Källa: Stockholms stads byggnadsnämnds arkiv





# >> F 17, F 18 - Tullvaktstugor



1, 2 Exteriör och detalj av lilla tullvaktstugan 2013.  
 3 I förgrunden den sentida tullporten med lilla tullvaktstugan i bakgrunden.  
 4, 5 Stora tullvaktstugan 2013.  
 6 Huvudporten till Frihamnen 1926, då endast med stora tullvaktstugan. Lägg märke till flaggspelet till höger. Källa: Stockholms stadsarkiv  
 7 Frihamnsporten 1958. Källa: Stockholms stadsmuseum



# F 19 - Banankompaniet

## Kulturhistorisk klassificering



### Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässiga eller konstnärlig synpunkt.

## Känslighet/tålighet



### Exteriör

Hög känslighet

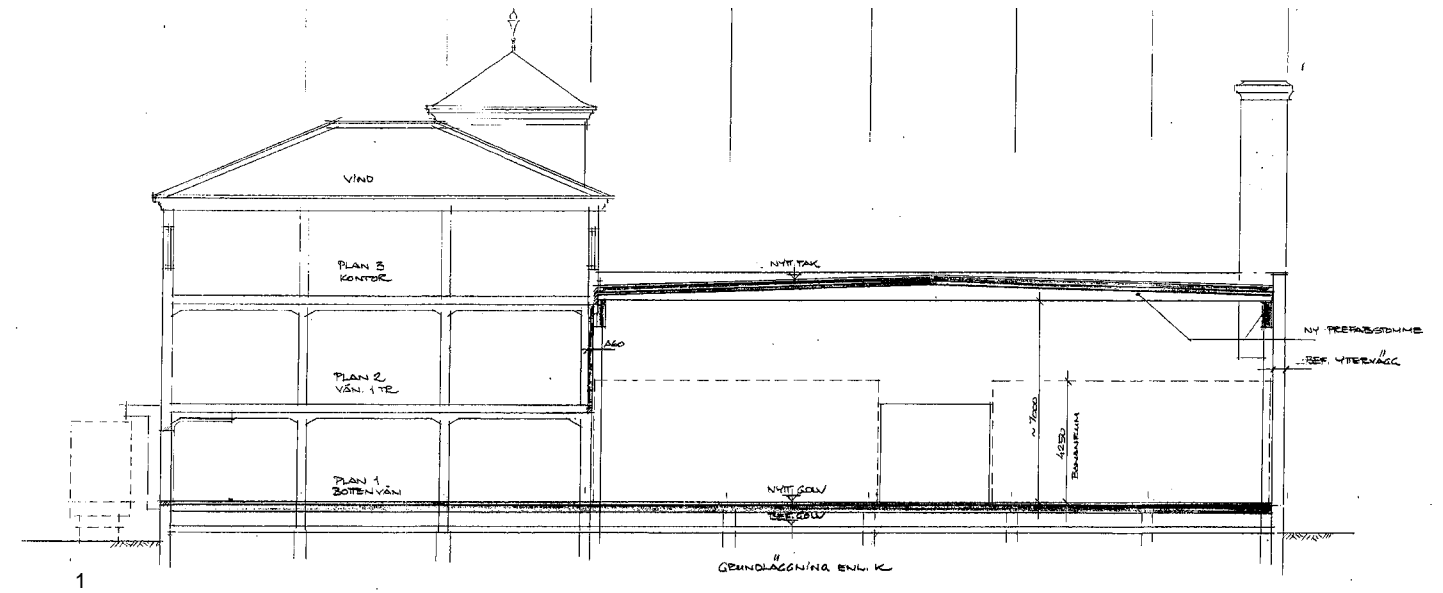
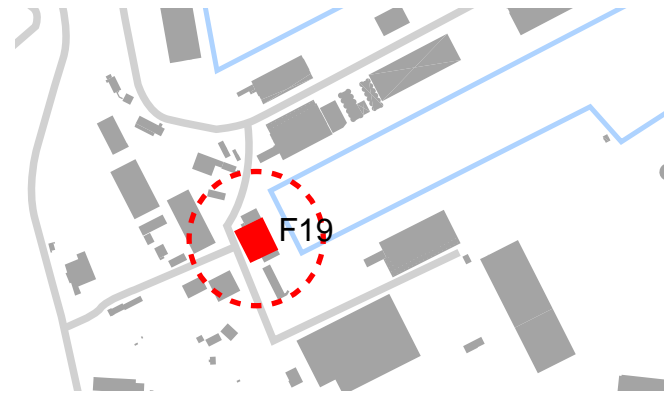


### Interiör

Hög känslighet/Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, D



## Kulturhistoriskt värde

Magasinsbyggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde som ett av de äldre magasinerna i Frihamnen, alla i ett gediget utförande i 20-talsklassicism. Byggnadens yttre bevarar sin karaktär trots moderniseringar och tillbyggnader. Även delar av dess inre har välbevarad karaktär. Att byggnaden fortfarande används för sitt ursprungliga syfte adderar ytterligare till dess värde.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring. Dess läge som fondbyggnad, både från vattnet och från land bör beaktas. Tillbyggnader och andra moderna tillägg kan rivas/ändras, men ursprunglig byggnadsvolym bör bevaras och fortsatt utgöra en dominerande volym. Trapphus samt banankontoret på 2 tr har en hög känslighet för ändring. Övrig interiör är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Banan-Kompaniets byggnad uppfördes 1927-28 av byggnadsfirman Botlofsen & Co (arkitekt okänd). Byggnaden fick ett anspråksfullt utseende i putsad 1920-talsklassicism, med en huvudkropp i tre våningar, en lägre del i två våningar närmare vattnet, samt två symmetriskt placerade flankerande trapptorn. I folkmun gick den slottlika byggnaden under namnet "Banantemplet".

Ytterväggarna består av tegel medan den invändiga stommen, pelare och bjälklag utfördes i betong.

Byggnaden innehöll kontor två trappor upp, Bottenplan och plan en trappa innehöll mogningslager och packningshallar. Byggnaden hade plats för 20 000 bananstockar som mognade i korkisolerade bananmogningsboxar. Ventilationen var avancerad och anpassad till bananernas mogning. Inlastning skedde direkt från fartygen till våning en trappa upp via elevatorer. Mot landsidan löpte järnvägsspår intill byggnaden.

## Förändringar

1994 till 1996 gjordes en genomgripande ombyggnad och tillbyggnad som innebar att den tvåvånga lagerdelens tak och mellanbjälklag revs medan ytterväggarna stöttades provisoriskt. Nya mellan- och takbjälklag uppfördes av prefabricerade betongelement

burna av prefabricerade betongpelare. En tvåvång lagerhall utfördes utan pelare. Bottenbjälklaget mot spåren höjdes med 70 cm. Nya lastportar tillkom på västra fasaden och en tid senare fönsterpartier på 1 tr. Invändigt inreddes moderna bananmogningsrum. Tillbyggnader på båda sidor om den ursprungliga byggnaden utfördes av prefabricerade betongelement. Byggnadens fasader rengjordes och avfärgades i ursprunglig kulör framtagen av Stockholms stadsmuseum. Ett ursprungligt bananmogningsrum bevarades som museum.

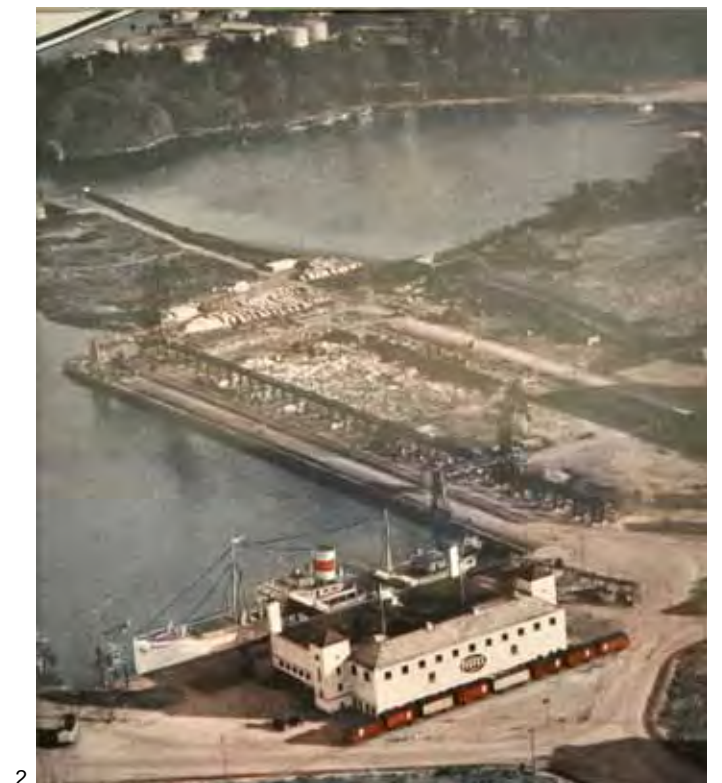
## Användning

Byggnaden har kvar ursprunglig funktion i två våningar. Kontorsvåningen på 2 tr. hyrs ut till extern hyresgäst.

## Bevarandestatus

Byggnadens yttre är välhållt. De moderna tillbyggnaderna från 1990-talet har ett simpelt utförande men smälter genom sin kulör och putsade yta in i den äldre anläggningen. Inlastningsportarna från samma ombyggnad har ett för arkitekturen avvikande utseende, men avspeglar den moderniserade bananhanteringen. Järnvägsspår löper fortfarande intill byggnaden.

Byggnadens lagringsutrymmen är förändrade. Kontors-trapphuset är välbevarat med speciellt utformad hissfront. Kontoret på 2 tr. bevarar planlösning och inredning - reception, styrelserum, stuckatur föreställande bananklasar samt snickerier.



1 Sektionsritning från ombyggnaden 1994 -96. Källa: Stockholms stads byggnadsnämnds arkiv  
2 Banankompaniets huvudbyggnad med parkerat tågset u.å. Källa: Banankompaniets museum





- 1 Banankompaniet, exteriör från nybyggnadstiden. Källa:Stockholms stadsmuseum
- 2 Lossning av bananer 1952. Källa: Stockholms stadsmuseum
- 3 Exteriör med sentida lastkajer och portar för inlastning i huvudfasaden.
- 4 Trapphus och hiss 2013.
- 5 Interiörer kontorsvåningen vån. 2 tr. f.d. Banankompaniets lokaler.
- 6 Interiör från bananlagerlokal. Källa: Wikipedia
- 7 Interiörer kontorsvåningen vån. 2 tr. f.d. Banankompaniets lokaler.
- 8 Interiör bild från genomripande ombyggnaden av lagerlokalerna på 1990-talet. Källa: Wikipedia





# F 20 - Annex till Banankompaniet

## Kulturhistorisk klassificering

**Gul**  
Fastighet med bebyggelse som har positiv betydelse för stadsbilden och/eller har ett visst kulturhistoriskt värde.

## Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Hög känslighet

**Interiör**  
Känslig/tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, B



## Kulturhistoriskt värde

Banankompaniets annex har ett byggnadshistoriskt värde som en del av Banankompaniets anläggning i Frihamnen, både funktionellt och visuellt. Byggnaden har också ett arkitektoniskt värde med sina välbevarade minimalistiskt klassicerande fasader, möjligen ritade av hamnens arkitekt Åke Tengelin.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring. Möjligen kan smärre tillbyggnader göras som underordnar sig fasadernas geometri.

Byggnadens inre är delvis tåligt, delvis känsligt för ändring. Hänsyn bör tas till den bevarade planlösningen och detaljeringen på tre trappor, varuhiss och trapphus.

## Ursprunglig utformning och funktion

Banankompaniets annexbyggnad uppfördes troligen 1932 (finns på karta från 1934). Det är en magasinsbyggnad i tre våningar under ett flackt sadeltak. Fasaderna är putsade och saknar dekorativa inslag. De accentueras endast av den symmetriska men irreguljära fönstersättningen samt den svagt utkragande takfoten, som sammantaget ger byggnaden en destillerat klassicerande karaktär. Arkitekten är okänd. Enligt Stadsmuséets inventering är det Åke Tengelin som är byggnadens arkitekt och byggnadsåret är 1936.

Ursprunglig funktion är inte helt utredd. Troligen hade byggnaden ungefär samma disposition som Banankompaniets huvudbyggnad, d.v.s. bananmogningsrum i två våningar som lastades via en varuhiss som fortfarande finns bevarad. På översta våningsplanet fanns troligen kontorsrum.

## Förändringar

Lastport mot öster och väster tillkom 1952. Då togs södra delen av bjälklaget över bottenvåningen bort så att en verkstad med dubbel takhöjd skapades.

## Användning

Byggnaden används idag som verkstad, personallokaler för entreprenörer verksamma åt hamnen, samt på översta våningen konstnärsateljéer.

## Bevarandestatus

Annexet bevarar till sitt yttre sin ursprungliga karaktär med en fasadbehandling och färgsättning som anknyter till Banankompaniets första anläggning i Frihamnen. Fönstersättningen är ursprunglig, men endast på översta planet är fönstersnickerierna bevarade med mittpost och spröjsade bågar. Sentida inlastningsportar stör inte totalintrycket.

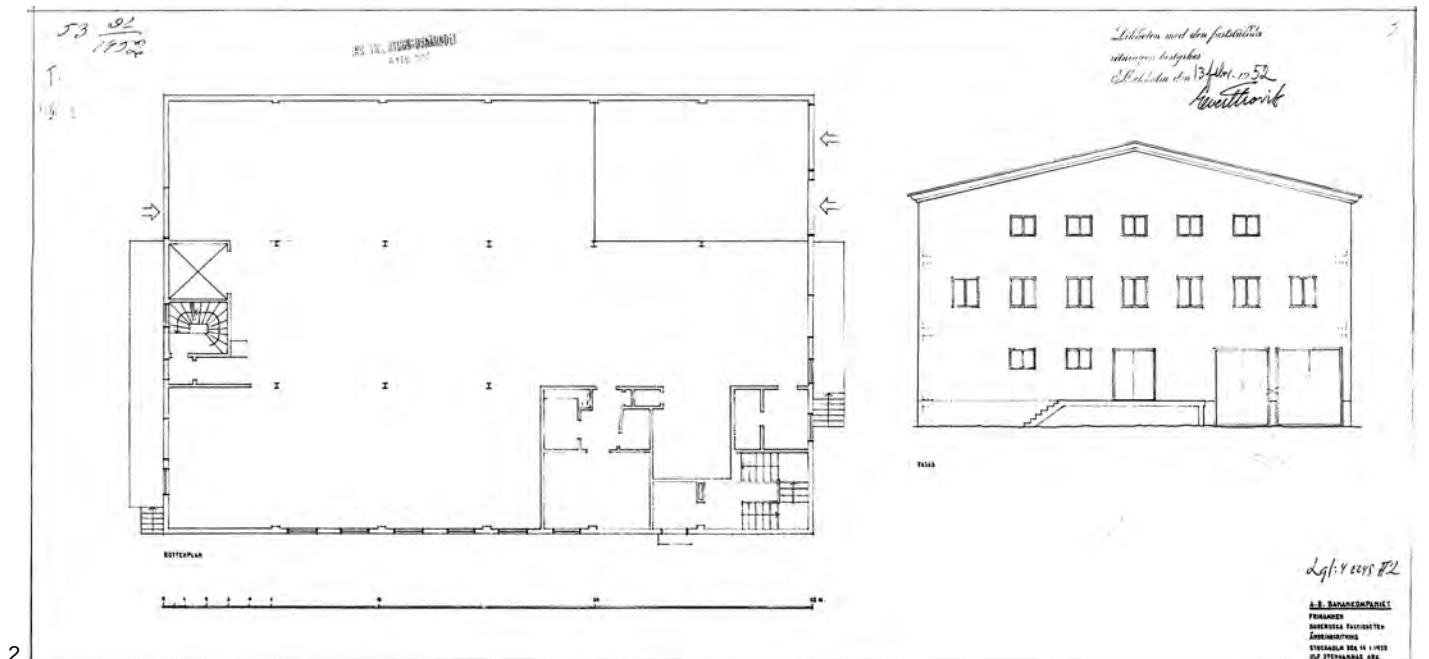
I byggnadens östra ände finns en ursprunglig varuhiss från 1932, något som idag är ovanligt förekommande. Lokalerna i bottenvåning och en trappa är moderniserade. Kvar finns ett större entrérum med öppen trappa vid byggnadens västra gavel. På översta våningen finns äldre planlösning och snickerier bevarade. Det är en korridor med kontorsrum åt norr. Mot söder kan det ha funnits lägenheter eller lager.



# >> F 20 - Annex till Banankompaniet



1



2

3



- 1 Interiör av f.d. kontorsvåning på vän. 2 tr.. Kontorsrummen fungerar i dag som konstnärsateljéer.  
 2 Plan- och fasadritning av arkitekt Ulf Stenhammar i samband med ombyggnad 1952. Källa: Stockholms stads stadsbyggnadsnämnds arkiv  
 3 Annexet från nordost 2013.



# F 21 - Fordfabriken

## Kulturhistorisk klassificering



### Blå

Fastighet med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen

## Känslighet/tålighet



### Exteriör

Hög känslighet

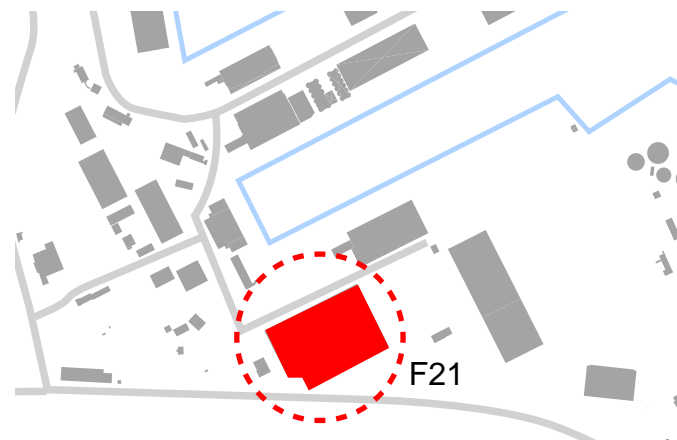


### Interiör

Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:48, magasin 10



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde och illustrerar en av frihamnens stora varugrupper samt förekomsten av produktionslokaler inom hamnen. Den har ett arkitektoniskt och arkitekturhistoriskt värde, ritad och uppförd av några av funktionalismens tidiga portalfigurer och med en fortfarande välbevarad funktionalistisk industriarkitektur.

## Känslighet/tålighet

Byggnadens exteriör, volym och fasadutformning, har hög känslighet för ändring. Dess inre har genomgått stora ändringar men de bevarade rumsvolymererna är fortsatt känsliga för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden är en funktionalistisk pionjärbyggnad. Den ritades av Uno Åhrén för Ford Motor Company och invigdes i januari 1931. Konstruktör var Hjalmar Granholm och byggmästare var Olle Engkvist.

Byggnaden rymde lager för 350 bilar, reservdels-lager, reparationsverkstad, utställningshall och kontor. Anläggningen utformades så att den enkelt skulle kunna byggas om och till och redan vid uppförandet lades grunden för en tänkt tillbyggnad. Konstruktionen genomfördes med ett stål skelett i tre skepp i öst/västlig riktning. Två skepp för vagnslager med 6 meters höjd och det norra, kranlagret, 13 meter högt. Utfackningen i stål skelettet utfördes med pimpstenstegel och fönster i järnramar. Det högre skeppet gavs dubbla fönsterrader för att möjliggöra en uppdelning i två plan och de två lägre skeppen försågs med lanterninner. Fasaderna gavs ljus puts och långa horisontella fönsterband. Åhrén formgav själv alla detaljer i byggnaden som skåp, dörrar, skyltar etc.

## Förändringar

Redan år 1938 gjordes den första förändringen då en mindre del av det höga reservdelslagret entresollerades. Efter andra världskriget påbörjades utbyggnaden av en sammansättningsfabrik för att kringgå

importrestriktionerna. Ett fjärde skepp byggdes då åt söder och även åt öster och väster gjordes tillbyggnader. Tillbyggnaderna är till skillnad från de ursprungliga delarna uppförda i betongstomme. Samtliga hade två våningsplan utom den västra som hade tre. Alla de nya delarna gavs samma höjd som det ursprungliga, höga, norra skeppet. Detta gav fabriken en lägre mittdel eller gård, omgiven av högre delar.

Tillbyggnaderna ritades av Åhrén och gavs samma utformning som den äldre byggnaden. Sammansättningslinan började i anläggningens östra övre plan och sträckte sig sedan längs södra delen och ner runt i bottenplanet. Sammansättningsfabriken stod klar 1949 men avvecklades redan 1957.

År 1981 gjordes en ombyggand av kontorsdelen och de ursprungliga glasade mellanväggarna ersattes av väggar med mer samtida utformning.

År 2004 stod byggnaden klar efter en genomgripande omvandling till huvudkontor för börsbolaget Nasdaq OMX Group. Nya entresolplan och bjälklag hade då lagts in, gårdsbyggnaden hade försetts med en källarvåning, gården givits två nya våningsplan och ett ljusschakt hade tagits upp i mitten av byggnaden. Ansvarig arkitekt för ombyggnaden var Thomas Sandell, SandellSandberg arkitektkontor.

## Användning

Huvudkontor för börsbolaget Nasdaq OMX Group och huvudkontor för modeföretaget Gant.

## Bevarandestatus

### Exteriör

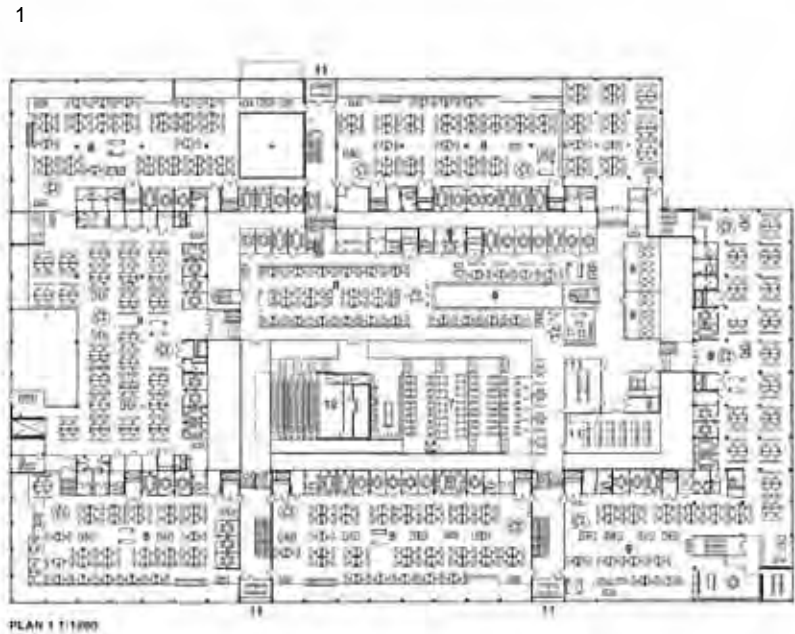
Byggnaden bevarar i uttryck och material den huvudsakliga utformningen från 1946. Fasaden har utförts likt den ursprungliga och en stor del av glaspartierna är original. En ny huvudentré har tagits upp i söder mot Lindarängsvägen. Den ursprungliga huvudentrén i öster har dock bevarats och används som entré för Stockholmsbörserna.

### Interiör

Interiört har stora förändringar skett. Flera nya entresolplan har lagts in vilket ger nya rumssamband och ny interiör karaktär. Entresolplanen ligger indragna från fasad och taket bevarar sina ursprungliga polonceautakstolar synliga vilket gör de ursprungliga rumsvolymererna fortsatt läsbara. Takstolskonstruktionen av stål hanterar tryck och drag på ett sådant sätt att den kan vara fribärande från yttervägg till yttervägg och möjliggör därmed en stor rumsvidd utan pelare.



# >> F 21 - Fordfabriken



- 1 Plan- och sektion efter ombyggnad av Fordfabriken för Nasdaq OMX räkning 2003 -04. Ur Arkitektur 3/2004.  
 2 Ford Motor Company i Frihamnen 1931. Lägga märke till Fords logotype i gavelns tympanonfält och Frihamnens karaktäristiska staket. Bilden är tagen innan påbyggnaden genomfördes. Källa: Stockholms stadsarkiv  
 3 Östra fasaden 2013.  
 4 Fordfabriken har gått från varuproduktion till tjänsteproduktion med Nasdaq OMX som hyresgäst. Foto från reservdelslagret på 1930-talet till vänster. Källa: Stockholms stadsmuseum  
 5 Interiör från efter ombyggnaden 2004. Det är samma rum som syns på bilderna 2, 4 och 5. Ur Arkitektur 3/2004.





# F 22 - Fordfabrikens ångpannecentral

## Kulturhistorisk klassificering



### Blå

Fastighet med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen

## Känslighet/tålighet



### Exteriör

Hög känslighet

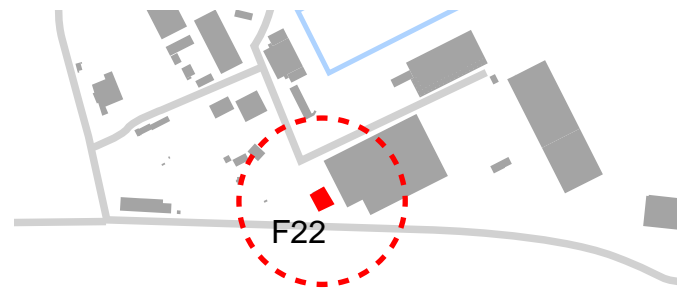


### Interiör

Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:48



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde och har samgestaltats med fordfabrikens anläggning. Se Fordfabriken F21.

## Känslighet/tålighet

Byggnadens exteriör har hög känslighet för ändring, se Fordfabriken F21. Interiörerna är tåliga för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden tillkom i samband med att Fordfabriken byggdes till 1946-49. Den uppfördes som ångpannecentral till fabriken och hade en högre del för ångpannorna och kolsilor och en lägre del för de två kompressorerna och apparater. Byggnaden är utförd med betongstomme.

Exteriören anslöt i sitt materialval och uttryck till fabriken funktionalism. Fasaderna putsades i samma ljusa kulör och fönsterpartierna organiserades i horisontella och vertikala fönsterband. Interiört var väggarna delvis kakelklädda och golvet till stora delar belagt med klinker. Installationer var synligt dragna och över dragningar i golvet låg flyttbar stålplåt.

## Förändringar

I samband med att fabriken byggdes om för OMX år 2004 byggdes även ångpannecentralen om och i högdelen inrymdes gym, bollhall och omklädningsrum. Ansvarig arkitekt för ombyggnaden var Thomas Sandell, Sandellsandberg arkitektkontor.

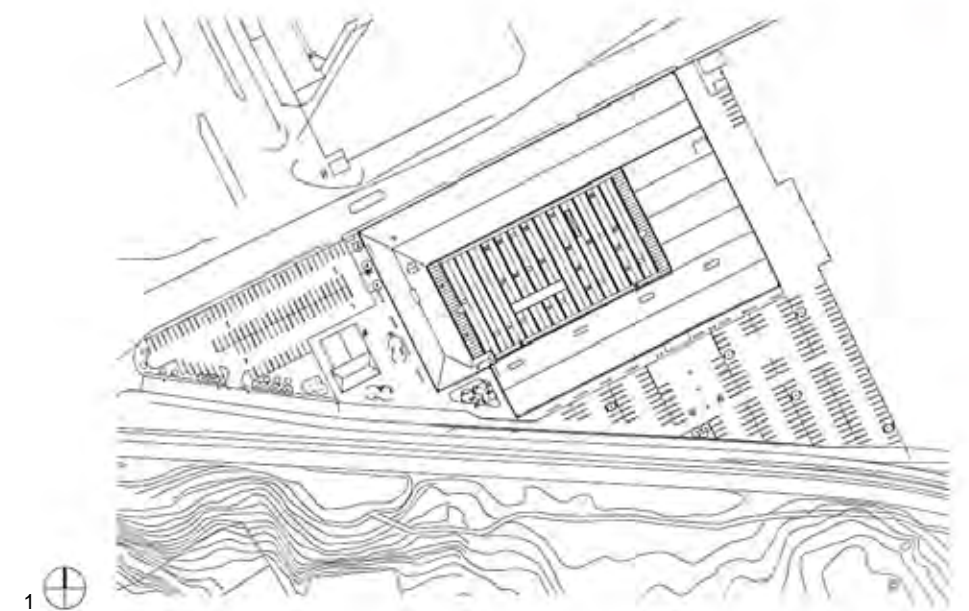
## Användning

Friskvårdsanläggning. Reservkraftverk.

## Bevarandestatus

Byggnadens exteriör bevarar i uttryck och material den huvudsakliga utformningen från 1946. Interiören har inte besökts.

1 Situationsplan 2004 med ångpannecentralen väster om huvudanläggningen. Ur Arkitektur 3/2004.





# F 24 - Hamnfogdebostad

## Kulturhistorisk klassificering

### Gul

Fastighet med bebyggelse som har positiv betydelse för stadsbilden och/eller har ett visst kulturhistoriska värde.

## Känslighet/tålighet

### Exteriör

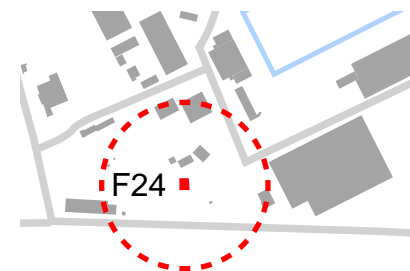
Känslig

### Interiör

Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, CA



1 Frihamnen anläggs 1921. Lägg märke till hur hamnfogdebostaden ligger som en ensam ö i en i övrigt plansprängd och nyanlagd blivande hamnyta. Ur Stockholms frihamn  
2 Hamnfogdebostaden 2013.  
3 Uppmåtningsritning inför ombyggnad 1940 av Hamnstyrelsens hamnbyggnadsavdelning. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv  
4, 5 Interiörer 2013.



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde. Den tillhör Frihamnens äldsta byggnader men har inte utformats för att utgöra en del av den officiella hamnmiljön. Istället har byggnaden ett tämligen anonymt uttryck. Dess placering på den enda bevarade kullen på Lindarängen är historiskt intressant.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Den tål smärre tillbyggnader. Om byggnaden inplaceras i ett helt nytt sammanhang bör hänsyn tas till trädgårdsanläggningen och stödmuren samt topografin. Invändigt kan planlösningen modifieras. Äldre snickerier bevaras i möjligaste mån.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden finns dokumenterad på sin nuvarande plats redan 1922. Den användes först som kontor för Frihamnsnämnden, men byggdes om 1940 till tre lägenheter för bl.a. hamnfogden. Byggnaden är placerad på en av de två kullar som fanns på Lindarängen. Den andra kullen var bebyggd med ett liknande hus, men kulle och hus försvann när Fordfabrikens värmecentral byggdes 1946-49.

## Bevarandestatus

Byggnadens yttre med ospröjsade tvålufts-fönster har karaktär av 1940-tal. Interiörerna har snickerier från 1920-talet och 1940-talet. Byggnaden hyrs ut av hamnen som kontor och lager.





# f 25 - Truckverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

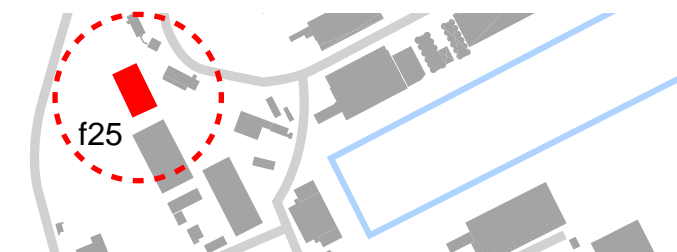
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Känslig

## Fastighetsbeteckning och adress

Ladugårdsgärdet 1:4, M



## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 1960 ritad av hamnförvaltningens husbyggnadsbyrå. Den benämndes "garage och varuskjul" men innehöll även reparationsverkstad, kontor och personalutrymmen. 1970 byggdes den om till verkstad för truckar varvid bakre delen av lågdelen dubblades i höjd.

Byggnaden är uppförd med fasader av gult tegel i samma enkla stil som flera andra byggnader i Värtahamnen



1 Truckverkstaden fasad 1970. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv

## Kulturhistoriskt värde

Truckverkstaden har ett kulturhistoriskt värde som viktig serviceanläggning för hamnverksamheten.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Byggnaden kan byggas på och till, men de olika volymerna bör fortsättningsvis vara avläsbara. Kontorsdelens karaktär bör bevaras.

och Frihamnen från samma tid, bl.a. "Nya Borgen" (personalbyggnaden i Frihamnen) och Manskapsbyggnaden i Värtahamnen.

## Bevarandestatus

Byggnadens yttre bevarar sin ursprungliga enkla tegelkaraktär trots den förhöjda bakre delen. Nya körportar har tillkommit och fönstren har förgrovats när de klätts in med plåt.



2 Exteriör 2013.

# f 26 Varuskjul

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsländet 1:4, P



## Ursprunglig utformning och funktion

Varuskjulet ritades av hamnförvaltningens husbyggnadsbyrå, G Aridsberg 1946 och uppfördes 1947. Byggnaden innehöll varulager samt en verkstad. Byggnaden har en bärande träkonstruktion, s.k. Hb-balkar. Yttertak, ytterväggar och mellanväggar är klädda med eternitskivor.

## Bevarandestatus

Skjulet har genomgått förändringar 1968 och 1974. Idag står eternittaket synligt medan väggarna är inklädda med plåt. Enligt Stockholms Hamnar är skjulet i dåligt skick och ska rivas i maj 2014.



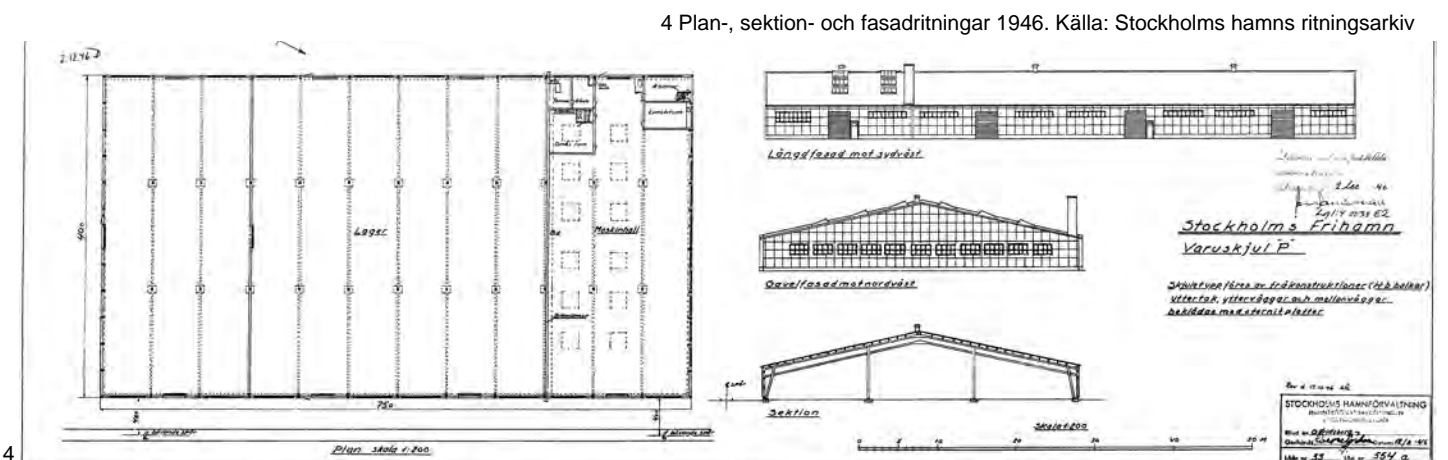
3 Exteriör 2013.

## Kulturhistoriskt värde

Skjulet har ett kulturhistoriskt värde som en viktig del av hamnverksamheten. Dess bevarade låga men utbredda volym är typisk för hamnens varuskjul och bidrar till den autentiska upplevelsen av skjulet, trots sentida inklädnad.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Den bör inte byggas på, möjligen i en begränsad del, men kan förlängas eller förkortas. Byggnadstypen har funnits i hela hamnområdet och tål att flyttas. Om byggnaden rustas är det viktigt att bevara ett enkelt fasaduttryck med enkla material.



4 Plan-, sektion- och fasadritningar 1946. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv



# f 27 - Pallskjul

## Kulturhistorisk klassificering

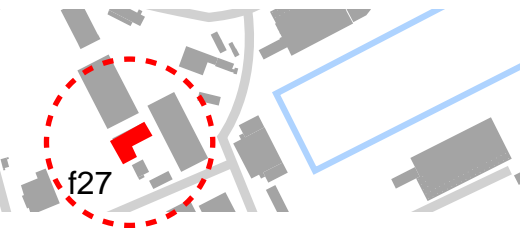
Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, X



1 Exteriör 2013.

2 Plan-, sektion- och fasadritningar 1962. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv



## Kulturhistoriskt värde

Pallskjulen har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av hamnverksamheten men är uppförda relativt sent och har en för hamnskjul ovanligt liten utbredning.

## Känslighet/tålighet

Byggnaderna är tåliga för ändring. De bör inte byggas på men kan förlängas i någon riktning. Byggnadstypen har funnits i hela hamnområdet och tål att flyttas. Om de rustas är det viktigt att bevara ett enkelt fasaduttryck med enkla material. Långsidorna bör bevaras slutna.

## Ursprunglig utformning och funktion

Pallskjul ritade av Allan Sörqvist 1962 med stålkonstruktion och fasader av korrugerad plåt och tak av eternit. Konstruktionen utgör samtidigt pallställage.

## Bevarandestatus

Pallskjulen bevarar ursprunglig utformning. De används idag som lagerlokaler.

# f 28 - Äldre skjul

## Kulturhistorisk klassificering

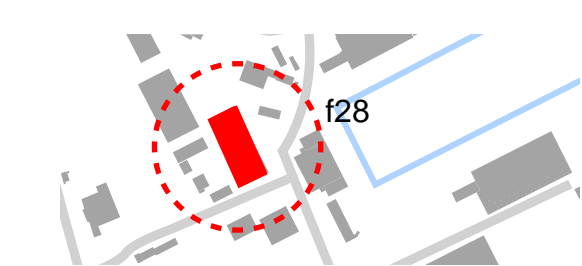
Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

Exteriör  
Känslig

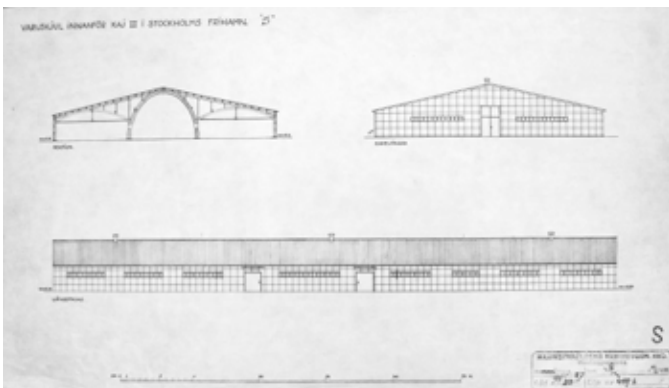
## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, S



1 Plan-, sektion- och fasadritningar 1938. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv

2 Exteriör från söder 2013.



## Kulturhistoriskt värde

Skjulet har ett kulturhistoriskt värde som en viktig del av hamnverksamheten. Det är ett av de två äldsta bevarade skjulen i hamnen, utförda i samma konstruktion och symmetriskt anordnade vid huvudgatan. Dess bevarade låga men utbredda volym är typisk för hamnens varuskjul och bidrar till den autentiska upplevelsen av skjulet, trots sentida inklädnad. Den synliga limträkonstruktionen i interiörerna har ett upplevelsemässigt värde.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Den bör inte byggas på. Byggnaden kan förlängas eller förkortas något. Byggnadstypen har funnits i hela hamnområdet och tål att flyttas. Om byggnadens yttre rustas är det viktigt att bevara ett enkelt fasaduttryck med enkla material. Konstruktionen bör fortsatt stå synlig i interiören.

## Ursprunglig utformning och funktion

Ett av de två äldsta bevarade hamnskjulen (hamnens benämning R och S) från 1930-talet som flankerar huvudgatans axel in mot Banankompaniet och hamnbassängen. Skjulet S uppfördes som nummer två år 1938 och har likt R en bärande konstruktion av bågformade limträbalkar från Töreboda och fasader och tak av eternit.

## Bevarandestatus

Byggnaden har delvis isolerats. Väggarnas eternit är bytt mot plåt medan nuvarande takplåt ligger ovanpå den ursprungliga eterniten. Byggnaden bevarar ursprunglig volym och utsträckning.



## f 29 - Speditionskontor och garage

### Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

### Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

### Kulturhistoriskt värde

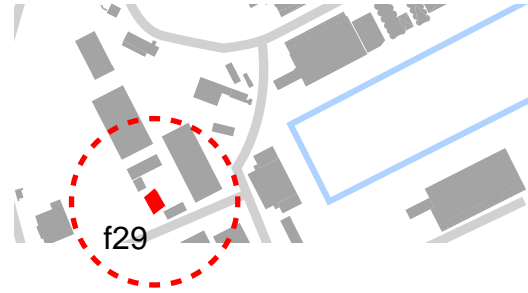
Den sentida och enkla barackbyggnaden har ett ringa kulturhistoriskt värde. Dess funktion är förändrad och hör endast indirekt samman med hamnverksamheten.

### Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

### Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, J



### Ursprunglig utformning och funktion

Speditionskontor med garage uppfört 1967 för Kooperativa Förbundet. Ersatte tidigare barack som var placerad mitt framför Banankompaniet.

### Bevarandestatus

Oförändrad barackbyggnad som för tillfället används av hamnens driftspersonal som kontor och garage.

1 Exteriör 2013.



## f 30 - Personalbyggnad "extrakojan"

### Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

### Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

### Kulturhistoriskt värde

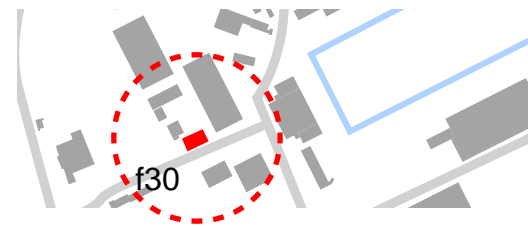
Byggnaden har ett socialhistoriskt värde då den berättar om utvecklingen av hamnens arbetsförhållanden och hierarkierna inom hamnen. Byggnaden i sig är en enkel barack utan särskilda arkitektoniska värden, men med en välbevarad ursprunglig karaktär.

### Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

### Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, V



### Ursprunglig utformning och funktion

Barack för extrainkallade hamnarbetare som för första gången fick möjlighet till hygien och mathållning i hamnen, 25 år efter de ordinarie hamnarbetarna. Den innehöll ursprungligen matsal och omklädningsrum samt två mindre duschar och toaletter. Ritad av Hamnens husbyggnadsbyrå, ritningen godkänd av ing. Birger Kvarnsell 1957.

Fasader täckta med eternitskivor.

### Bevarandestatus

Byggnaden bevarar ursprunglig utformning. Används idag som restaurang och kioskbyggnad.

1 Plan-, sektion- och fasadritningar 1957. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv



2 Exteriör från söder 2013.





# f 31 - Del av äldre skjul

## Kulturhistorisk klassificering

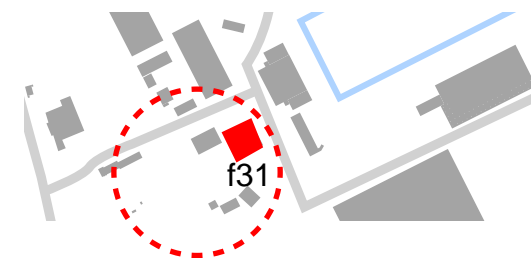
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Känslig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, R



## Kulturhistoriskt värde

Skjulet har ett kulturhistoriskt värde som en viktig del av hamnverksamheten. Det är ett av de två äldsta bevarade skjulen i hamnen, utförda i samma konstruktion och symmetriskt anordnade vid huvudgatan. Dess låga men utbredda volym är typisk för hamnens varuskjul och bidrar till den autentiska upplevelsen av skjulet, trots sentida avkortning och inklädnad. De synliga limträbalkarna skapar en intressant interiör.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Den bör inte byggas på men kan förlängas. Byggnadstypen har funnits i hela hamnområdet och tål att flyttas. Om byggnaden rustas är det viktigt att bevara ett enkelt fasaduttryck med enkla material. Konstruktionen bör fortsatt stå synlig i interiören.

## Ursprunglig utformning och funktion

Ett av två skjul, R och S, från 1930-talet som flankerar huvudgatans axel in mot Banankompaniet och hamnbassängen. Skjulet R var det första att uppföras år 1937 och har likt S en bärande konstruktion av bågformade limträbalkar från Töreboda och fasader och tak av eternit.



1 Skjul R under byggnad 1937. Källa: Stockholms stadsarkiv

## Bevarandestatus

Byggnaden har renoverats och väggarnas eternit ersatts med plåt. Dagens takplåt är lagd ovanpå eternittaket. Byggnaden kortades på 1990-talet för att ge plats åt en parkeringsplats för den då nya Balticterminalen framför Fordfabriken (idag riven).

# f 32 - Lagerlokal

## Kulturhistorisk klassificering

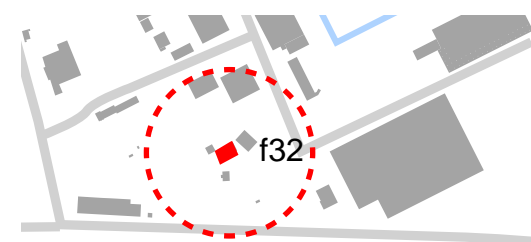
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, C



## Kulturhistoriskt värde

Mindre sentida enkel lagerbyggnad med begränsat kulturhistoriskt värde.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Lagerlokal för Stockholms Skeppsstuveri AB byggd 1967. Bottenvåning med bärande väggar av betongelement och övre våning av plåtklädd träregelstomme.

## Bevarandestatus

Bevarar lagerfunktionen och ursprungligt utförande.



1 Exteriör 2013.



# f 33 - Barack

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

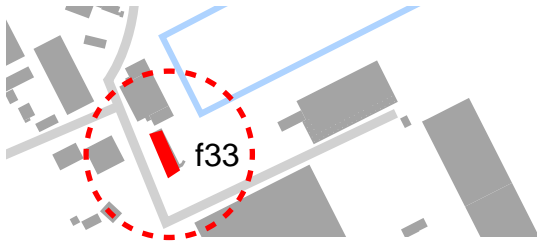
Sentida provisorisk byggnad med begränsat kulturhistoriskt värde.

## Känslighet/tålighet

Tålig för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårslandet 1:4, BT



## Ursprunglig utformning och funktion

Barackliknande terminalbyggnad för den första rysslandsterminalen som byggdes i slutet av 1980-talet "Balticterminalen".

## Bevarandestatus

Tillhörande pasagerargångar är sedan länge rivna.

Byggnaden har använts som toalett för hamnvakter och som manskapsbod. Används idag av hamnens projektkontor.

1 Exteriör från sydväst 2013.



# f 34 - Tullvisitationsbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

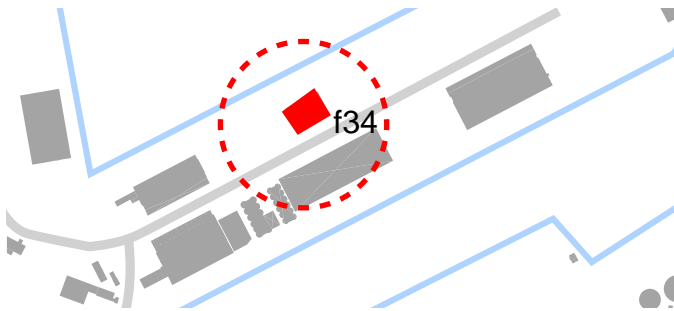
Byggnaden har ett visst värde som en typisk del av dagens hamnverksamhet.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårslandet 1:4



## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden är liten bevarad del av Magasin 8 byggt 1987 som tidigare låg på denna plats. Större delen av magasinet flyttades längre ut på piren och tog med sig beteckningen Magasin 8.

Byggnaden används idag som tullvisitationsplats för bilar och lastbilar, med genomfart genom byggnaden.

## Bevarandestatus

Starkt förändrad men med bevarad skuldkaraktär.

1 Exteriör från sydväst 2013.





# f 37 - Bussterminal

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

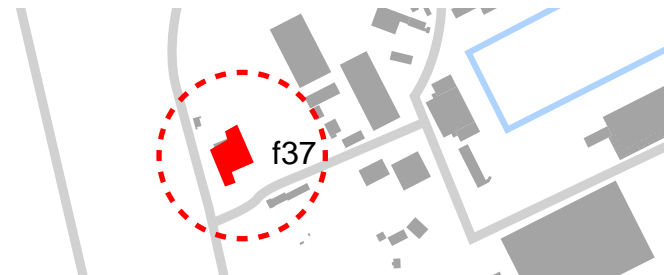
Anläggningen har med sin korta historia ett begränsat kulturhistoriskt värde. Dessutom är användningen inte anknuten till hamnverksamheten.

## Känslighet/tålighet

Anläggningen är tålig för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Ursprunglig utformning och funktion

Bussterminal byggd efter år 2009. Anläggningen är inhägnad med trästaket. Inför uppförandet revs två äldre byggnader och en mindre tullvaktstuga flyttades.

## Bevarandestatus

Anläggningen är ny.



1 Exteriör från söder 2013.

# f 38 - Entrébyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

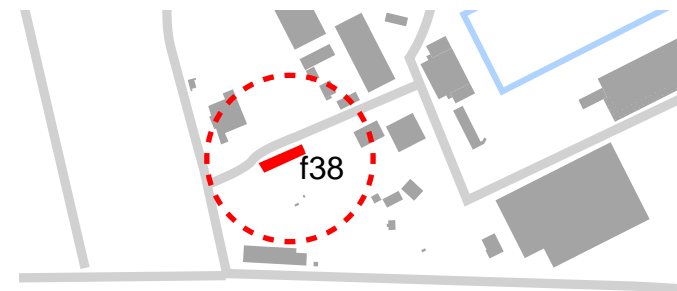
Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av tullexpeditionernas utveckling inom området och är utförd i välbevarad modernistisk stil.

## Känslighet/tålighet

Byggnadens modernistiska nyttoarkitektur är tålig för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, A



## Ursprunglig utformning och funktion

Entrébyggnaden är en expeditionsbyggnad för tullen som tillkom 1976 när infarten till Frihamnen flyttades till nuvarande läge vid Tegeluddsvägen. Den nya tullbyggnaden tillkom efter att yrkesinspektionen hade dömt ut de två små tullvaktstugorna från 1926 och 1934.

Byggnaden omgärdades före Sveriges inträde i EU av visitationsbryggor för person- och lastbilstrafik.

Byggnaden har en utpräglad modernistisk stil med platt tak och fasader av brunt tegel och träpanel. Byggnaden ritades av arkitekten Eino Talomaa, som senare även ritade Nya borgens plåtklädda tillbyggnad innehållande motionslokaler.

## Bevarandestatus

Byggnadens karaktär är välbevarad. Smärre



2 Exteriör från sydväst 2013.



# f 39 - Kontorshus

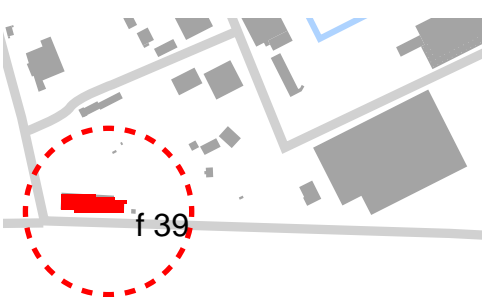
## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

Fastighetsbeteckning  
Haifa 1



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett begränsat kulturhistoriskt värde och ligger utanför det egentliga hamnområdet..

## Känslighet/tålighet

Tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 1962, ritad av arkitektkontoret Backström & Reinius. Det innehöll bilverkstad i souterrängvåningen, lager- och utställning på markplanet och däröver kontor.

## Bevarandestatus

1981 byggdes huset om till filmlaboratorium med en stor takpåbyggnad för ventilation.

I slutet av 1990-talet tilläggsisolerades huset med ljust tegel och tillbyggdes med en ny entrédel, varvid det tappade det mesta av sin 1960-talskaraktär.

1 Exteriör från väster 2013.



# f 40 - Godsterminal, magasin 7

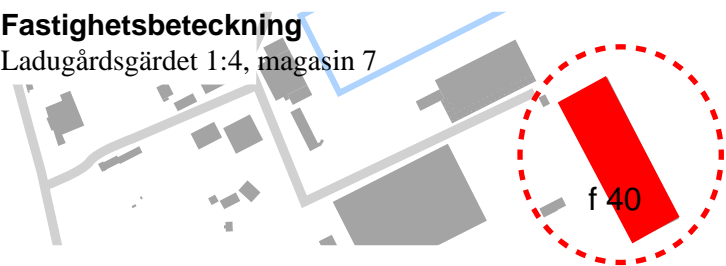
## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Känslig

Fastighetsbeteckning  
Ladugårdsgärdet 1:4, magasin 7



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde som representant för den moderna godshanteringen inom hamnen. Byggnadens funktionsanpassade arkitektur med sin rationella, repetitiva och standardiserade utformning är välbevarad.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för ändring. Den bör inte byggas på men kan förlängas. Byggnadstypen är specifik för containerhanteringen och hör samman med denna. Om byggnaden rustas är det viktigt att bevara ett enkelt fasaduttryck med enkla material.

## Ursprunglig utformning och funktion

Containerskjul och godsterminal. Byggnaden användes ursprungligen som lastnings- och lossningsterminal för containerfraktat gods.

Byggnaden uppfördes 1969 som en långsträckt hall med huvudsaklig in- och utlastning utmed långsidorna men även vid gavlarna. Byggnaden har en konstruktion med pelar-balksystem och låglutande tak. Taket har ett stort antal rökluckor vilka även tjänar som takfönster. Längs med västra sidan löper en lastbrygga av betong och ovan den är ett skärmtak upphängt i dragstag av stålbalkar. Även den östra sidan gavs ett utskjutande tak i hela längsriktningen men detta placerades högre

upp och utgjorde en fortsättning av hallens tak. Fasaden plåtkläddes och taket belades med papp.

## Förändringar

1977 förlängdes terminalen åt söder och fick dagens utsträckning. Tillbyggnaden gavs samma utformning som den ursprungliga delen. Idag är användningen delvis den ursprungliga men det har tillkommit en gokart-bana i den norra delen.

## Bevarandestatus

Den ursprungliga delen och tillbyggnaden bevarar i stort sin ursprungliga utformning och material. Tillsammans bildar dom en helhet med ursprunglig karaktär.

2 Exteriör från sydväst.





# f 41 - Grindvaktstuga

## Kulturhistorisk klassificering

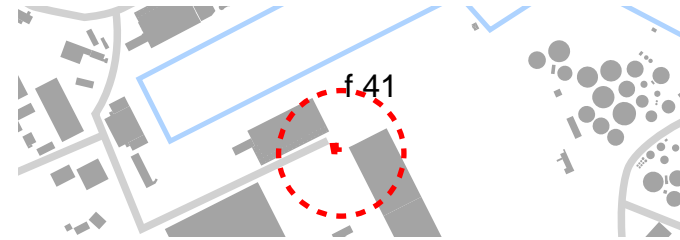
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, Y



## Kulturhistoriskt värde

Enkel byggnad med begränsat kulturhistoriskt värde. Byggnaden hör samman med containerhanteringen i hamnen och har sannolikt fungerat som grindstuga vid infarten till containerhamnen.

## Känslighet/tålighet

Tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggt någon gång mellan 1968 och 1981 sannolikt 1971 i samband med att containerhamnen stod klar. Byggnaden hör samman med containerhanteringen och har sannolikt fungerat som grindstuga vid infarten till containerhamnen.

## Bevarandestatus

Bevarar sannolikt ursprunglig utformning.



1 Exteriör 2013.

# f 42 - Plåtverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

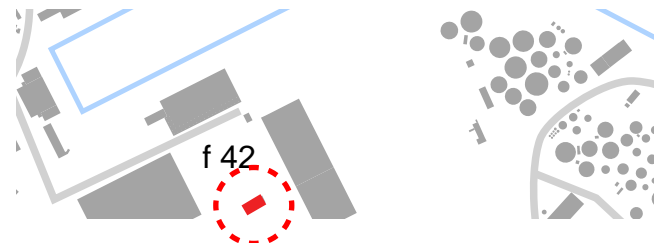
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, W



## Kulturhistoriskt värde

Enkel byggnad med begränsat kulturhistoriskt värde. Hör intimt samman med containerhanteringen i hamnen.

## Känslighet/tålighet

Tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggt efter 1981, troligen på 1990-talet, som reparationsverkstad för containrar. Föregicks av reparationsverkstad bakom hamnskjul R, som revs samtidigt som skjul R kortades för att göra plats för parkering till den dåvarande rysslandsterminalen. Fasader i blålackerad plåt med tungt vilande tak som kragar utanför fasaderna.

## Bevarandestatus

Bevarar troligen ursprunglig utformning.



2 Exteriör 2013.



# F 43 - Flyghangar

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**  
Fastighet med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen

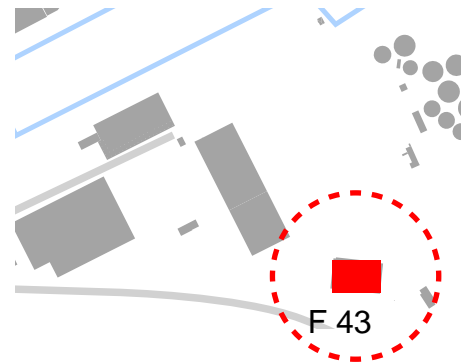
## Känslighet/tålighet

**Exteriör**  
Hög känslighet

**Interiör**  
Hög känslighet

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4, L



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är det enda som finns kvar av Stockholms första sjöflygplats. Den har ett högt kulturhistoriskt värde ur såväl byggnadshistorisk, arkitekturhistorisk som kommunikationshistorisk synpunkt, tillika välbevarad, och är därför klassad som byggnadsminne sedan 1995.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har hög känslighet för ändring. Både interiören och exteriören har en särpräglad utformning som inte får förvanskas. Den östra flygelns senare omgestaltning kan dock återställas till ursprunglig utformning.

Byggnadens ursprungliga samband med vattnet bör beaktas, t.ex. genom siktlinje.

## Ursprunglig utformning och funktion

Lindarängshangaren uppfördes 1930-31 efter ritningar av Sven Markelius. Konstruktör, planerare och byggledare var professor Carl Forssell, KTH. Byggnaden utgörs av en stor hall med välvt tak och anslutande sidobyggnader på långsidorna. Marken under byggnaden bestod av lös lera varför grundläggningen gjordes av fyllning av tegelskrot, träpålar och betongplintar. Den södra gaveln uppfördes av järnbalkar som täcktes med spåntad panel och papp. Hallens tak utfördes i samma konstruktion och bärs av fyra helvalsade och bockade järnbågar vars anfang vilar på betongbockar (enligt professor Carl Forssell var det första gången en järnbalk av den dimensionen bockades). Även den norra gaveln gavs stomme av järnbalkar men där gjordes även en 50 meter bred och 12 meter hög öppning för intag av flygplanen. Öppningen försågs med åtta skjutportar vilka kunde manövreras med handkraft. Portarna var byggda i trä på järnstomme, klädda med spåntad panel och täckta med papp. De var plåtskodda nertill, hade anslagslister i läder på sidorna och löpte på svarvade hjul med kullager. Öster och väster om hallen låg tio meter breda sidobyggnader. Den ena innehöll personalutrymmen, verkstad m.m. och den andra var avsedd för uppställning av mindre flygplan. Den stora hallen fick dagsljus från sexton lika stora takfönster av trädglas samt från ett fönsterband som löpte längs den södra gaveln. Också sidobyggnaderna hade fönsterband.

1 Lindarängshangaren från oljehamnens entré. 2013.  
2 Hangaren sedd från Lindarängsvägen 2013.





# >> F 43 - Flyghangar

- 1 Flygfoto över sjöflyghamnen från 1931. Källa: AB Svenska regionalflygplatser
- 2 Interiör från hangaren på 1930-talet. Källa: Stockholms stadsarkiv
- 3 Fasadritning, fasad åt norr. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv
- 4 Fasadritning, fasad åt söder. Källa: Stockholms hamns ritningsarkiv



Dessa löpte längs hela dess längd och i det sydvästra och nordöstra hörnen vek dom in över gaveln och bildade fönster över hörn.

För intagning av flygplanen fanns ett elektriskt spel som var förankrat i den södra gaveln och i hallens tak fanns löpbanor för att kunna hissa upp flygplanen. Då flygtrafiken endast kunde ske under de isfria månaderna användes hangaren vintertid som ishall. Hangaren var Skandinaviens första inomhusarena för ishockey, curling och konståkning och kallades Ispalatset.

## Förändringar

Ursprungligen låg hangaren nära vattnet, längst in i Lindarängsviken. Under 1950- och 60-talen fylldes viken igen med sprängmassor från Louddens nya berggrum. Där anlades 1971 en containerterminal. Därför ligger hangaren idag långt upp på land.

Den östra sidobyggnaden brandskadades 1955 och återuppbyggdes med Siporexblock. Vid nyuppförandet försågs den med två horisontella förnsterband (istället för ett som ursprungligen). Detta för att kunna delas upp i två plan.

År 1996 restaurerades den då starkt förfallna byggnaden.

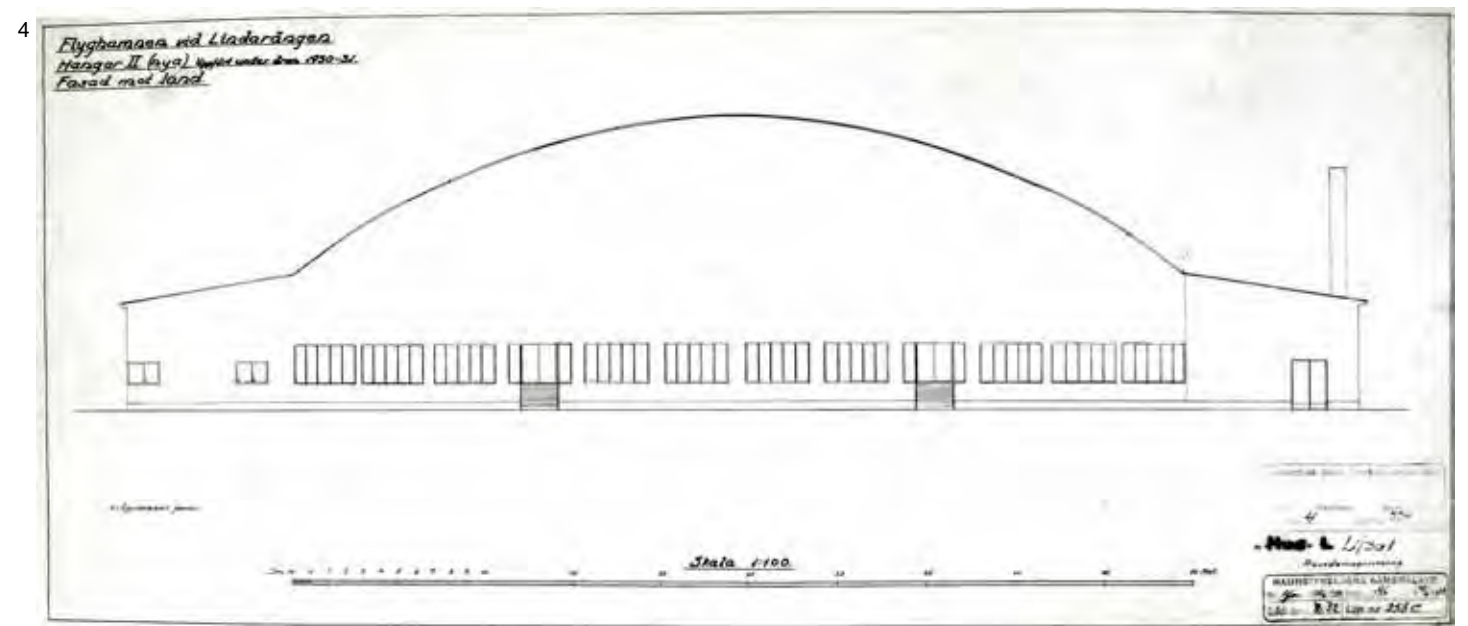
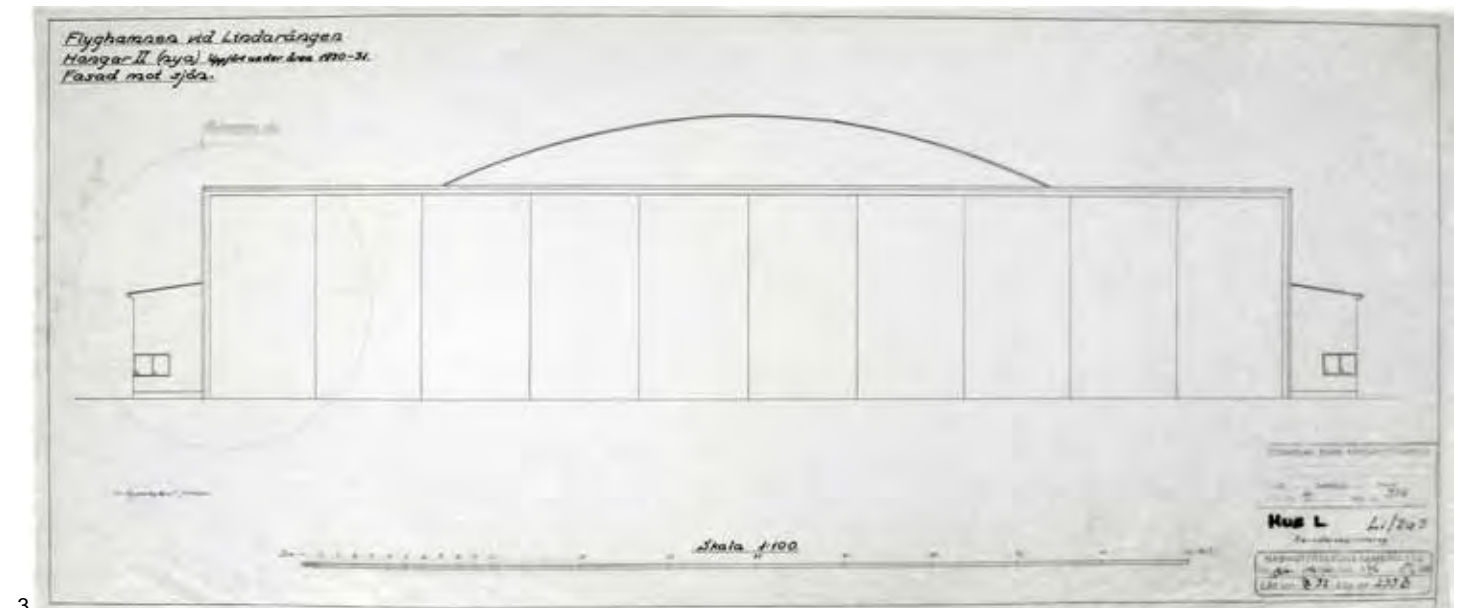
## Användning

Större delen av reguljärflyget upphörde 1936 då Bromma flygplats öppnades. Under andra världskriget användes flyghamnen av flygvapnets marinspaningsförband och mellan -45 och -52 var den bas för postflygning till isolerade skärgårdsöar. Från 1952 har flyghangaren använts som lager.

## Skyddsföreskrifter

1. Byggnaden får inte rivas.
2. Byggnaden får inte till det yttre förändras. (Härmed avses inte åtgärder som syftar till återställande av takfönster eller den fasad som förstördes av brand 1955.)
3. Åtgärder får inte vidtagas som medför ingrepp i stomme och takbågar.
4. Åtgärder får inte vidtas som medför ändring i fast inredning såsom löpbana och blockvagnar.
5. Byggnaden skall underhållas så att den inte förfaller. Vård- och underhållsarbeten skall utföras med traditionella material och metoder så att det kulturhistoriska värdet inte minskar.

Ur Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut 1995-06-09 om byggnadsminnesförklaring av flyghangaren vid Lindarängen.





# I 1 - Vattentorn

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Känslig

## Kulturhistoriskt värde

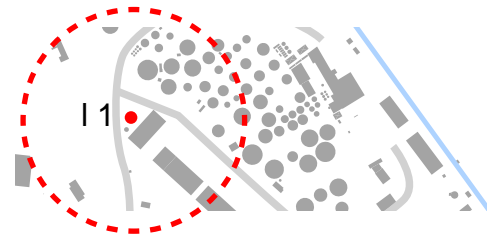
Vattentornet har ett kulturhistoriskt värde som den synligaste representanten för oljehantering i bergtrum på Loudden. Tornet har ett väl synligt läge vid Louddens entré, en medveten formgivning och ett karaktärsskapande material, gult tegel, som återkommer på flera byggnader inom udden.

## Känslighet/tålighet

Vattentornet är känsligt för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



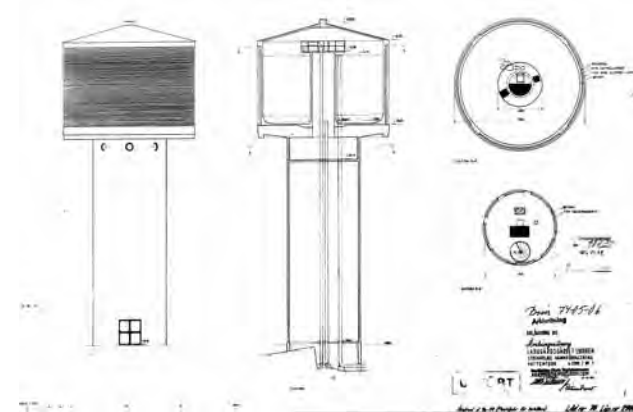
## Ursprunglig utformning och funktion

Vattentorn uppfört 1954. Det är en platsgjuten betongkonstruktion med en högt sittande cistern klädd med gult tegel på ett skaft av gjuten betong. Tornet säkrar vattentillgången i bergrummen. Där flyter petroleumet på en vattenyta som justeras så att luftfickor med explosiva gaser inte uppstår.

## Bevarandestatus

Byggnaden används för sitt ursprungliga ändamål. Dess tak är provisoriskt lagat efter en vinterstorm.

1 Ritning vattentorn 1954 - fasad, sektion, plan. Källa: Stockholms



2 Exteriör 2013.



# I 2 - Lagerbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

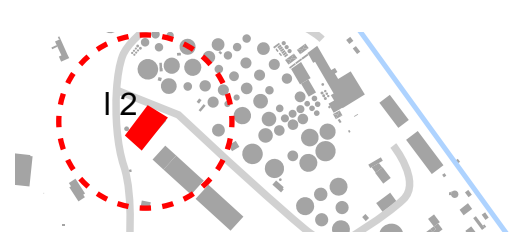
Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av Louddens oljehantering. Den enkla byggnaden har ett tidstypiskt utförande i utpräglad modernistisk stil och ligger väl synlig vid områdets entré.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring. Vid ändring bör hänsyn tas dess modernistiska enkla arkitektur.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Ursprunglig utformning och funktion

Lager- och tapplokal uppförd 1971. Byggnaden ligger i souterräng och har en sockel av betong samt två våningar klädda med trapetskorrugerad plåt. Ljusinsläpp genom fönsterband på långsidorna.

## Bevarandestatus

Byggnadens ursprungliga karaktär är välbevarad. Byggnaden används idag till förvar av Louddens mobila skumsläckningsaggregat.



1 Exteriörer 2013.





# I 3 och I 4 - Garage

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

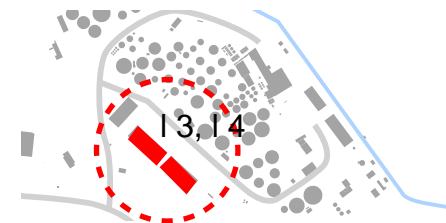
Garagen har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av oljehanteringen på Loudden. Byggnaderna är dock av enkel karaktär och delvis förändrade. Deras låga höjd och läge uppe på berget, bakom cisternerna, gör att de inte kan anses höra till Louddens karaktärsskapande bebyggelse.

## Känslighet/tålighet

Anläggningen är tålig för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4

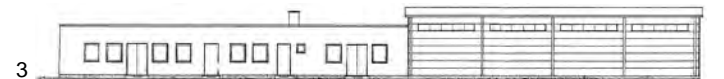


## Ursprunglig utformning och funktion

Låga långsträckta garagebyggnader med tillhörande kontor och personallokaler. Byggnaderna uppfördes för Gulf, OK och BP under 1950-talet. Kontorsdelen längst i norr tillbyggd 1982.

Fasaderna är enkla och är antingen putsade/synlig betong eller klädda med plåt. Södra garaget, ursprungligen tillhörande OK, har en kontorsdel vars fasader är klädda med tidstypisk mosaik.

1 Norra garegelängan samt den tillbyggda kontorsdelen  
2 OKs garage med glasmosaikfasader.  
3 BPs garage, ritning 1953. Källa BNA.



Framför garagelängorna finns tappstationer för respektive bensinbolag. Tappstationernas tak tillkom på 1970-talet.

## Bevarandestatus

Byggnaderna har genomgått flera smärre ombyggnader, både interiört och exteriört.

# I 5 - Kontors- och verkstadsbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Kulturhistoriskt värde

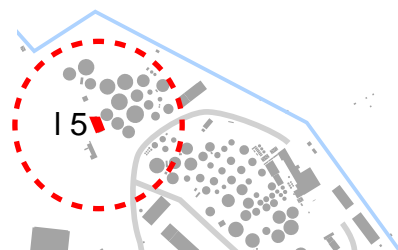
Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av oljehanteringen på Loudden. Byggnaden har en mycket enkel karaktär, men ligger i ett tydligt sammanhang med cisterner och tappstation.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Ursprunglig utformning och funktion

Mindre kontors- och verkstadsbyggnad uppförd av ett enskilt bensinbolag, troligen Texaco runt 1960. Fasader av rött tegel. Ligger i ett tydligt sammanhang med cisterner och tappstation.

## Bevarandestatus

Byggnadens enkla karaktär är bevarad.

4 Exteriör av byggnadens gavel 2013.





# I 6 - Kontors- och verkstadsbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

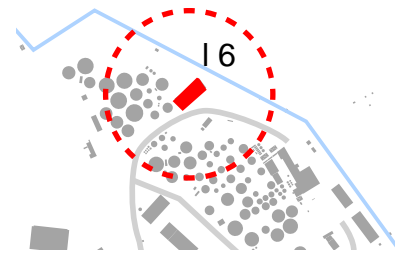
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av oljehanteringen på Loudden. Byggnaden har en enkel men tydlig karaktär och ligger väl synligt i området.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Större kontors- och verkstadsbyggnad uppförd av ett enskilt bensinbolag, troligen Texaco runt 1960. Modernistisk arkitektur med fasader av rött tegel, synliga betongbalkar, betongglas samt på kortsidan fönsterband mellan putsytor.

## Bevarandestatus

Anläggningen har en välbevarad karaktär men har genomgått mindre ombyggnader.



1 Exteriörer 2013.



# I 7 - Kontorsbarack

## Kulturhistorisk klassificering

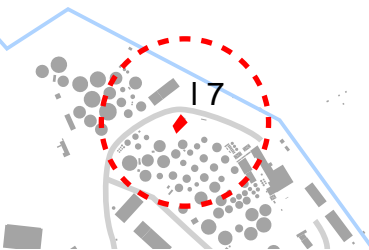
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av oljehanteringen på Loudden, ligger väl synlig inom området men har en enkel och tillfällig karaktär.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Oansenlig envåning putsad barackbyggnad från 1940-50-tal. Denna byggnadstyp har förekommit runt om på Loudden, men har rivits och delvis ersatts av modernare byggnader under tidigt 1960-tal.

## Bevarandestatus

Byggnadsvolymen är bevarad. Detaljerna är ändrade och moderniserade. Byggnaden används idag som kontor och laboratorium.



1 Exteriör 2013.



# I 8 - Kontrollbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

Exteriör  
Känslig

## Kulturhistoriskt värde

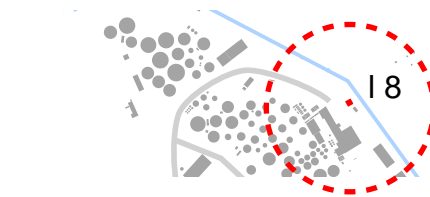
Kontrollbyggnaden har ett kulturhistoriskt värde som representant för oljehantering på Loudden. Byggnaden har ett väl synligt läge vid kajen, en medveten formgivning och ett karaktärsskapande material, gult tegel, som återkommer på flera byggnader inom udden.

## Känslighet/tålighet

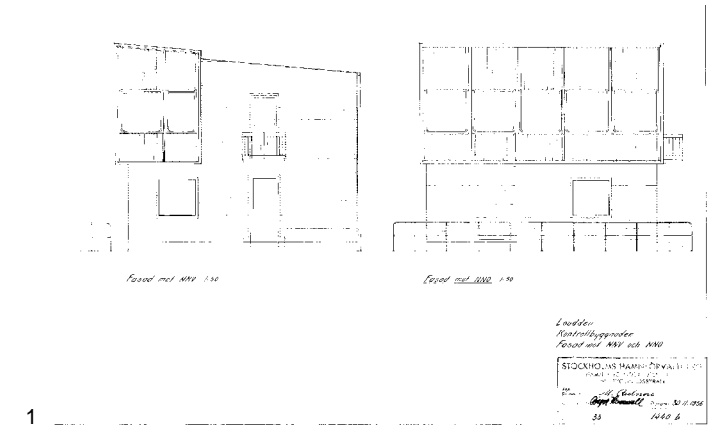
Kontrollbyggnaden är känslig för ändring. Dess exteriör bör ej ändras. Interiören kan anpassas för olika ändamål.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



1 Fasadritning 1956. Källa: Stockholms hamnar  
2 Kontrollbyggnaden 2013.



## Ursprunglig utformning och funktion

Liten kvadratisk kontorsbyggnad i två våningar uppförd 1956-57. Från kontrollrummet på övre plan övervakades lossningen från oljefartygen. Funktionen avspeglar sig i fasaderna där kontrollrummets stora perspektivfönster mot vattnet ger byggnaden dess karaktär, jämte fönster med rundade hörn och gult fasadtegel. Det gula teglet återkommer på flera byggnader från 1950-talet på Loudden. I bottenvåningen fanns personalutrymmen, en telefonväxel och en verkstad.

## Bevarandestatus

Byggnaden är välbevarad. I det f.d. kontrollrummet är hamnchefens kontor.



# I 9 - Smörjoljefabrik

## Kulturhistorisk klassificering

Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

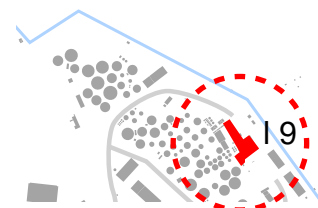
Exteriör  
Känslig

## Kulturhistoriskt värde

Smörjoljefabriken har ett kulturhistoriskt värde som representant för oljehantering på Loudden. Byggnaden har ett väl synligt läge vid kajen och utgör ett landmärke från Lidingö. Fasaderna har en medveten formgivning och ett karaktärsskapande material, gult tegel, som återkommer på flera byggnader inom udden.

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



Byggnaden har en utpräglad funktionalistisk stil med en långsträckt horisontell huvudfasad med tredelade fönsterpartier och lastbrygga och portar längs med bottenvåningen. Mot denna kontrasterar ett sidställt trapphus, en våning högre, med framspringande lisener som betonar vertikaliteten.

Byggnadens inre är endast delvis besökt. Trapphuset är påkostat med tidstypisk utformning och material så som marmor och karosseripanel.

## Bevarandestatus

Byggnadens har genomgått flera ändringar men har en bevarad karaktär. Tegelfasaden och fönstren är oförändrade. Lastbryggans klumpiga skyddstak är sentida och portarna har ändrats. Entréporten är bytt.

Anlutande äldre byggnadsdelar revs 1998 och ersattes med en ny hallbyggnad.

Byggnaden används för sitt ursprungliga ändamål.

3 Fasadritning 1948. Källa: Stockholms byggnadsnämnds arkiv  
4 Samma fasad 2013.





# I 10 - Kontors- och lagerbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering



Klassificering saknas

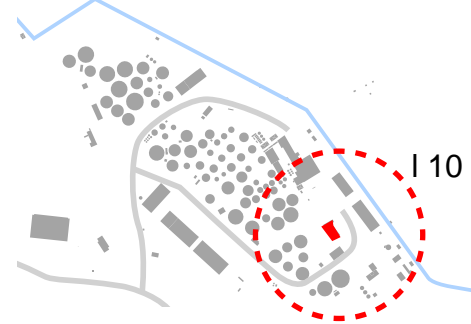
## Känslighet/tålighets



Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av oljehanteringens på Loudden. Byggnaden har en enkel men expressiv karaktär. Dess läge i området är inte framträdande.

## Känslighet/tålighets

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Mindre kontors- och verkstadsbyggnad uppförd av ett enskilt bensinbolag, troligen Shell runt 1960. Modernistisk expressiv arkitektur i ett plan för kontor och två plan för verkstad. Fasader av gulrött tegel och vit puts. Pulpettak med snedställd front täckt med kopparplåt. Huvudfasaden vetter mot vattnet. Kontorssummen ligger indragna innanför en loggia.

## Bevarandestatus

Byggnadens yttre bevarar ursprunglig karaktär. Byggnaden står tom och underhålls ej.

1 Exteriör 2013.



# I 11 - Garage

## Kulturhistorisk klassificering



Klassificering saknas

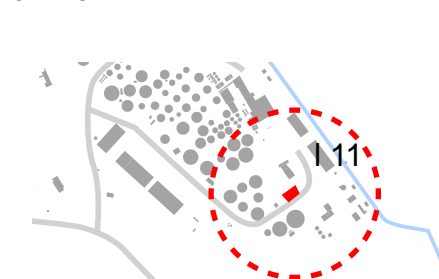
## Känslighet/tålighets



Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av oljehanteringens på Loudden. Byggnaden har en enkel nyttokaraktär. Dess läge i området är inte framträdande.

## Känslighet/tålighets

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Garagelänga tillhörande L10 under pulpettak. Kortsidor av gult tegel. Långsidan är klädd med skivmaterial och upptas till största delen av garageportar.

## Bevarandestatus

Byggnadens har en välbevarad karaktär.

2 Exteriör 2013.





# I 12 - Kontors- och lagerbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

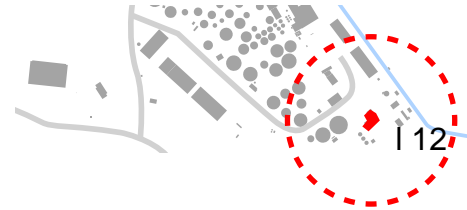
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av oljehanteringens på Loudden. Byggnaden har en enkel men tidstypisk karaktär. Dess läge i området är inte framträdande.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Mindre kontors- och verkstadsbyggnad uppförd av ett enskilt bensinbolag, Mobil Oil, runt 1960. Tidstypisk enkel modernistisk kontorsarkitektur med motfallstak kantat med blåmålad plåt, gavelfasader av rött tegel och långfasad med mörkbruna fönsterband mellan ljusa ytor bestående av skivmaterial. Garage- och lagerdelar har mycket enkel karaktär med framträdande skärmtak.

## Bevarandestatus

Byggnadens yttre bevarar ursprunglig karaktär. Byggnaden används idag av Reci Industri AB som tar hand om restprodukter och farligt avfall för att därur återvinna material



1 Exteriör 2013.

# I 13 - Oljeavskiljare

## Kulturhistorisk klassificering

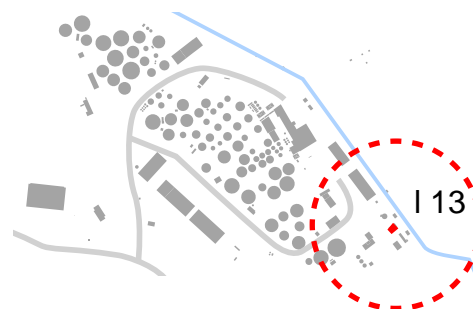
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde som en del av oljehanteringens på Loudden. Byggnaden har en enkel karaktär. Dess läge i området är inte framträdande.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är tålig för ändring.

## Ursprunglig utformning och funktion

Liten funktionsbyggnad i gult tegel från 1968.

## Bevarandestatus

Byggnadens karaktär utvändigt som invändigt är bevarad. Används fortfarande för sitt ursprungliga syfte.



2 Interiör 2013.



# I 14 - Cisterner

## Kulturhistorisk klassificering

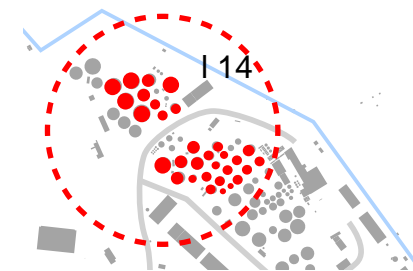
Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

Exteriör  
Känslig  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



1 Louddens oljehamn - situationsplan med de mest kulturhistoriskt intressanta cisternerna markerade. Bland dessa görs ett urval där ett antal cisterner bevaras. Urvalet baseras på arkitektoniska överväganden.  
2-4 Cisterner, exteriörer.  
5 Smörjoljefabrik.  
6 Pirar.

## Kulturhistoriskt värde

Oljecisternerna på Louddens bergknalle är starkt karaktärsskapande. De berättar om petroleumets betydelse för Sveriges utveckling från 1920-talet fram till idag, samt dess färdväg in i landet via oljehamnar.

Sektioneringen, topografin och volymernas varierande mått ger gruppen av oljecisterner en oregelbunden och stark volymverkan i landskapet. Flera cisterner har märkts med respektive oljebolags namn vilket bidrar med en identitetsskapande företagshistorisk nivå till oljehamnen som industriminne.

## Känslighet/tålighet

Anläggningen är som helhet tålig för ändring, men vissa cisterner bör ändå tas tillvara för att oljehamnens historia fortfarande ska vara läsbar. När frågan om vilka cisterner som bevaras avgörs bör hänsyn tas till deras placering - som portmotiv till området, som markörer av bergets höjd eller som spår av rörelsen genom området. (se illustration 1 ovan) Urvalet bör göras genom en avvägning mellan det kulturhistoriska värdet och ett arkitektoniskt ställningstagande. Hänsyn bör tas till att cisternernas naturliga habitat är i klungor samt till hur välbevarade de är. Halvt utsuddade bolagsnamn är kvaliteter värda att beakta då cisterner tas tillvara. Äldre nitade cisterner med betongmantlar ger den största upplevelsen av historiskt djup.

## Ursprunglig utformning och funktion

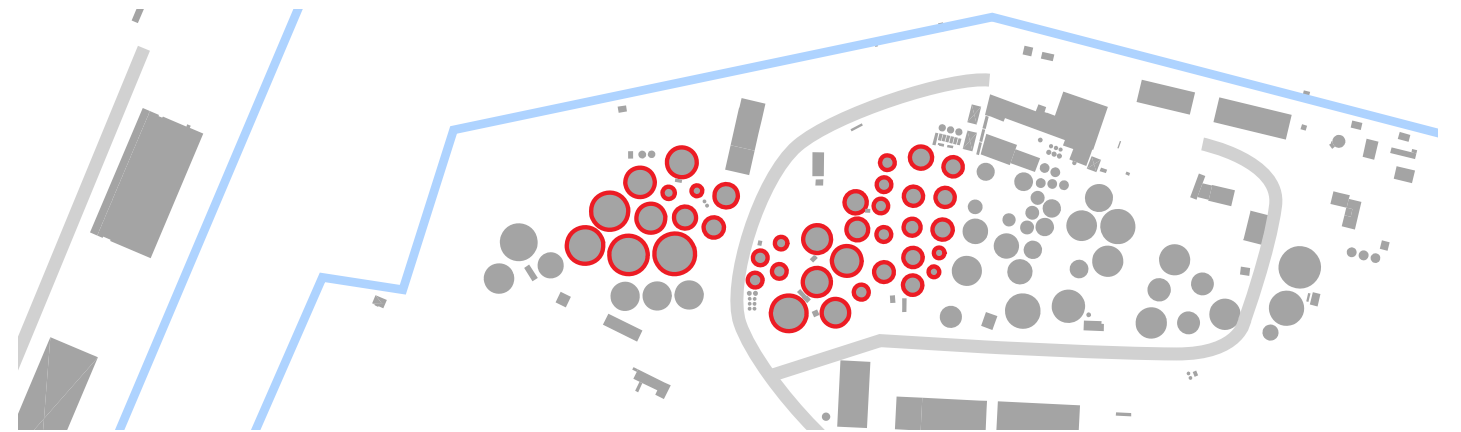
Den mest karaktärsskapande byggnationen på Loudden är de många oljecisternerna. De äldsta cisternerna uppfördes uppe på "oljeberget" som det kallades i folkmun. Berget delades upp i tårtbitar där de olika oljebolagen uppförde egna cisterner. Genom att dela upp berget kunde transporten av petroleum från oljefartygen gå raka vägen upp till respektive bolags cisterner uppe på berget.

De äldsta cisternerna har oftast en betongmantlad sockel och där ovan en plåtcistern bestående av sammannitade plåtar. Senare cisterner har en mindre framträdande betongsockel med svetsade plåthöljen eller, i vissa fall, av korrugerad plåt.

## Bevarandestatus

Det finns ett antal bevarade cisterner från Louddens första utbyggnad. Flera av dem har ett ändrat uttryck då de tilläggsisolerats.

Flera cisterner har märkts med respektive oljebolags namn. Halvt utsuddade namn som Mobil, Jet och Koppartrans kan väcka minnen från rekordårens Sverige.



1



2



3



4



5



6

7



# I 15 - Tillfälliga eller mindre byggnader

## Kulturhistorisk klassificering

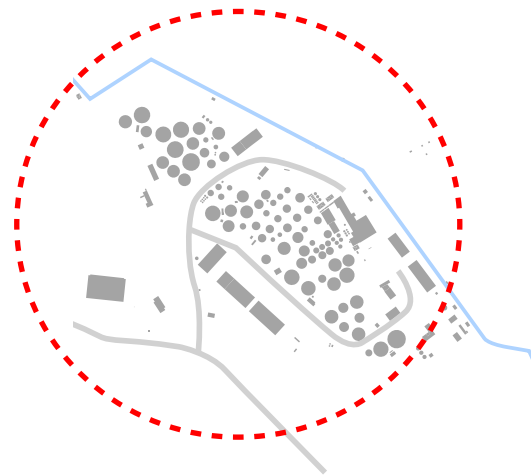
 Klassificering saknas

## Känslighet/tålighet

 Exteriör  
Tålig

## Fastighetsbeteckning

Ladugårdsgärdet 1:4



## Kulturhistoriskt värde

De små eller tillfälliga byggnaderna har ett visst värde som del av oljehanteringen i sin helhet på Loudden. I sig är de dock av enkel karaktär och inte så framträdande i området.

## Känslighet/tålighet

De tillfälliga byggnaderna är tåliga för ändring.

De små byggnaderna är också tåliga för ändring. En ny användning där vissa byggnader hittar en ny funktion är ändå eftersträfvansvärt, t.ex. kanske vissa vaktkurer kan återanvändas.

På Loudden finns ett stort antal mindre byggnader. De har oftast en understödjande funktion till verksamheterna eller har tillfällig karaktär eller ingår som en del i en produktionsutrustning.

Flera små byggnader ligger inne bland cisternerna eller andra svåråtkomliga områden och har inte inventerats.

En typ av mindre byggnader är de så kallade berggrumstopparna. Det är små oansenliga plåstugor som utgör de enda synliga delarna av de omfattande berggrum som perforerar Louddens berg.

Vaktstugor är en typ av små byggnader som finns i området och som flera gånger har gjorts om och bytts ut. Vaktkurer finns idag vid grinden till Loudden, längs med kajen och ute på piren.

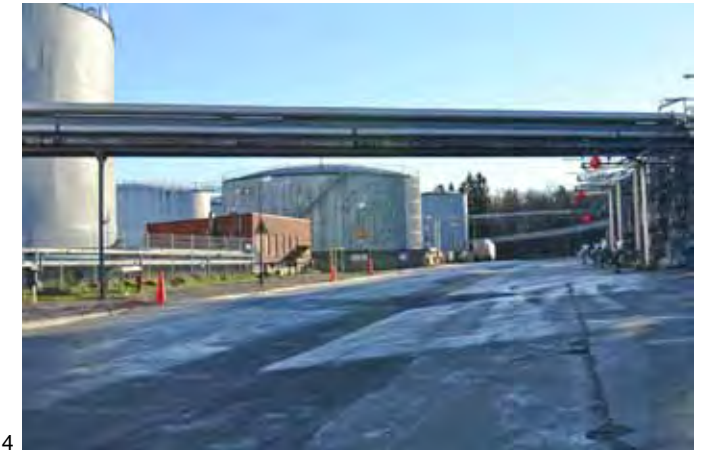
Transformatorstationer finns flera på området av olika ålder och karaktär.

Vid kajen finns flera större lagertält av mer tillfällig karaktär.

- 1 Tillfälliga lagertält
- 2 Transformatorstation
- 3 Mindre lagerbyggnad för Jet.
- 4 Mindre byggnad för Koppartrans.
- 5 Berggrumstopp
- 6 Vaktkur vid kaj.



3



4



1



5



2



6



# Sammanfattning

## Bakgrund

I Norra Djurgårdsstaden ska f.d. industrimark och hamnytor tas i anspråk för stadens tillväxt. Södra Värtahamnen, Frihamnen och Louddens oljehamn utgör sammantaget en stor del av Norra Djurgårdsstadens utvecklingsområden. Processen sker i samverkan med Stockholms hamnar som trots att de överger stora verksamhetsytor, till förmån för stadsutvecklingen, kommer att bedriva sin verksamhet vidare från pirarna i Värtahamnen och Frihamnen.

## Uppdrag

Denna kulturmiljöutredning fungerar som ett antikvariskt planeringsunderlag i en planprocess vars förutsättningar är särskilt komplexa. För att stadsdelen ska få det innehåll som staden med dess medborgare, näringsliv och besökare efterfrågar måste infrastrukturlösningarna integreras väl i stadsdelen. I detta fall ska både Spårväg City och Norra länken samordnas med en bibehållen hamnfunktion vilket är en särskild utmaning.

I en socialt hållbar stad är det särskilt viktigt att ta tillvara så mycket som möjligt av platsens kulturhistoria och integrera den i den nya stadsdelen. Att ge den nya stadsdelen historiska referenspunkter som strategiskt inordnade i den nya stadsväven berättar om den historiska hamnverksamheten är särskilt viktigt i en stadsdel som i stora stycken kommer att framstå som helt nybyggd.

## Syfte

Kulturmiljöutredningen är ett kunskapsunderlag som syftar till att det kulturhistoriska värdet i Södra Värtahamnen, Frihamnen och Louddens oljehamn ska kunna tas tillvara långsiktigt. Den redovisar de kulturhistoriska kvaliteter som området idag besitter. Utredningen går ett steg djupare i analysen av bebyggelsemiljöns känslighet avseende eventuella ändringar. Dokumentet kan därmed vara operativt i plan- och byggprocessen t.ex. genom att de delar och strukturer som framför allt bär det kulturhistoriska värdet tas tillvara i den nya helheten.

## Kulturhistoriskt värde

Utgångspunkten för analysen av det kulturhistoriska värdet tas i hamnområdets historia. I de påtagliga dokumentvärdena kan den fysiska miljön läsas som en historiebok och genom de upplevelser miljön erbjuder skapas värde.

### Byggnadshistoriskt och arkitekturhistoriskt värde – den industrialiserade stadens hamn

Den vattennära djurgårdsmarken förvandlades steg för steg från agrar produktion till ett landskap baserat på sjöfart, handel och industri med i huvudsak hårdjorda ytor – kajer, spår, upplag, kranar etc samt byggnader för magasinering. Dessutom har en rad byggnader för förvaring funnits i hamnen – skjul och magasin och byggnader med specifika funktioner, från kranverkstäder till sammansättningsverkstad för bilar. Hamnen har successivt utvidgats p.g.a. adderade funktioner – dels längs kustlinjen norrut och söderut, dels genom avsevärda utfyllnader där hamnbassänger och pিরer skapats. Verksamheten har karaktäriserats av föränderlighet. Därför är hamnen som företeelse – oavsett dess fysiska uttryck – ett kulturhistoriskt värde i sig. Det kan betyda att en del, exempelvis en kran eller en kajskoning, kan vara relativt sentida men ändå representera hamnverksamhetens tekniska utrustning över tid.

Värtahamnens första hamnbassäng har ett läge och en riktning som utgår från Storängsvikens naturliga hamn. Den var utgångspunkten för den under lång tid kontinuerliga utbredningen av hamnområdet. Frihamnens tillkomst åt söder innebar att ytterligare kaj, hamnbassäng och pير tillkom. Detta har gjorts genom omgestaltning där utfyllnad tillämpats samtidigt som strandlinjen fungerat som utgångspunkt för gestaltningen.

Söder om Värtahamnens bassäng var hamnytorna med förrådsbyggnader och upplagsytor ordnade i ett rätvinkligt rutnät, avgränsat av järnvägen åt väster. Industrispåren drogs ut i böjda former på Frihamnens pير, efter dessa radier och kajernas rätta linjer strukturerades bebyggelsen i Frihamnen. Oljehamnen på Loudden har en egen karaktär genom att den bergiga topografin togs som utgångspunkt för anläggningen och omfattande, vertikalt orienterade bergrum för förvaring av olja och bensin anlades. Vattentornet är ett uttryck för att bensin förvarades på vatten i bergrum. På berget har en stor mängd oljecisterner grupperats, skilda åt av distributionsledningar. Cisternerna har en medvetet gestaltad volymverkan i landskapet. En järnväg har dragits genom berget och ut till förtöjningsplatser på kajen, vilken anlagts på utfyllnad.



# >>Sammanfattning

Att Frihamnen anläggs representerar ett stort samhällshistoriskt värde. Redan 1918 har sprängningsarbeten utförts och järnvägsspåren har anlagts. Magasin 1, första administrationsbyggnaden och det första porthuset har också anlagts. Källa: Stockholms stadsmuseum



Bland arkitektoniska enskildheter märks t.ex. stationshuset och kommunalhuset, liksom den 1920-talsklassisistiska arkitekturen som ger både Värtahamnen och Frihamnen ett representativt drag. Byggnaderna är historiska referenser i det samtida hamnområdet. Både arkitektens arbete och kvaliteten på utförandet har i flera fall gett ett resultat med hög arkitektonisk verkshöjd.

## Samhällshistoriskt och socialhistoriskt värde – sociala villkor i en internationell hamn

I det industrialiserade Sverige är Stockholm både huvudstad och hamnstad och hamnen speglar därmed hela landets industri och handel. Hamnens funktion var tidigare främst av betydelse för handelsflottan. Färjetrafiken har förutom en ökande persontrafik inneburit att varutransporter i stor utsträckning förflyttats från handelsflottan till färjetrafiken, där gods på lastbild successivt ökat. På 1960-talet ökade transporter av olja och på 1970-talet genomfördes omställningen från traditionell lastning och lossning med kran till containerhantering. Hamnarna har också rymt produktionsenheter – t.ex. smörjolja, kemikalier - utan att vara ett renodlat industriområde. Detta är tydliga exempel på hur en genomriparande samhällsförändring speglas i hamnens organisation och fysiska uttryck.

I miljön finns ännu fysiska påminnelser om de arbetsförhållanden som rådde i hamnen. Restaurang Skeppet fungerade även som ett väntrum för

hamnarbetarna i väntan på nästa ”påhugg”. De enkla hamnskjulen påminner om den tid då hanteringen av gods – lastning, lossning, stuvning - till stor del skedde manuellt, må vara understött av t.ex. lyftkranar. Handelsflottan hade behov av att göra det möjligt för sina besättningar att få logi då fartygen låg i hamn. För att möta detta behov uppfördes vissa byggnader där denna funktion inrymdes.

## Teknikhistoriskt värde – utrustning för hantering av styckegods

Miljön ska tillgodose behov av olika transportslag vilket gör att teknikinslaget är omfattande. Här finns också teknisk utrustning för hantering av gods och färjetrafik. De fysiska uttryck för detta som ännu existerar är hamnbassänger, kajer, förtöjningsplatser, spår, vägar och uppställningsytor. Traverser, hamnkranar, containerkranar, bergrum, cisterner, ledningssystem etc. En viktig funktion för lastning och lossning har över tid varit kranarna och truckarna. I den yttre miljön speglas det i kvarvarande spår på kajerna och i bebyggelsen genom bevarade byggnader som rymt verkstäder för service av kranar och truckar.

## Autenticitet och patina– bevarade delar i en diversifierad miljö

Delar i den yttre miljön t.ex. teknisk utrustning som traverser har kontinuerligt bytts ut och nya kajer har byggts. Med bebyggelsen är det något annorlunda där flera byggnader är över åttio år. Patina är spår

och förslitningar som över tid avsatts på ett föremål, en byggnad eller en miljö. På motsvarande sätt har hamnarna formats av och slitits med sina verksamheter. Upplevelsen av området består därför av lika delar förtäta stämning, kärvhet, råa material, sofistikerade och kraftfulla enskildheter, modernt företagande och transporter.

## Miljöskapande värde – hård hamnmiljö i vattennära djurgårdslandskap

Nyttan av att anlägga en hamn bedömdes som så stor att den påverkan på Djurgårdslandskapet, i form av sprängning av berg och utfyllnad i vattnet, inte bedömdes som problematisk. Den starkt funktionsbetingade miljön är hårdgjord och mötet mellan Lilla Värtans vatten och Djurgårdens parklandskap är därför drastiskt. I dag tillmäter vi dessa av människohand formade landskapsformer ett kulturhistoriskt värde.

## Symbolvärde, identitetsvärde, kontinuitetsvärde och sällsynthet/representativitet – hamnfunktionen bevarad till vår tid

Hamnen är en symbol för internationell handel och därmed också ett uttryck för ett väl fungerande näringsliv. I dag är den även en symbol för besöksnäring och resande. Sedan tillkomsten av gasverket, bostäderna i Hjorthagen, elverket, Värtahamnen och Frihamnen har området präglats av brukssamhället, energiproduktionen och hamnverksamheten. Färjetrafik,

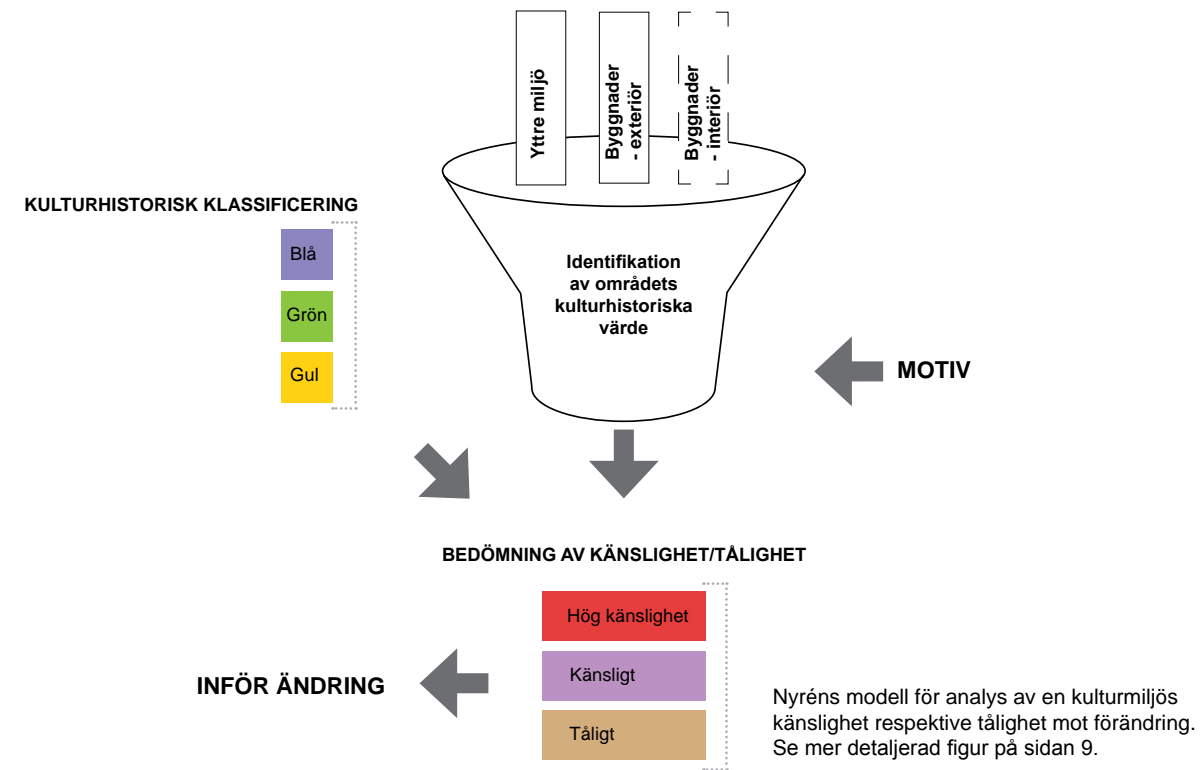
kryssningstrafik, godshantering på frihamnens pir, containerhamnens och oljehamnens verksamhet är alla exempel på hur hamnverksamheten idag lever vidare i en etthundratjugoårig kontinuitet. Den fungerande hamnens närhet till Stockholms innerstad är påtaglig och i en nära framtid när Gärdet och Hjorthagen byggs vidare, på de ytor där hamnverksamhet pågått, kommer staden omedelbart att ansluta till den fungerande hamnen.

## Pedagogiskt värde – att läsa historien i staden

Hamnverksamheten med hantering och lagring av gods, spannmål, olja, naturgas etc. samt persontrafik ger en livlig och diversifierad miljö. En viktig del av denna miljö är de många trafikrörelserna som genereras av allt från lastbilar till förflyttning av containrar m.m. Till sin form har hamnhanteringen kontinuerligt förändrats men i sin nuvarande form representerar den den historiska verksamheten. Den tar sig fysiskt uttryck i form av struktur, anläggningar i mark, teknisk utrustning och byggnader. Här märks hamnarnas plangeometri, topografi, hamnbassänger, kajer, pirar, spår, cisterner och silor som gemensamt tecknar hamnarnas historia.



# >>Sammanfattning



## De olika hamnarnas karaktärer

Områdets tre delar har gemensamma drag men de olika hamnarna har samtidigt tre olika karaktärer, kopplade till respektive hamns specifika verksamhetshistoria. Gemensamt är att de karaktäriseras av det distinkta mötet mellan å ena sidan Lilla Värtans vatten, å andra sidan hamnens kajer, hårdgjorda ytor och pirarna, som till stor del skapats genom utfyllnad. Dessa miljöer är resultatet av en kombination mellan topografiska och logistiska förutsättningar som ger oregelbundenhet, dels är de resultatet av en vilja att gestalta och ordna den fysiska miljön.

Södra Värtahamnen har byggts upp rätvinkligt utifrån dess hamnbassäng och den åt söder anslutande rutnätsplanen. Samtidigt uppvisar området en avsevärd variation avseende byggnadstyper, dock är flera tomter idag obebyggda p.g.a. rivningar. Det välordnade rutnätet möter i väster järnvägens diagonal, som dragits vid foten av Kampenmentsbacken. Längs järnväg och den parallella Södra Hamnvägen finns en sekvens av historiska verksamhetsbyggnader bevarade som starkt bidrar till att bibehålla hamnkaraktären.

Frihamnens 1920-talsklassistiska enhetlighet i tegel och trä har kombinerats med en komplicerad planstruktur. Kranspår har anlagts och byggnader uppförts längs den f.d. strandens, pirens och bassängens raka kajer samt längs de böjda järnvägsspår som dragits ut på piren. I söder där området möter Drottningbergets djurgårdsmark bildar Fordfabriken, Lindarängshangaren och containerhamnen med kran ytterligare en miljö med egen karaktär.

Louddens kuperade terräng präglas av de oljecisterner som grupperats på uddens höjd. Mot vattnet kantas udden av kajer som anlagts på utfyllnad. Även olje-hamnen har till del strukturerats av en järnväg vars radie böjer av och når kajen via en sprängning genom berget. Sammantaget ger dessa beståndsdelar en helt egen miljö.

## Analys av känslighet/tålighet

Ett industri- eller verksamhetsområde speglar ett kulturhistoriskt värde som berättar om en helhet, en verksamhetens och arbetslivets sammanhang: här ligger det övergripande kulturhistoriska värdet. Vid ett kommande återbruk och utveckling av hamnområdet finns det även behov av att gå in i enskildheter. Vad kan ändras och vad får inte röras? Hur ser graderna däremellan ut?

Ett övergripande syfte med analysen är att dels redovisa bebyggelsemiljöns kulturhistoriska värde, dels bedöma områdets känslighet och tålighet avseende ändringar och tillägg. Här ställs värden mot varandra och prioriteringar görs. Metoden kan liknas vid en industriell process där råvaran förädlas: i detta fall information om bebyggelsens kulturhistoriska värde. Informationen om hamnarnas fysiska miljö sorteras enligt kategorierna yttre miljö och byggnad exteriör med stomme. Även interiörer vägs in i några fall då byggnaden är klassificerad eller då den under arbetet med denna kulturmiljöutredning har bedömts som kulturhistoriskt värdefull.

Resultatet av analysen presenteras dels i områdesplaner som visar helheten (s. 26-29), dels i en katalogdel - del 2 - där enskildheternas känslighet och tålighet bedöms (s. 37-112).



# >>Sammanfattning

1 Ett panorama över hamnområdet med Kaknästornet i söder och Lidingöbron i norr. Källa: Stockholms stadsbyggnadskontor



## Att ta tillvara och utveckla

Stadsutvecklingsprojektet i hamnområdet kommer att leda till en genomgripande förvandling. För att kulturhistorien även fortsättningsvis ska vara möjlig att läsa i den omvandlade fysiska miljön krävs att befintliga kulturvärden hanteras med omsorg.

Områdets olika delar har gemensamma drag men de olika hamnarna har samtidigt tre olika karaktärer, kopplade till respektive hamns specifika verksamhetshistoria. Hamnområdet bör utformas utifrån befintliga stukturer - riktningar givna av bassäng, pir, kajer, spårradier och höjdernas topografi. Dessutom bidrar ett strategiskt bevarande av ett antal kulturhistoriskt intressanta byggnader och anläggningar till att föra vidare hamnens karaktär.

Planläggningen av stadsdelen, vilken även inbegriper hur Spårväg City ska dras genom området, bör göras på ett sådant sätt att de karaktärsskapande historiska platserna och byggnaderna framhävs i den nya stadsbilden, både fysiskt och visuellt.

Att integrera så många historiska referenser som möjligt i stadsbyggandet är eftersträvaransvärt eftersom det dels ger möjlighet till att läsa historien i den fysiska miljön, dels bidrar till att områdets brukare, boende och besökare kan identifiera delar från hamnverksamheten, lättare orientera sig och känna historisk förankring i en i övrigt påtagligt nyskapad miljö.

Ett sätt att integrera historiska referenser i stadsbyggandet är att de viktiga platserna – ofta i anslutning till befintliga byggnader - knyts samman av de planerade stråken genom området. Oavsett färdssätt bidrar förflyttningen inom området till att lyfta fram hamnarnas kulturhistoria och göra den läsbar. En sådan gestaltning har ett pedagogiskt värde genom att den främjar en djupare förståelse för historiska funktioner och skeenden på platsen.

Det är viktigt för byggnadernas historiska läsbarhet att de inte fysiskt skärs av från sitt sammanhang utan behåller sin koppling till sitt specifika omland.

Genom att skapa så många siktlinjer genom området som möjligt kan sammanhanget mellan hamnområdets norra och södra del tydliggöras, dessutom kan höjderna i väster och vattnet i öster visuellt kopplas samman.

Ett historiskt tema i hamnen är spårens radier vilket med fördel kan tas upp då dragningen av spårvägen läggs fast. Även då ny bebyggelse planeras kan denna hamnens logik tjäna som inspiration. Befintliga gatunamn med hamnanknytning bör bibehållas.

I Frihamnens inre del har området ordnats utifrån en i stadsbilden stark axel i hamnbassängens och Frihamnsgatans förlängning. Detta motiv är en tillgång och bör tas tillvara och utvecklas i den nya strukturen.

På detta sätt kan kulturmiljöutredningens analyser och slutsatser används i planeringsarbetet i ett växelspel där förslagen formas utifrån en gedigen kunskap om områdets kulturhistoriska värde.



# Begrepp

De begrepp som förekommer inom fälten kulturmiljövård och restaurering har då de används i olika sammanhang olika innebörd. Här beskrivs därför vad vi i detta dokument avser med begreppen.

- **Kulturhistoriskt värde** är det begrepp på vilket denna kulturmiljöutredning vilar. I kapitlet Identifikation av kulturhistoriskt värde presenteras de företeelser och fysiska delar i området som är betydelsebärande och därmed läsbara. Mer om hur begreppet används beskrivs bl.a. under rubriken Metodik och i kapitlet Identifikation av kulturhistoriskt värde.
- **Kulturhistorisk känslighet respektive tålighet** är för denna utredning ett centralt begrepp. Analysen avser att ringa in och bedöma hur känslig struktur, yttre miljö och bebyggelse är i förhållande till framtida ändringar. Oavsett vilken metod som används vid framtida eventuella ändringar - renovering, restaurering, varsam ombyggnad- förhåller man sig till begreppet känslighet/tålighet. Det kan gälla allt från ombyggnader, över rivning, tillbyggnad, påbyggnad till exploatering i anslutning till aktuell byggnad eller på aktuell markyta. Begreppet förklaras i kapitlet Analys av känslighet/tålighet (s. 8).
- Med **restaurering** avses en åtgärd eller flera som syftar till att ge en befintlig byggnad eller byggnadsdel en utformning den hade vid en given tidpunkt. En restaurering utgår från befintliga kvaliteter och rymmer ofta konserveringsåtgärder. Att restaurera är inte att rekonstruera hela byggnadsdelar: dock kan detaljer som

saknas eller förstörda ytskikt återskapas.

- **Rekonstruktion** är att återföra en byggnad, eller delar av den, till ett tillstånd eller en utformning som delvis gått förlorat. Rekonstruktioner är försvarbart endast under särskilda omständigheter där t.ex. det pedagogiska värdet bedöms vara viktigare att framhålla än dokumentvärdet eftersom graden av autenticitet är lägre för en rekonstruktion.
- Vid en **renovering** ändras delar av en byggnad p.g.a. nya funktionskrav. I en renovering kan moment av restaurering ingå.
- Begreppet **ändring** är i det närmaste liktydigt med ombyggnad. Ändring är ett begrepp som infördes genom omarbetningen av Plan- och bygglagen (PBL) 1995. Sedan 2011-05-02 gäller ny Plan- och bygglag.
- **Att ta tillvara kulturhistoriskt värde** är ett begrepp som används i den proposition från 1993/94 som föregick PBL 1995. Till skillnad från det snävare begreppet ”bevara”, implicerar begreppet tillvaratagande att nya funktioner kan föras in i en kulturhistoriskt intressant miljö samtidigt som de fysiska bärarna av värdet tas tillvara.
- Med **yttre miljö** avses all miljö utomhus – platsbildningar, gator, gränder, parker, trädgårdar, naturmark, markbeläggning, inhägnader etc.



# Källor

## Tryckta källor Litteratur

Cramér, Margareta, 20-talsklassicism i Frihamnen.  
Arkitekturmuseets årsbok, Stockholm 1983

Lilienberg, V. E., Stockholms hamnar, kajer och broar,  
utdrag ur ”Stockholm: Sveriges hufudstad skildrad med  
anledning af allmänna konst- och industriutställningen  
1897”, Stockholm 1897.

Lundberg, Karl Albert, Berättelse öfver Värtahamnens  
och Stadsgårdshamnens utvidgning, Stockholms stads  
byggnadskontor 1912

Sandlund Margareta, Värtahamnen förr, S:t Eriksårsbok  
Stockholm 1978

Ström-Billing, Inger, Stockholms hamn 1909-1939 –  
näringsliv och politik i samverkan. Monografi utgiven av  
Stockholms stad. Liber förlag 1984

Stockholms stränder –från industri till bostäder,  
Samfundet S:t Erik/Ordfront förlag 2003

Stockholm utanför tullarna – Nittiosju stadsdelar i  
ytterstaden, Stockholmia förlag, Stockholm 2003

Stockholms frihamn: kort redogörelse för dess tillkomst  
och utförande. Stockholms Frihamns AB 1926

Stockholms hamn, Stockholms stads hamnstyrelse 1929

Stockholms hamn, Stockholms stads hamnstyrelse 1937

Stockholms hamn, Stockholms stads hamnstyrelse 1949

## Rapporter

Industrimiljöer i Stockholm – ytterstaden,  
byggnadsinventering 1979-80, SSM, Stockholm 1981  
Värdefulla industrimiljöer i Stockholm, SSM,  
Stockholms stad 1984

## Länkar

Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister  
[www.bebyggelseregistret.raa.se](http://www.bebyggelseregistret.raa.se)  
Stockholms hamnar  
[www.stockholmshamn.se](http://www.stockholmshamn.se)  
Tradera  
<http://www.tradera.com>

## Otryckta källor Arkiv

Arkitekturmuseet – Arkitektregister  
Stockholms hamns ritningsarkiv (SH) - ritningar  
Stockholms stadsarkiv (SSA) - Ritningar  
Stockholms stadsmuseum (SSM)- Fotografier,  
inventeringar, ärenden, klassificering  
Stockholms stadsbyggnadskontor (SBK) - Flygfoton,  
kartmaterial  
Stockholms stadsbyggnadsnämnds arkiv (BNA) –  
Bygglovärenden  
Lantmäteriet - Flygfoton





# Kulturhistorisk konsekvensanalys

Södra Värtan i Stockholm



## Kulturhistorisk konsekvensanalys – Södra Värtan i Stockholm

2016-12-12

Beställare:

Exploateringskontoret, Stockholm stad genom Jens Edholm

Arbetsgrupp på:

Marcus Ängeby, byggnadsantikvarie

Johanna Hadmyr, byggnadsantikvarie

Urban Nilsson, byggnadsantikvarie

Omslagsbild:

Bebyggelse utmed Södra Hamnvägen i Södra Värtahamnen/Södra Värtan.

Vybilderna i rapporten är fotograferade av Lennart Johansson på Stockholms stad.

Förslagets volymer är inlagda i vybilderna av Stockholm stad.

Översta bilden på sid. 34 är hämtad från Lilienberg, V. E. *Stockholms hamnar, kajer och broar* som ingår i boken *Stockholm: Sveriges hufvudstad skildrad med anledning af allmänna konst- och industriutställningen 1897*.

Nedersta bilden på sid. 34 och översta bilden på sid. 36 är hämtade från Stockholms digitala stadsmuseum på internet.

Övriga fotografier är tagna av Nyréns.

Begreppen Södra Värtan och Södra Värtahamnen:

När begreppet Södra Värtan används i rapporten åsyftas området inom den föreslagna planområdets gränser. När begreppet Södra Värtahamnen används åsyftas hamnen med dess historiska utbredning som sydlig del av Värtahamnen. Södra Värtan upptar större delen av Södra Värtahamnen. Påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden innebär således indirekt även en påverkan på Södra Värtahamnens kulturhistoriska värden.

Rapporten läses bäst dubbelsidigt i liggande A3-format.

### Nyréns Arkitektkontor

Nackagatan 4, Box 4709

116 92 Stockholm

08-698 43 00

info@nyrens.se

www.nyrens.se



# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>4</b>	<b>Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller</b>	<b>22</b>
Bakgrund	4	Vy från Skansen	22
Syfte	4	Vy från Djurgårdsbrunnsvägen	24
Metod	4	Vy från Lindarängsvägen	26
Avgränsning	4		
Gällande lagrum	4	<b>Slutsats: Förslagets påverkan på riksintresse och nationalstadspark</b>	<b>28</b>
		Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården	28
<b>Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården</b>	<b>8</b>	Förslagets påverkan på Nationalstadsparken	28
Förutsättningar för bedömning av påverkan på riksintresset	8		
Officiell riksintressebeskrivning: Stockholms innerstad med Djurgården	8	<b>Förslagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden</b>	<b>30</b>
		Förutsättningar för bedömning av påverkan på kulturhistoriska värden	30
<b>Nationalstadsparken Ulriksdal – Haga – Brunnsviken – Djurgården</b>	<b>10</b>	Beskrivning av planförslagets huvuddrag	32
Förutsättningar för bedömning av påverkan på Nationalstadsparken	10	Konsekvenser för plan och yttre miljö	34
Värdebeskrivning: Nationalstadsparken Ulriksdal – Haga – Brunnsviken – Djurgården	10	Konsekvenser för befintlig bebyggelse	36
		Konsekvenser av ny funktion	39
<b>Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården</b>	<b>12</b>	Konsekvenser för omgivande miljö	40
Vy från Fjällgatan	12	Sammanfattning och slutsats: Förslagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden	41
Vy från Monteliusvägen	12	Slutsats: Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården, bedömning utifrån påverkan på kulturhistoriska värden	41
Vy från Millesgården, Lidingö	16		
Vy från Bodal, Lidingö	18		
		<b>Bilaga: Vyer i större format</b>	<b>42</b>
<b>Förslagets påverkan på Nationalstadsparken</b>	<b>20</b>		
Vy från Hagaparken	20		



# Inledning



1

Röd pil visar förslagets volymer som är tecknade i grönt.



2



3



4

## Bakgrund

Som ett led i utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden utvecklas Södra Värtan, ett planområde inom Södra Värtahamnen. Södra Värtahamnen är den mittersta av hamnarna vid Lilla Värtan och gränsar i norr till Värtahamnen och i söder till Frihamnen. Detaljplanens huvudsyfte är att omvandla hamnområdet i Södra Värtan till en kvartersstad med blandade funktioner och hög bebyggelsetäthet. Planområdet ligger inom Stockholms innerstad med Djurgården som är riksintresse för kulturmiljövården. Planen ligger öster om Nationalstadsparken.

## Syfte

Konsekvensanalysen har ett tredelat syfte:

- Analysera förslagets påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården
- Analysera förslagets påverkan på Nationalstadsparken
- Analysera förslagets påverkan på Södra Värtans kulturmiljövården

## Metod

Analysen av påverkan på riksintresse och nationalstadspark utgår dels från den officiella riksintressebeskrivningen och den värdebeskrivning för Nationalstadsparken som finns med i *Vård- och utvecklingsplan för Kungliga nationalstadsparken*, dels från ett antal vybilder som är tagna mot Södra Värtan. Valet av vybilder har föregåtts ett utredningsskede då en rad möjliga vypunkter från olika platser i riksintresset och Nationalstadsparken listades. Flera av dessa punkter uteslöts

vid studie av förslagets volymer i Stockholms stads 3D-modell.

Den föreslagna bebyggelsens synlighet i stadsbilden är beroende av skärgårdslandskapets topografi utifrån flera aspekter: Synligheten från utsiktsplatser högt belägna i landskapet (Katarinaberget och Mariaberget). Synlighet från öppna landskaps- och vattenrum (Stora Pelousen i Hagaparken, Ladugårdsgärdet och Lilla Värtan). Synligheten i relation till omgivande höjder (planområdet ligger nära och döljs till stora delar av Lilla och Stora Jägarberget i Hjorthagen, Gärdeshöjden, Kampementsbackarna och Drottningberget). Ytterligare vyer kunde uteslutas efter det att staden lagt in förslagets volymer i fotografier tagna från de valda platserna. Dessa uteslutna vyer var:

- Vy från Koppartälten i Hagaparken, där volymerna döljs av höjdparter och träd (se bild 1 ovan).
- Vy från Skeppsbron, där volymerna döljs av Östermalms bebyggelse. Möjligen kommer den allra översta delen på det föreslagna höghuset i Södra Värtan kunna anas mellan ett par av skorstenarna på Bünsowska huset på Strandvägen 29- (se bild 2 ovan).
- Vy Rosendalsvägen, där volymerna döljs av höjdparter och Museiparkens trädrida (se bild 3 ovan). Vy från Oxenstiernsgatan-Strindbergsgatan, där volymerna döljs bakom höjdparter och höga popplar (se bild 4) ovan.
- Vy från Smedsbacksgatan, där förslagets påverkan är så pass liten att vyn inte ansågs nödvändig att redogöra för (se bild 5 på nästa sida).

Efter utredningsskedet återstod åtta vyer som alla ingår i föreliggande konsekvensanalys. Förslagets volymer är inlagda i vyerna. Dessa bedöms enskilt utan hänsyn till eventuell ackumulerade påverkan av pågående planarbete och ännu ej uppförd bebyggelse.

## Upplägg

Varje vy presenteras med ett uppslag i rapporten. På uppslagets vänstra sida visas vybilden tillsammans med en kort analys av befintlig situation och en lista med relevanta/berörda textutdrag från riksintressebeskrivning och värdebeskrivning. På den högra sidan visas vy med förslagets volymer inlagda vid sidan av en lista som redovisar påverkan på textutdragen. Påverkan bedöms i tre nivåer: Liten påverkan, Måttlig påverkan, Stor påverkan. Uppslaget avslutas med en kortfattad sammanfattning av förslagets påverkan på riksintresse och nationalstadspark i vyn. Se även bilden av ett sådant uppslag med beskrivning på nästa sida (bild 6).

I rapportens sista del redogörs för förslagets påverkan på Södra Värtans loka kulturmiljövården. Denna del inleds med en kort beskrivning av planförslagets huvuddrag. Därefter redogörs för konsekvenserna för plan och yttre miljö, för befintlig bebyggelse, av ny funktion och för omgivande miljö. Parallellt med konsekvensbeskrivningarna finns utdrag från kulturmiljöutredningen (kulturmiljövårdning och analys av känslighet/tålighet). Avslutningsvis finns en sammanfattning och inklusive en slutsats av påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården, bedömt utifrån påverkan på Södra Värtans kulturmiljövården.

## Avgränsning

Riksintressets och Nationalstadsparkens geografiska gränser utgör, tillsammans med riksintressebeskrivningen och värdebeskrivningen för Nationalstadsparken, primär avgränsning för rapporten. Då planområdet vetter mot Lilla Värtans vattenrum så har två vyer mot Södra Värtan tagits utanför dessa gränser, från Millesgården och Bodal på Lidingö.

## Gällande lagrum

### Miljöbalken

Stockholms innerstad med Djurgården är som riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § i miljöbalken. Det innebär att området ska skyddas från påtaglig skada på kulturvården. Södra Värtan ligger inom riksintressets geografiska gränser. En officiell beskrivning är framtagen för riksintresset, vilken finns att läsa på sid. 8 i föreliggande rapport. I beskrivningen omnämns riksintressets s.k. kärnområden. Gärdesstaden, som gränsar till Södra Värtan, är ett sådant kärnområde (se karta på sid. 9).

Nationalstadsparken Ulriksdal – Haga – Brunnsviken – Djurgården är nationalstadspark enligt 4 kap. 7 § i miljöbalken. Det innebär att åtgärder inom området endast får vidtas om det sker utan intrång i parklandskapet och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvården skadas. Nationalstadsparkens område, med undantag av Bergshamra, är även skyddat som riksintresse enligt 3 kap. 6 § i miljöbalken.



# Inledning



Påtaglig skada på riksintresset och skada på Nationalstadsparken kan även ske vid åtgärder utanför områdenas gränser. För Nationalstadsparken kommenteras detta i avsnitt 7 i regeringsproposition 1994/95:3.

## Kulturmiljölagen

Nationalstadsparken rymmer en rad byggnadsminnen som är skyddade i kulturmiljölagen. Ett byggnadsminnen finns i Frihamnen (Lindarängshangaren) och ett i Södra Värtahamnen (Värtans stationshus). Stationshuset ligger direkt väster om planområdet.

## Plan- och bygglagen

Enligt plan- och bygglagens 2 kap. 6 § så ska ”bebyggelse och byggnadsvrek utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av god helhetsverkan”. Dessutom ska ”ändringar och tillägg i bebyggelsen göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas”.

Varsamhetskravet i plan- och bygglagen, d.v.s. 8 kap. 17 §, gäller vid ändring och flyttning av alla byggnader. Ingen detaljplan med skydds- eller varsamhetsbestämmelser finns i dag inom området. Det är byggnadsnämnden som vid bygglov- och planändringen avgör om bebyggelsen kan anses vara särskilt värdefull och därmed omfattas av förvanskingsförbudet, 18 kap. 13 § eller av rivningsförbud.

Analys av den befintliga situationen, d.v.s. av vy utan förslaget inlagt

Fotograferad vy utan förslaget inlagt

Samma vybild som till vänster men med förslagen bebyggelse inlagd som volymer

Sammanfattning av förslagets påverkan på riksintresset i vyn

### Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller

**7. Vy från Djurgårdsbrunnsvägen**  
Vyn är fotograferad mot norr från en punkt nära Djurgårdsbrunnsvägen vid sportfältets södra kant. Bilden upptas till större delen av fältet. I såkan mellan Drottningberget till höger i bild och en kulle till vänster i bild framträder delar av skivhusbebyggelsen vid Kampementsgatan, med Kampementsbackans gröna slutningar nedanför, och punkthusbebyggelse på östra delen av Gärdet. Här syns också två punkthus i kv. Lissabon från 2006 som i vyn sammanfaller till en bred och hög byggnadsvolym. Nedanför punkthusbebyggelsen på Gärdet syns delar av den låga verksamhetsbebyggelsen mellan Sandhamngatan och Tegelhäddsvägen. I skogsbyrget vid Drottningberget för syns Kungliga Borgen, uppfört kring 1820, varifrån Karl XIV Johan hade utsikt över de militära övningarna på fältet nedanför.

**Utdrag från riksintressebeskrivning och värdering av relevans för vyn**  
**Stockholms innerstad med Djurgården**  
Utevecklingen inom stadsplan- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade. (1).  
Kungliga miljön (2).  
1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling (3).  
Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet (4).  
Parker och flandrstråk (5).  
Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jättestad (6).  
Anpassningen till naturen (7).  
**Nationalstadsparken Ulrikedal-Häge-Brunnsvik-Djurgården**  
Gärdestadens som ett av de tidigaste och mest genomtänkta svenska exemplen på funktionalistens stadsplanering (1).  
Ladugårdsgärdet: Den långa kontinuiteten av människans nyttjande och bosättningar. Det militära exercisfältet, Ladugårdsgärdets immateriella värden som samlings- och evenemangspåsar (2).

### Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller

**Förslagets påverkan på utdrag**  
**Stockholms innerstad med Djurgården**  
1. **Liten påverkan.** Modernismens stadsplan- och byggnadskonst representeras i vyn av bebyggelsen vid Kampementsgatan och på östra delen av Gärdet. Det föreslagna höghuset är högre än dessa, trots att det är placerat nära vattenlinjen. Det ligger dock så pass långt österut (t. h. i. vyn) att påverkan blir liten. Den bostadsbebyggelse som ingår i kärnområdet Gärdestaden syns inte i vyn.  
2. **Liten påverkan.** Den kungliga miljön vid Kungliga Borgen, med byggnaden, skogskanten vid Drottningberget och fältet nedanför, påverkas i liten utsträckning av den föreslagna bebyggelsen. Förhållandets hög bebyggelse finns redan i dag i miljös närhet.  
3-4. **Liten påverkan.** Se punkt 1.  
5-6. **Liten påverkan.** Djurgården är redan i dag delvis kantad av hög bebyggelse. I vyn syns hög bebyggelse vid Kampementsgatan, Sandhamngatan och Öregrundsgatan. Det föreslagna höghuset är något högre än dessa men påverkan blir ändå förhållandevis liten.  
7. **Liten påverkan.** Till skillnad mot övrig hög bebyggelse i vyn så markerar inte det föreslagna höghuset någon höjd. Det anpassar sig inte, som den modernistiska bebyggelsen, till naturen. Ett förhållande som dock inte framgår av vyn då förslagen bebyggelse ligger bortanför befintlig bebyggelse.  
**Nationalstadsparken Ulrikedal-Häge-Brunnsvik-Djurgården**  
1. **Liten påverkan.** Se punkt 1.  
2. **Liten påverkan.** Hög bebyggelse finns i dag redan i Ladugårdsgärdets närhet. På blir liten sett i relation till Djurgårdens böljande landskap och fältets vidsträckt.

**Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården**  
Förslagets påverkan på riksintresset i vyn är liten. Djurgården kantas redan i dag av relativt hög bebyggelse, även i Ladugårdsgärdet och Kungliga Borgen väster. Skillnaden mellan befintlig och föreslagen situation blir alltså inte så stor.

**Förslagets påverkan på nationalstadsparken**  
Förslaget har liten påverkan på Nationalstadsparken i vyn, d.v.s. på Gärdestaden och Ladugårdsgärdet.

24 **Nyréns Arkitektkontor** Kulturhistorisk konsekvensanalys - Södra Värtahamnen, Stockholm

25 **Nyréns Arkitektkontor** Kulturhistorisk konsekvensanalys - Södra Värtahamnen, Stockholm

Lista med korta textutdrag från riksintressebeskrivningen/värdebeskrivningen för Nationalparken av relevans för vyn. Exempelvis "Fronten mot vattenrummet" eller "Ladugårdsgärdets immateriella värden som samlings- och evenemangspåsar".

Förslagets påverkan på de textutdrag som listats till vänster, exempelvis påverkan på fronten mot vattenrummet eller på Ladugårdsgärdets immateriella värden som samlings- och evenemangspåsar.

Sammanfattning av förslagets påverkan på Nationalstadsparken i vyn



# Inledning

Syftet med att här återge 1861 års topografiska karta är att förmedla en historisk bild av topografin som närmast omger Stockholms innerstads rutnätsplan i norr och öster, samt visa på hur siktlinjer mot föreslaget höghus i Södra Värtan relaterar till denna. Kartan redovisar historiska benämningar på höjdpartier i Nationalstadsparken, här förtydligade genom texttillägg i större stil, och ger på så vis en historisk bakgrund till terrängskuggningskartan på nästa sida. Kartan visar Värtahamnen med dess kajsträckning från 1880-talet, inritad vid en översyn av kartan 1891.

Topografisk karta från 1861 (översedd 1891), trakten omkring Stockholm

Teckenförklaring - ursprunglig



Röd heldragen linje markerar gräns för Stockholms stad före inköp av omgivande gårdar. Linjen motsvarar gränsen för dagens innerstad.

Teckenförklaring - tillägg

L. Björnnäset – Berg och höjder

Vita raka streck återger de siktlinjer som även återfinns på terrängsskuggningskartan på motsatt sida.





# Inledning



Två kartor från Lantmäteriet: topografisk karta  
lagd ovanpå en terrängkuggningskarta

- 1. Vy från Fjällgatan
- 2. Vy från Monteliusvägen
- 3. Vy från Millesgården, Lidingö
- 4. Vy från Bodal, Lidingö
- 5. Vy från Hagaparken
- 6. Vy från Skansen
- 7. Vy från Djurgårdsbrunnsvägen
- 8. Vy från Lindarängsvägen

Sikt på planerat höghus i Södra Värtans nord-östra del

Södra Värtan, gräns för detaljplan

Vit heldragen linje markerar gräns för riksintresset  
Stockholms innerstad med Djurgården.

Vit streckad linje markerar gräns för  
Nationalstadsparken.



# Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

## Förutsättningar för bedömning av påverkan på riksintresset

Texten nedan återger den officiella riksintressebeskrivningen som finns i dokumentet ”Riksintressen för kulturmiljövården – Stockholms län (AB)”, publicerad på Riksantikvarieämbetets webbplats och uppdaterad 2014.

Kartan på motsatt sida redovisar riksintressegränsen och de vypunkter varifrån påverkan på rikintresset bedöms i föreliggande konsekvensanalys.

## Officiell riksintressebeskrivning: Stockholms innerstad med Djurgården

### Motivering

Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsl och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade. Residensstad, domkyrko- och universitetsstad samt viktig sjöfarts- och industristad.

### Uttryck för riksintresset

Uttryck för funktionen som huvudstad och förvaltningsstad alltsedan medeltiden, men särskilt från 1600-talet och framåt. Kungliga miljöer, byggnader för rikets och länets förvaltning, kulturinstitutioner och annan bebyggelse som sammanhänger med funktionerna som huvudstad och länsstad.

Den medeltida storstaden med tät stenbebyggelse. Staden mellan broarna, "Gamla Stan" som i gatunät och bebyggelse främst speglar Stockholms uppkomst och utvecklingen under olika skeden av medeltiden och 1500-talet, med den äldsta delens planmönster av stora oregelbundna kvarter innanför långgatorna och den senare medeltidens karaktäristiska "revbensmönster" med små smala gränder ner till vattnet. Kyr-

korna och de många husen med medeltida murverk, gaturummens och torgens karaktär. Bevarade rester av det äldsta gatunätet på Södermalm. Kyrkor på malmarna, som genom läge, namn och till en del murverk bevarar minnet av medeltidens och 1500-talets stad.

1600-talets starkt expansiva stad, med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen. Gamla Stans yttre "årsring", med Skeppsbroleden, Nygatskvarteren och slottsområdet. Riddarholmen och Blasieholmen. Det stora reglerings- och utbyggnadsområdet på malmarna, med planstruktur, kyrkor, offentliga byggnader och bostäder. Den förindustriella stadens spridning av verksamheter och sociala skiktning i boendet. Områden med stenhus från 1600-, 1700- och första delen av 1800-talet, både för aristokratin, den nya klassen av rika borgare och för ett lägre borgerligt skikt - stadspalats, malmgårdar, borggårdar samt även äldre parker och inslag av grönska. De lägre samhällsklassernas småskaliga trähus i stadens dåvarande ytterkanter och otillgängliga delar.

Det sena 1800-talets stadsbyggande med esplanadsystemet och gator av olika bredd och karaktär, och byggnader i bestämda hushöjder. Villastaden, nya typer av offentliga byggnader, folkrörelsebyggnader och -miljöer, kommunaltekniska anläggningar och parker. Genombrottsgrator och områden planlagda som

"ny stadsdel" i enlighet med 1874 års byggnadsstadga. Den täta och enhetliga stenstadsbebyggelsen.

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling. Lärkstaden, Diplomatstaden, Birkastan, Röda Bergen, Kungsgatan och andra miljöer som återspeglar stadsplanering och bebyggelseutvecklingen under århundradets inledande årtionden. Terränganpassade planer, storgårdskvarter, men även fullföljandet av den äldre rutnätsstaden. Parkanläggningar och grönska, innerstadens koloniträdgårdar. Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet, Slussen och Hötorgscity. Smalhusområdet Abessinien i Hjorthagen.

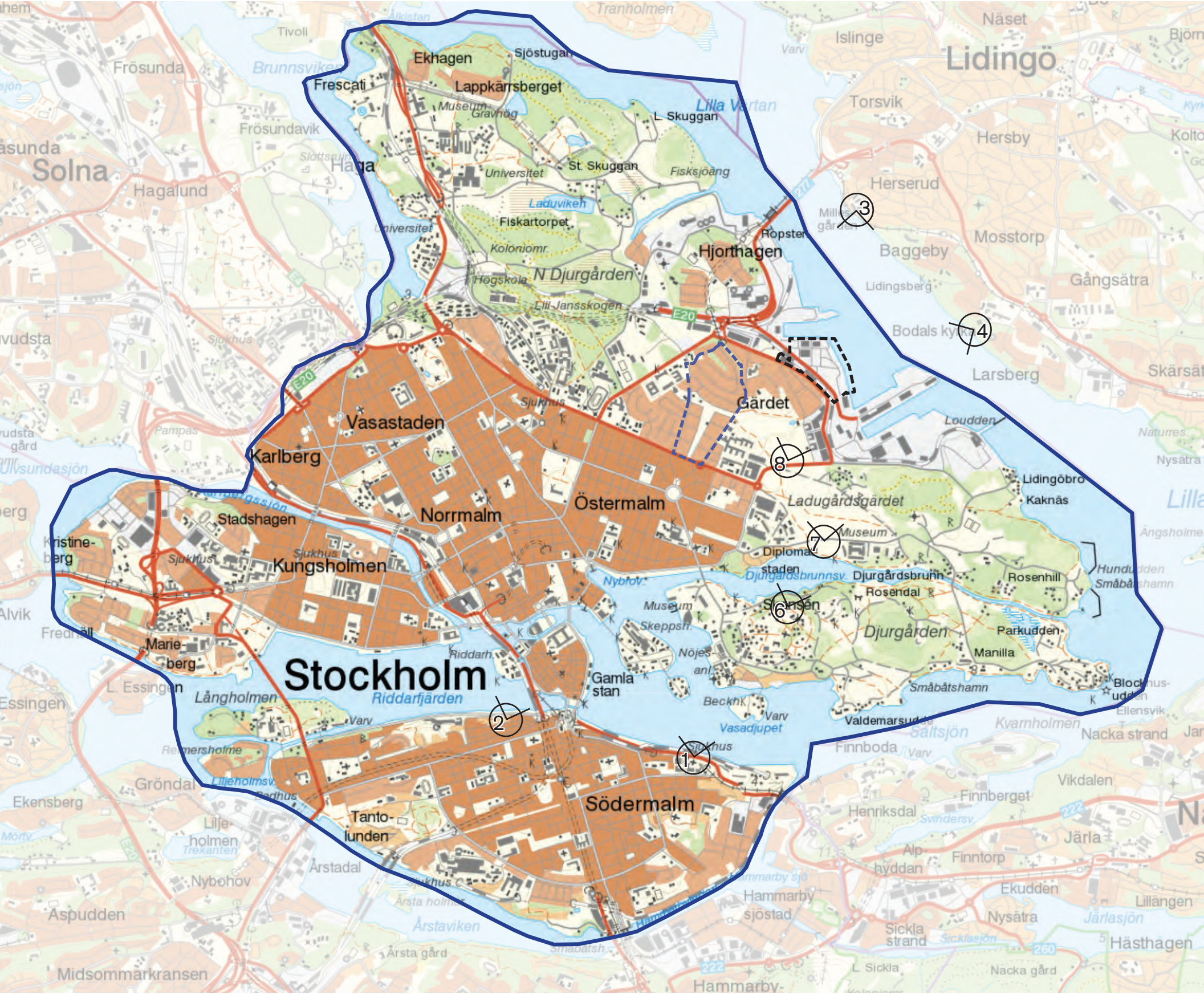
Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten. Skeppsholmen och Kastellholmen, delar av Djurgården, Beckholmen. Kontor, bankpalats, försäkringsbolag, varuhus och andra handels- och näringslivets byggnader. Industrimiljöer som speglar Stockholms betydelse som industristad alltsedan 1600-talet, bland annat Barnängen, Kungliga Myntet, Ludvigsberg, Almgrens sidenväveri och de många bryggerierna.

Det vetenskapliga, intellektuella och religiösa livets byggnader och miljöer. Observatoriet, den gamla tekniska högskolan och byggnader och miljöer som hör samman med det gamla universitetsområdet. Byggnader för akademier och lärda samfund. Bibliotek, utställningslokaler och de många museerna. Institutionsbältet på Norra Djurgården. Bergianska trädgården. Nöjeslivets, samvarons och rekreationslivets byggnader och miljöer. Teatrar och konsertsalar, Gröna Lunds tivoli och andra nöjesetablissemang. Anrika restauranger och värdshus, ordenshus och lokaler för olika sällskap, Skansen, Fåfången, idrottsanläggningar, parker och flanörstråk. Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktmark. Utvärdshus, slott och villor med omgivande parker från 1600- och 1700-talen och senare.

Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet. De tydligt avläsbara "årsringarna" i stadsväxten. Stenstadens tydliga yttre gräns. Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden. Byggnader och miljöer med anknytning till konstnärliga verk och historiska personer.



# Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården



Lantmäteriets topografiska karta med tillägg av vypunkter, riksintressegräns och gräns för föreslagen detaljplan

1. Vy från Fjällgatan
2. Vy från Monteliusvägen
3. Vy från Millesgården, Lidingö
4. Vy från Bodal, Lidingö
6. Vy från Skansen
7. Vy från Djurgårdsbrunnsvägen
8. Vy från Lindarängsvägen

- Gräns för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården
- Gärdesstaden, kärnområde inom riksintresset
- Södra Värtan, gräns för detaljplan



# Nationalstadsparken Ulriksdal – Haga – Brunnsviken – Djurgården

**Förutsättningar för bedömning av påverkan på Nationalstadsparken**

Nationalstadsparken saknar en officiell beskrivning motsvarande den för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. I dokumentet ”Vård- och utvecklingsplan för Kungliga nationalstadsparken”, framtaget av Länsstyrelsen i Stockholms år 2012, finns däremot en värdebeskrivning av liknande karaktär. Planen är inte styrande, och har alltså inte samma status som riksintressebeskrivningen, men fungerar som stöd vid skötsel, vård och utveckling av parken. I planen är Nationalstadsparken indelad i femton delområden:

- Sörentorp
- Ulriksdal
- Bergshamra
- Brunnsviken
- Vetenskapsstaden
- Norra Djurgården
- Idrottsparken

- Gärdesstaden
- Ladugårdsgärdet
- Museiparken
- Kaknäs
- Södra Djurgården
- Västra Djurgårdsön
- Sjögården
- Fjäderholmarna

Av dessa är det Brunnsviken, Vetenskapsstaden, Gärdesstaden, Ladugårdsgärdet och Museiparken som framträder i vyerna från Nationalstadsparken. Texten nedan är ett sammandrag från värdebeskrivningen som listar byggnader och miljöer för de fem delområdena.

Kartan på motsatt sida redovisar gränsen för Nationalstadsparken och de vypunkter varifrån påverkan på parken bedöms i föreliggande konsekvensanalys. Området är även riksintresse för kulturmiljövården med undantag av stadsdelen Bergshamra i den norra delen.

## Värdebeskrivning: Nationalstadsparken Ulriksdal – Haga – Brunnsviken – Djurgården

*Brunnsviken*

Brunnsviken som helhet: Ett sammanhållet landskap från Gustav III:s tid. Naturscenerierna med de bevarade parkerna runt Brunnsviken utgör ett av Nationalstadsparkens bäst bevarade historiska landskap. Sekelskiftets (1900) utbyggnad av akademiska institutioner längs östra stranden.

Haga och Västra Brunnsviksstranden: Gustav III:s Haga. Haga efter Gustav III (Haga slott, Kungliga begravningsplatsen och andra element i parken). Annelund och Frösundavik – äldre gårdsmiljöer.

Tivoli: Det sena 1700-talets landskap. Den långa kontinuiteten av odlingsverksamhet. Strandzonen utmed Stocksundet och strandängarna mot Brunnsviken. Spåren av Bergshamra gård. Byggnaderna för f.d. Statens centrala frökontrollanstalt respektive Institutet för husdjursförädling, Bergshamra by.

Östra Brunnsviksstranden: Landskapet närmast Brunnsviken. Den öppna bebyggelsestrukturen. Sekelskiftets (1900) utbyggnad av akademiska institutioner.

Bergianska trädgården. F.d. skogs- och veterinärhögskolorna. Tidstypiska monumentalbyggnader som Naturhistoriska riksmuseet och Kungl. Vetenskapsakademien. Armfeltsska villan/Lilla Frescati. Fundamentet till obelisk. Grova ekar och tallar i det obebyggda höjdpartiet mellan Bergianska trädgården och Frescati hage. De äldre villorna Sofielund och Fridhem.

Bellevue: Bellevue som en ståndsmässig helhetsmiljö från 1700-talets andra hälft. Stallmästaregården. Carl Eldhs ateljé.

*Vetenskapsstaden*

Bebyggelsestrukturen med byggnader i parkmiljö. Sekelskiftets utbyggnad av akademiska institutioner längs Brunnsviken. Stockholms universitets centrala campus. Vetenskapsstaden som arkitekturpark, en provkarta på svensk institutionsarkitektur av högsta klass. Rester av Lantbruksakademiens experimentalfält från tidigt 1800-tal till 1960-talet. Brunnsvikslandskapet från det sena 1700-talet. Ek- och ädellövmiljöerna. Vetenskapsstadens vetenskapshistoriska värde.

*Gärdesstaden*

Gärdesstadens som ett av de tidigaste och mest genomarbetade svenska exemplen på funktionalismens stadsplanering. Områdets förhållandevis stora andel av grova ädellövträd och barrträd med höga naturvärden.

*Ladugårdsgärdet*

Den långa kontinuiteten av människans nyttjande och bosättningar. Det militära exercisfältet. Ladugårdsgärdets immateriella värden som samlings- och evenemangsplats.

*Museiparken*

Diplomatstadens enhetliga och exklusiva miljö. Regementsbyggnaderna. Nobelparken. Det samlade strandområdet. Inslagen av äldre träd och naturmarker.



# Nationalstadsparken Ulriksdal – Haga – Brunnsviken – Djurgården



Lantmäteriets topografiska karta med tillägg av vypunkter, nationalstadsparkens gräns och gräns för föreslagen detaljplan

- 5. Vy från Hagaparken
- 6. Vy från Skansen
- 7. Vy från Djurgårdsbrunnsvägen
- 8. Vy från Lindarängsvägen

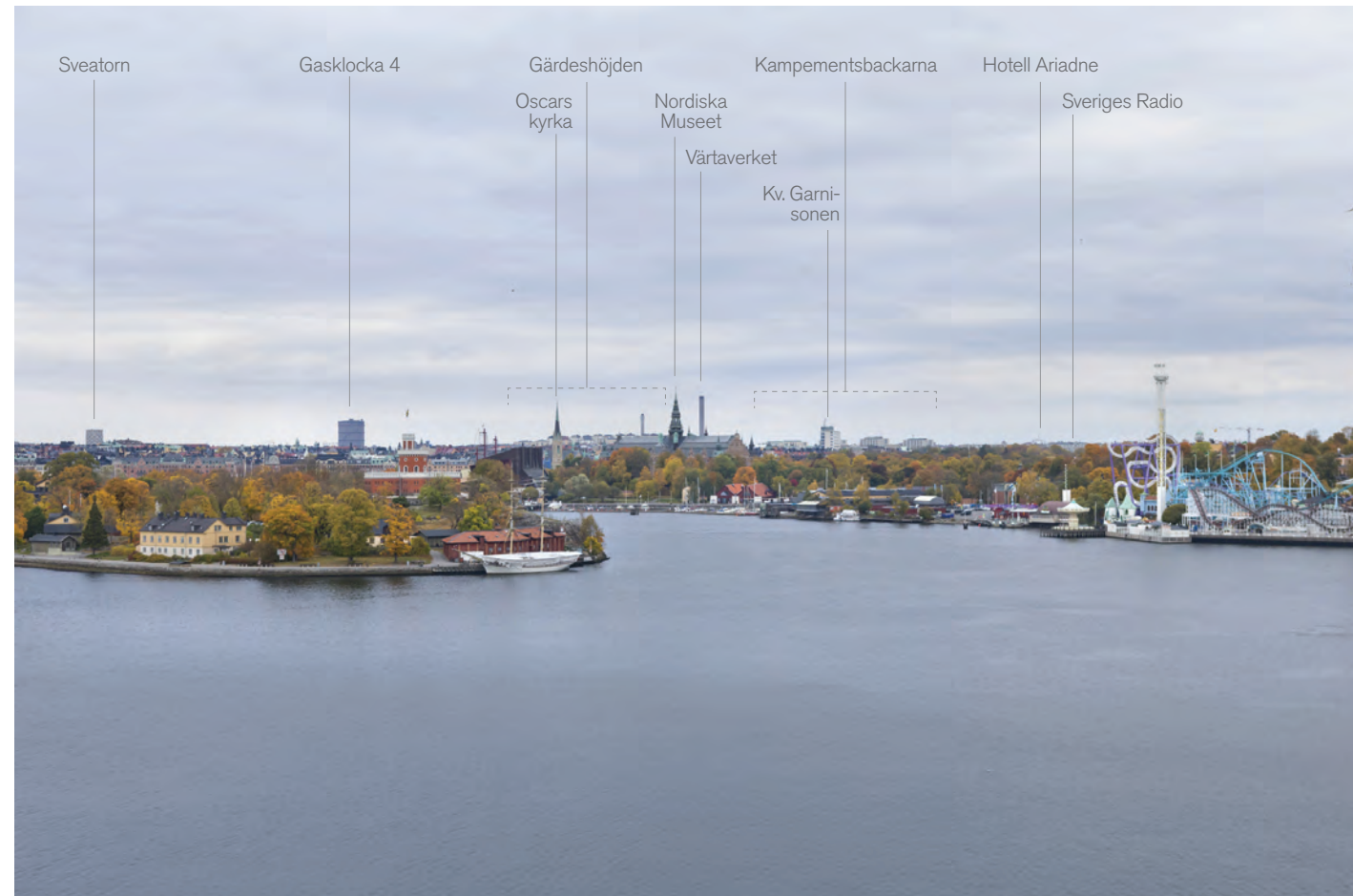
- Gräns för Nationalstadsparken
- Södra Värtan, gräns för detaljplan



# Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

## 1. Vy från Fjällgatan

Vyn från Katarinaberget hör till de mest klassiska över Stockholm. Härifrån framträder en stor del av de byggnader, miljöer och aspekter på stadens kulturhistoria som omnämns i riksintressebeskrivningen. I det utsnitt som redovisas här t.h. syns Östermalms överlag jämna byggnadsmassa uppta bildens två vänstra tredjedelar. Bostadshuset Sveatorn, Gasklocka 4, Oscars kyrktorn, Värtaverkets skorstenar och skivhuset i kv. Garnisonen utgör accenter i siluetten i denna del. I bildens mitt syns funktionalistisk och modernistisk bostadsbebyggelse på Gärdeshöjden och Kampementsbackarna. Bebyggelsen här följer och förstärker topografin (nio våningar höga punkt- och skivhus uppe på höjderna och lägre lamellhusbebyggelse i slänterna) och framträder på så vis tydligt i siluetten. Till höger i bild anas Sveriges Radios långa skivhus vars takfot ligger nära trädtoppshöjd. Bakom Sveriges Radio syns de översta våningarna på Hotell Ariadne i Södra Värtahamnen. Skeppsholmens och Djurgårdens gröna skärgårdslandskap med f.d. militärbebyggelse, museer och nöjesfältet Gröna Lund dominerar stadsfronten och även siluetten i bildens högra del. Nordiska Museets stora byggnadsvolym och höga tornspira framträder särskilt tydligt i såväl stadsfront som i siluett.



## Utdrag från riksintressebeskrivning av relevans för vyn

Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden (1).

De mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar (2).

Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade (3).

Viktig sjöfarts- och industristad. (4)

Det sena 1800-talets stadsbyggande med esplanadsystemet och gator av olika bredd och karaktär och byggnader i bestämda hushöjder (5).

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling (6).

Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet (7).

Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten. Skeppsholmen och Kastellholmen, delar av Djurgården, Beckholmen (8).

Utställningslokaler och de många museerna (9).

Nöjeslivets, samvarons och rekreationslivets byggnader och miljöer. Teatrar och konsertsalar, Gröna Lunds tivoli och andra nöjesetablissemang /.../Skansen, Fåfången /.../ parker och flanörstråk (10).

Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark (11).

Anpassningen till naturen (12).

Fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren (13).

Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet (14).

De tydligt avläsbara "årsringarna" i stadsväxten (15).

Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden (16).



# Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

## Förslagets påverkan på utdrag

1. Liten påverkan. Höghuset ligger en bra bit ifrån stadens politiska och administrativa centrum.
2. Liten påverkan. De topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna är opåverkade av förslaget.
3. Liten-måttlig påverkan. Det föreslagna höghuset adderar till de under 2000-talet tillkomna accenterna i stadens siluett, exempelvis Sveatorn, utan egentlig påverkan på befintlig stadsplane- och byggnadskonst, undantaget liten-måttlig påverkan på Gärdeshöjden, se vidare punkt 6-7.
4. Liten påverkan. Sjöstaden Stockholm framträder ytterst tydligt i Saltsjön, dess kajer och marina miljöer. Förslagets påverkan på dessa är liten.
5. Liten påverkan. Det föreslagna höghuset ligger en bra bit ifrån 1800-talets stadsbyggande på Östermalm, både visuellt i vyn och geografisk.
- 6-7. Liten-måttlig påverkan. Modernismens stadsbyggande i vyn representeras främst av Gärdet. Höghuset ligger vyn nära Gärdeshöjden och bryter samtidigt mot de stadsbyggandsideal som präglar denna del av staden. Till skillnad från Gärdets högre bebyggelse ligger det föreslagna höghuset nära vattennivån och markerar därmed ingen höjd.
8. Liten påverkan av samma skäl som i punkt 4.
- 9-10. Liten påverkan. Museerna och nöjeslivets, samvarons och rekreationslivets byggnader och miljöer på Djurgården framträder fortsatt tydligt i vyn. Byggandernas och miljöernas visuella upplevelsevärde påverkas inte av förslaget.
11. Liten-måttlig påverkan. Det visuella upplevelsen av djurgårdslandskapets dominerande grönska i högra delen av vyn påverkas i viss mån av förslaget, genom höghusets placering och höjd.
12. Måttlig påverkan. Till skillnad från modernismens bebyggelse på bl.a Gärdeshöjden så följer inte förslaget lika tydligt stadens topografi, istället är höghuset placerat i de lägre delarna av landskapet. Den negativa påverkan mildras dock av att höghuset i vyn ligger bortanför Djurgården.
13. Liten påverkan. Det föreslagna höghuset ligger geografiskt och visuellt perifert i förhållande till stadsfronten.
14. Måttlig påverkan. Byggnader såväl som vertikala accenter i siluetten är förhållandevis få i den del av vyn där höghuset framträder. Påverkan på vyn blir därmed reell.
15. Måttlig påverkan av samma skäl som punkt 6-7.
16. Liten påverkan. Det föreslagna höghuset ligger geografiskt och visuellt utanför den del av vyn som upptas av den jämna bebyggelsemassan i innerstaden.



## Påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

Förslagets påverkan på riksintresset i vyn är i huvudsak liten till måttlig. Viss påverkan sker på Gärdesstaden som årsring och som uttryck för 1900-talets välfärdsbyggande. Förslaget ligger geografiskt och visuellt nära stadsdelen samtidigt som det så tydligt går emot de stadsbyggnadsideal som präglar densamma (att i bebyggelsen gestalta och förstärka skärgårdslanskapets höjdskillnader). Av samma anledning sker viss negativ påverkan på stadens anpassning till naturen. Den föreslagna höga bebyggelsen ligger dock bortanför djurgårdslandskapet och döljer alltså inte ursprunglig topografi i vyn.

Viss påverkan sker på upplevelsen av det gröna och böljande djurgårdslandskapet i vyn när en så pass hög byggnadsvolym placeras i delar av Djurgården som gränsar till den täta staden, men som fortfarande präglas av en förhållande liten bebyggelseexploatering. Av samma anledning sker viss påverkan på vyn i sig då byggnader såväl som vertikala accenter i siluetten är förhållandevis få i den del av vyn där höghuset framträder.

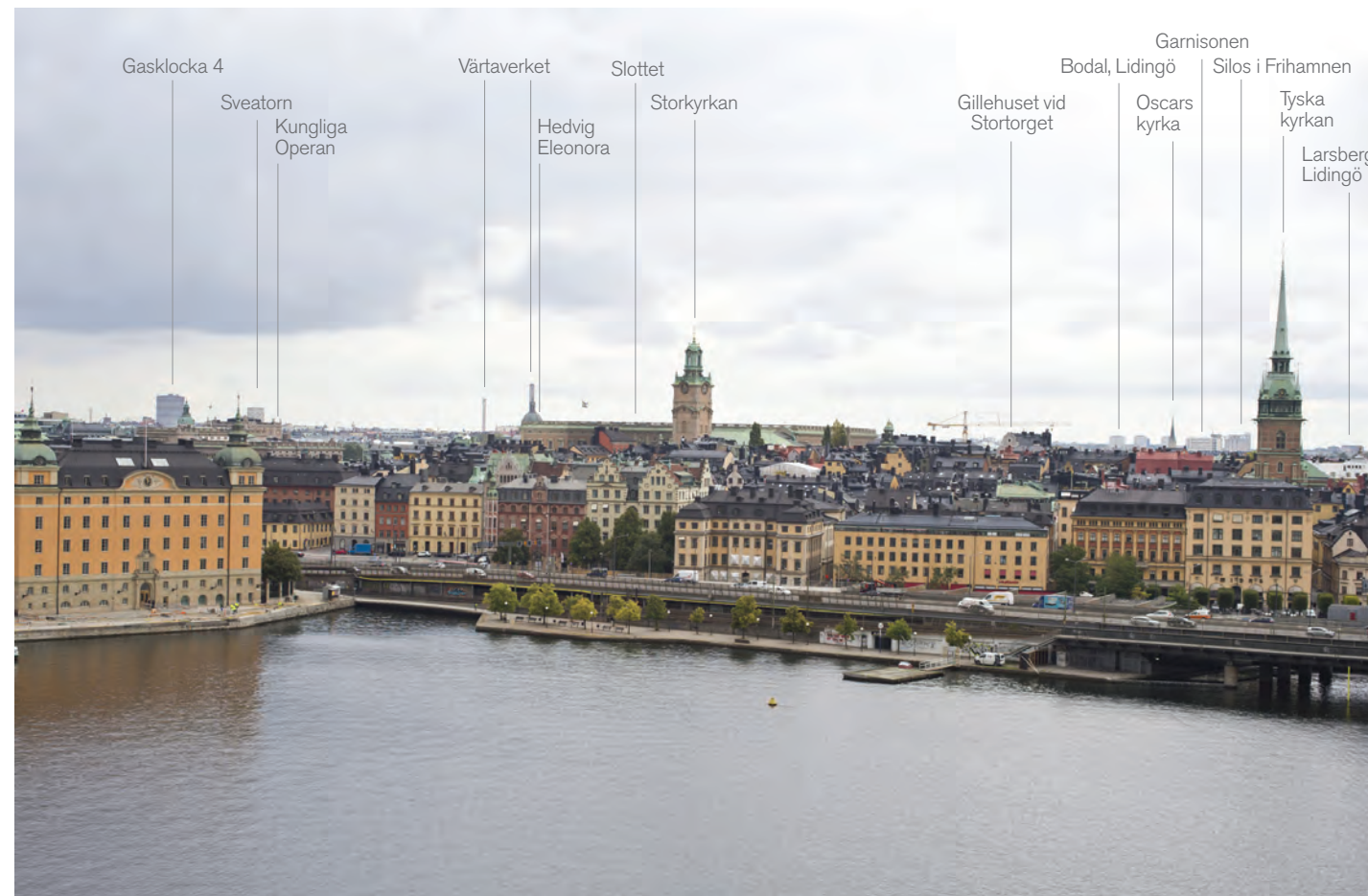
Ytterligare ett hus som ingår i den föreslagna nya bebyggelsen i Södra Värtan anas i vyn, ovanför Gröna Lund. Huset framträder så pass lite att dess påverkan på vyn närmast är obefintlig.



# Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

## 2. Vy från Monteliusvägen

Vyn rymmer en mängd av de byggnader, miljöer och aspekter på stadens kulturhistoria som omnämns i riksintressebeskrivningen. Framförallt stadens äldre historia finns representerad i vyn, från medeltid fram till 1600-talet. I stadsfronten mot Riddarfjärden finns även flera yngre inslag, i huvudsak från början av 1900-talet. Den medeltida staden och Nygatskvarteren dominerar taklandskapet. Ovanför detta anas en relativt jämn siluett av byggnader och kvarter på Östermalm (vänstra delen av vyn). Gasklocka 4, Sveatorn, skorstenar vid Värtaverket, höghus i Bodal och Larsberg på Lidingö, skivhuset i kvarteret Garnisonen och Silo 2 och 3 i Frihamnen höjer sig över mängden byggnader liksom Jakobs, Hedvig Eleonora och Oscars kyrkor. Det är dock framförallt Kungliga slottet, Storkyrkan och Tyska kyrkan som dominerar vyns siluett.



## Utdrag från riksintressebeskrivning av relevans för vyn

Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden (1).

De mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsl (2).

Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade (3).

Residensstad, domkyrko- och universitetsstad samt viktig sjöfarts- och industristad. (4)

Uttryck för funktionen som huvudstad och förvaltningsstad alltsedan medeltiden, men särskilt från 1600-talet och framåt (5).

Kungliga miljöer, byggnader för rikets och länets förvaltning, kulturinstitutioner och annan bebyggelse som sammanhänger med funktionerna som huvudstad och länsstad (6).

Den medeltidaorstaden med tät stenbebyggelse. Staden mellan broarna, "Gamla Stan" som i gatunät och bebyggelse främst speglar Stockholms uppkomst och utvecklingen under olika skeden av medeltiden och 1500-talet, med den äldsta delens planmönster av stora oregelbundna kvarter innanför långgatorna och den senare medeltidens karaktäristiska "revbensmönster" med små smala gränder ner till vattnet (7).

Kyrkorna och de många husen med medeltida murverk, gaturummens och torgens karaktär (8).

1600-talets starkt expansiva stad, med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen. Gamla Stans yttre "årsring", med Skeppsbroraden, Nygatskvarteren och slottsområdet. Riddarholmen. (9)

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling (10).

Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet (11).

Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten (12).

Nöjeslivets, samvarons och rekreativlivets byggnader och miljöer. Teatrar och konsertsalar. (13)

Anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren (14).

Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet (15).

Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden (16).



# Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

## Förslagets påverkan på utdrag

1. Liten påverkan. Kungliga slottet är ett av flera uttryck för stadens funktion som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden. I vyns siluett dominerar fortfarande slottets långa och väl synliga takbalustrad. Den föreslagna höghuset i Södra Värtan är i vyn något högre än balustraden, och ligger samtidigt när denna, vilket resulterar i viss påverkan på slottet och dess upphöjda verkan i stadsbilden. Höghusets volym är dock, i jämförelse med slottets, så pass begränsad att påverkan blir liten.
2. Liten påverkan. Det föreslagna höghuset ligger perifert i förhållande till vattenrummet, stadsfronten och kajerna i vyn.
3. Liten påverkan. Viss påverkan sker på upplevelsen Gamla stans bebyggelse då det föreslagna höghuset i vyn hamnar direkt ovanför dess taklandskap. Taklandskapet i den medeltida delen är dock inte enhetligt utan i hög grad varierat vilket gör att påverkan av höghuset också blir liten.
4. Liten påverkan. Påverkan på uttrycken slottet och storkyrkan är reell men liten då dessa fortsatt kommer dominera i vyn.
5. Liten påverkan av samma skäl som redogörs för under punkt 1.
6. Liten-måttlig påverkan. Påverkan på slottet som en kungliga miljö blir något högre än påverkan på detsamma som uttryck för stadens funktion sedan medeltiden (se punkt 1 och 5). Det beror på att de kungliga uttrycken i staden och i vyn jämförelsevis är färre.
- 7-9. Liten påverkan. Påverkan på den medeltida staden är liten (se punkt 3). Påverkan på 1600-talets stad är något större om än även den liten. Orsaken är att det föreslagna höghusets i vyn läses mot Nygatskvarterens inte lika uppbrutna taklandskap samtidigt som höghusets distinkta vertikala volym till del bryter mot den tidens arkitektoniska preferenser, som visserligen innehöll vertikala motiv, men som i hög grad var vertikalt betonad.
10. Liten påverkan. Dessa uttryck är förhållandevis få i vyn och representeras av bl. a. skivhuset i kvarteret Garnisonen.
- 11-12, 14. Liten påverkan av samma skäl som i punkt 2.
13. Liten påverkan. Kungliga Operan syns t. v. i vyn.
15. Liten påverkan. Höghuset är väl synligt från Mariaberget. Påverkan är dock liten då andra visuella uttryck för staden och dess värden, exempelvis vattenrummet, stadsfronten, slottet och flertalet kyrkor, fortfarande dominerar.
16. Måttlig påverkan. Det föreslagna höghuset bryter mot principen att endast kyrktorn och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden. Höghuset roll i siluetten kan likställas med flera kyrkor men även med flera sekulära byggnader.



## Påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

Förslagets påverkan på riksintresset i vyn är i huvudsak liten till måttlig. Det föreslagna höghuset ligger i vyn nära Kungliga Slottet och upplevs även vara högre än detta. Viss, om än liten-måttlig, påverkan sker därför på slottet som kunglig miljö, särskilt då de rent kungliga uttrycken i riksintresset är förhållandevis få.

Påverkan sker även på stadens siluett och principen att endast kyrktorn och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden. Höghusets roll i siluetten kan likställas med flera kyrkor, exempelvis Jakob och Hedvig Eleonora, men även med flera sekulära byggnader, exempelvis Gasklocka 4, Sveatorn, Garnisonens skivhus, silobyggnaderna i Frihamnen och flera höghus på Lidingö.



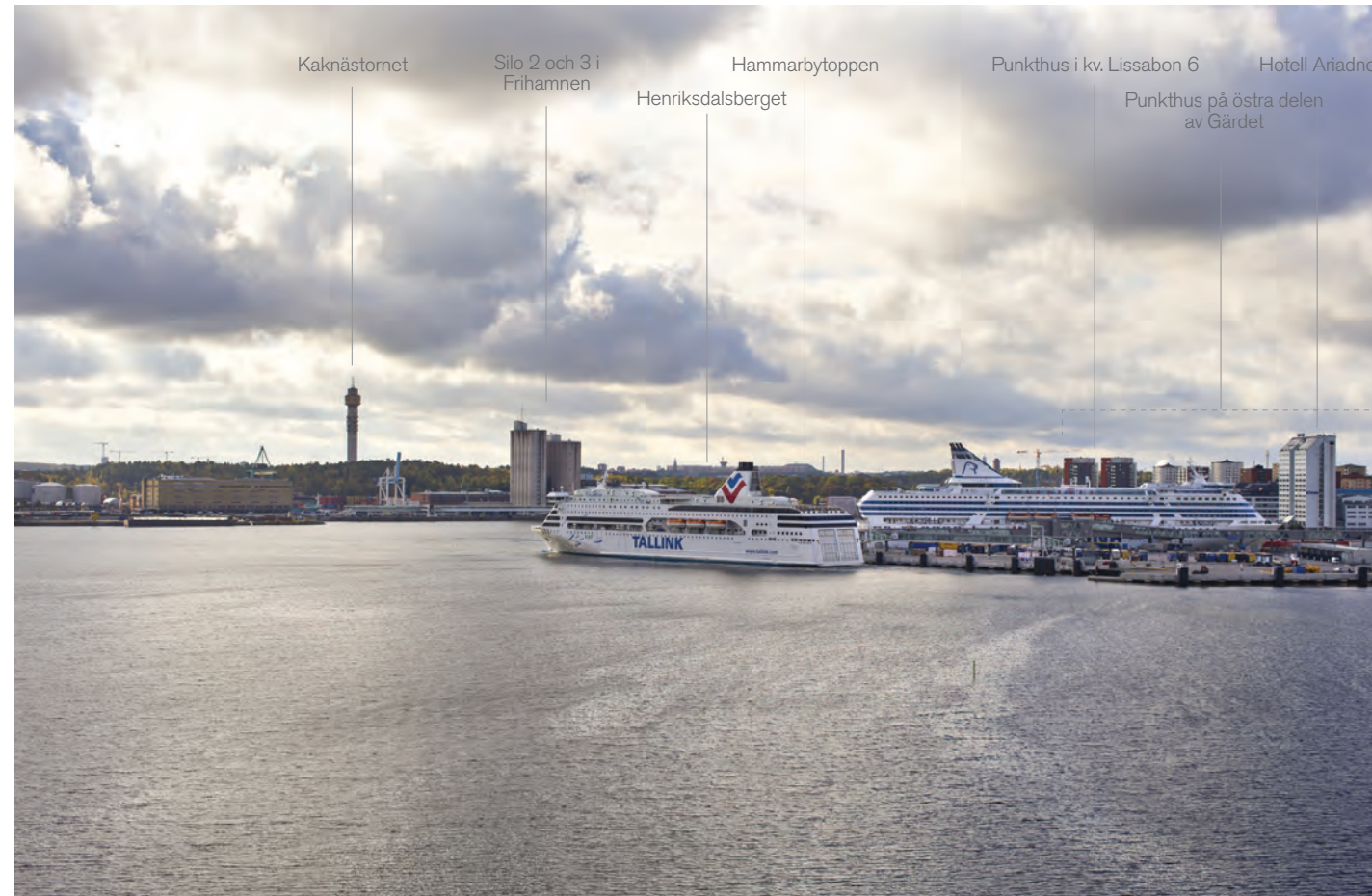
# Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

## 3. Vy från Millesgården på Lidingö

Vyn från Millesgården visar Södra Värtahamnen, Frihamnen och delar av Loudden från norr. Som vertikala accenter märks särskilt Kaknästornet, Silo 2 och 3 i Frihamnen och Hotell Ariadne.

I fonden, bakom hamnanläggningarna, syns Kaknäs norrvända och skogsbevuxna sluttning på Djurgården (Drottningberget). I högra kanten syns punkthusbebyggelse som ligger i den nordöstra delen av stadsdelen Gärdet, vid Öregrundsgatan vid Sandhamnsgatans (kv. London och Lissabon). Punkthusen är från 1940- och 1960-talet med tillägg på 2000-talet (kv. Lissabon 6). Denna den östra delen av Gärdet ligger utanför riksintressekärnområdet Gärdesstaden.

Kontrasten är slående mellan hamnarnas hårdgjorda miljö med raka kajer i förgrunden och det böljande och förhållandevis oexploaterade djurgårdslandskapet i bakgrunden.



## Utdrag från riksintressebeskrivning av relevans för vyn

De mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel (1).

Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade (2).

Viktig sjöfarts- och industristad (3).

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling (4).

Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet (5).

Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten (6).

Nöjeslivets, samvarons och rekreativlivets byggnader och miljöer. Skansen /.../ parker och flanörstråk (7).

Djurgårdens bebyggelse och rekreativlandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark (8).

Anpassningen till naturen (9)

Fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren (10).

Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet (11).



# Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

## Förslagets påverkan på utdrag

1. Liten påverkan. Själva de topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel och samfärdsl påverkas inte av förslaget.
2. Liten påverkan. Se punkt 4 nedan.
3. Liten-måttlig påverkan. Uttrycken i vyn för Stockholm som viktig sjöfartsstad kommer bestå men med ett betydande tillägg av bebyggelse med annan funktion. Se även punkt 6.
4. Liten påverkan. Punkthusbebyggelsen i Gärdesstaden och Hotell Ariande och är uttryck för 1900-talets bebyggelseutveckling liksom Kaknästornet, Magasin 6 och Silo 2 och 3. Den föreslagna bebyggelsen döljer Gärdet i vyn. Bebyggelsen som döljs hör dock inte till värdekärnan Gärdestaden i riksintresset. Ariadne kommer fortsatt att utgöra en av de vertikala accenterna i vyn och den modernistisk bebyggelsen i Frihamnen och Kaknäs blir opåverkad .
5. Liten påverkan. Se punkt 4 ovan.
6. Måttlig påverkan. Förelaget innebär viss påverkan på Stockholm som viktig sjöfarts- och handelsstad, avseende dess utveckling under 1900-talet, när en stor del av hamnanläggningarna vid Lilla Värtan ändrar funktion och karaktär. Sjöfarts- och handelsverksamheten kommer dock fortsatt karakterisera området varför påverkan inte blir stor.
- 7-8. Liten påverkan. Den föreslagna bebyggelsen lägger sig huvudsakligen framför befintlig bebyggelse. Djurgårdens gröna och böljande naturlandskap kommer däremot fortsatt framträda tydligt i vyn.
9. Måttlig påverkan. Stadens anpassning till naturen påverkas i viss mån när hög bebyggelse placeras nära vattennivån. Skärgårdens dramatiska topografi förstärks därmed inte utan risken är istället att den döljs och jämnas ut. Hög bebyggelse finns dock redan nära vattennivån i form av silobyggnaderna i Frihamnen.
10. Måttlig påverkan. Den föreslagna bebyggelsen påverkar fronten mot vattenrummet vid Lilla Värtan och i delar ändras karaktären från hamnmiljö till stadsmiljö. De fronter som ges särskilt historisk betydelse i riksintresset berörs inte varför påverkan trots allt blir måttlig.
11. Liten påverkan. Inga blickfång påverkas och inte heller stadens kontakt med vattnet som snarare förstärks i förslaget. Vyn mot Stockholm och Djurgården från Lidingö påverkas av förslagets i hög grad framträdande lokalisering invid vattenrummet, men inga höga kultuturhistoriska värden påverkas i egentlig mening.



## Påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

Förslagets påverkan på riksintresset är liten till måttlig. Påverkan sker på Stockholm som sjöfarts- och handelsstad genom ett betydande tillägg av bebyggelse med annan funktion. En stor del av hamnanläggningarna vid Lilla Värtan ändrar därmed karaktär. Sjöfarts- och handelsverksamheten kommer dock fortsatt karakterisera området varför påverkan inte blir stor.

Viss påverkan sker även på de två särdragen stadens anpassning till naturen och fronten mot vattenrummet. Hög bebyggelse placeras nära vattennivån och skärgårdens dramatiska topografi förstärks därmed inte utan risken är istället att den döljs och jämnas ut. Hög bebyggelse finns dock redan nära vattennivån i form av silobyggnaderna i Frihamnen.

Förslaget har en i hög grad framträdande lokalisering invid vattenrummet samtidigt som frontens karaktär i viss utsträckning ändras från hamnmiljö till stadsmiljö. De fronter som ges särskild historisk betydelse i riksintresset, d.v.s. de mot Saltsjön och Mälaren, berörs inte av förslaget varför påverkan trots allt blir måttlig.



# Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

## 4. Vy från Bodal, Lidingö

Bilden är tagen från Lidingö, närmare bestämt från stranden vid Bodal som ligger rakt öster om Södra Värtan. Mellan Lidingö och Södra Värthamnen ligger fjärden Lilla Värtan. Fjärdens västra strand upptas helt av kajer och utfyllnader. Till vänster i vyn syns Frihamnen med hamnkranar, magasinsbyggnader och silos. I den vänstra kanten anas det skogsbevuxna Drottningberget vid Kaknäs. I bildens mitt ligger Södra Värthamnen där tre byggnader framträder särskilt tydligt: affärs- och kontorshuset i kv. Riga 2, kontorshuset i kv. Rotterdam 1 och hotell-, konferens- och kontorshuset i kv. Neapel 3. Till höger i vyn syns delar av Värthamnen och Värtaverket. Ovanför Södra Värthamnen klättrar bostadsbebyggelse på Kampementsbackarna och Gärdeshöjden. Till höger om Hotell Ariadne syns kontorsbyggnader vid Tegelluddsvägen som bland annat rymmer Förvaltningsrätten. Hamnbassängen och den förhållandevis obebyggda dalgången mellan Gärdeshöjden och Hjorthagen (Lilla Jägarbacken) medger sikt mot Kattrumpsbacken och Uggleviksreservoaren i Lill-Jansskogen.



## Utdrag från riksintressebeskrivning av relevans för vyn

De mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel (1).

Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade (2).

Viktig sjöfarts- och industristad (3).

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling (4).

Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet (5).

Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten (6).

Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark (7).

Anpassningen till naturen (8).

Fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren (9).

Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet (10).



# Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

## Förslagets påverkan på utdrag

1. Liten påverkan. Själva de topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel och samfärdsl påverkas inte av förslaget.
2. Liten-måttlig påverkan. Se punkt 4.
3. Liten-måttlig påverkan. Uttrycken i vyn för Stockholm som viktig sjöfartsstad kommer bestå men med ett betydande tillägg av bebyggelse med annan funktion. Se även punkt 6.
4. Liten-måttlig påverkan. Punkthusbebyggelsen i Gärdessstaden, Magasin 6, Silo 2 och 3 och Hotell Ariadne och är uttryck i vyn för 1900-talets bebyggelseutveckling. Den föreslagna bebyggelsen döljer delar av Gärdet i vyn. Bebyggelsen på de övre delarna av Gärdeshöjden, som ingår i riksintressekärnområdet Gärdessstaden kommer dock fortsatt vara läsbar ovanför förslagets lägre mellersta delar. Magasinet och silobyggnaderna blir opåverkade medan Hotell Ariadne till stora delar döljs och helt förlorar rollen som landmärke.
5. Liten-måttlig påverkan. Se punkt 4 ovan.
6. Måttlig påverkan. Förelaget innebär viss påverkan på Stockholm som viktig sjöfarts- och handelsstad, avseende dess utveckling under 1900-talet, när en stor del av hamnanläggningarna vid Lilla Värtan ändrar funktion och karaktär. Sjöfarts- och handelsverksamheten kommer dock fortsatt karakterisera området varför påverkan inte blir stor.
7. Liten påverkan. Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap upptar en liten del av vyn. Denna påverkas inte av förslaget.
8. Måttlig påverkan. Stadens anpassning till naturen påverkas i viss mån när hög bebyggelse placeras nära vattennivån. Skärgårdens dramatiska topografi förstärks därmed inte utan snarare döljs och jämnas ut. Hög bebyggelse finns dock redan nära vattennivån i form av silobyggnaderna i Frihamnen. I vyn kommer Gärdeshöjdens bebyggelse, och i viss mån även dess topografi, fortfarande kunna läsas ovanför förslagets lägre delar vilket mildrar den negativa påverkan på Gärdet.
9. Måttlig påverkan. Den föreslagna bebyggelsen påverkar fronten mot vattenrummet vid Lilla Värtan och i delar ändras karaktären från hamnmiljö till stadsmiljö. De fronter som ges särskilt historisk betydelse, d.v.s. de mot Saltsjön och Mälaren, berörs inte varför påverkan trots allt blir måttlig.
10. Liten påverkan. Inga blickfång påverkas, med undantag av Hotell Ariadne, och inte heller stadens kontakt med vattnet som snarare förstärks i förslaget. Vyn mot Stockholm och Djurgården från Lidingö påverkas av förslagets i hög grad framträdande lokalisering invid vattenrummet, men inga höga kulturhistoriska värden påverkas i egentlig mening.



## Påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

Förslagets påverkan på riksintresset i vyn är liten till måttlig. Gärdessstaden som uttryck för 1900-talets bebyggelseutveckling och välfärdssamhälle påverkas men den högre belägna bebyggelsen på Gärdeshöjden kommer fortsatt kunna läsas ovanför förslagets lägre mellersta delar.

Stockholm som viktig sjöfarts- och handelsstad, avseende dess utveckling under 1900-talet, påverkas av förslaget då det ger ett betydande tillägg av bebyggelse med annan funktion och karaktär. Sjöfarts- och handelsverksamheten kommer dock att i hög grad fortsatt karakterisera området varför påverkan inte blir stor. De raka kajlinjerna och stenskoningarna har en viktig funktion i den omstöpta miljön för möjligheten att fortsatt kunna uppleva områdets hamnhistoria.

Viss påverkan sker även på de två särdragen ”stadens anpassning till naturen” och ”fronten mot vattenrummet”. Hög bebyggelse placeras nära vattennivån och skärgårdens dramatiska topografi förstärks därmed inte utan risken är istället att den döljs och jämnas ut. Hög bebyggelse finns redan nära vattennivån i form av silobyggnaderna i Frihamnen. I vyn kommer Gärdeshöjdens bebyggelse, och i viss mån även dess topografi, fortfarande kunna läsas ovanför förslagets lägre delar vilket mildrar den negativa påverkan på Gärdet.

Förslaget har en i hög grad framträdande lokalisering invid vattenrummet samtidigt som frontens karaktär i viss utsträckning ändras från hamnmiljö till stadsmiljö. De stadsfronter som ges särskild historisk betydelse i riksintresset, d.v.s. de mot Saltsjön och Mälaren, berörs inte av förslaget varför påverkan trots allt blir måttlig.



# Förslagets påverkan på Nationalstadsparken

## 5. Vy från Hagaparken

Vyn är tagen mot öster nära gångvägen vid Stora Pelousens övre del. Gräsmattan breder ut sig i sänkan ner mot Brunnsvikens strand. I bildens vänstra kant syns den trädkantade gångvägen som löper nedanför den höjd på vilken Gustav III lät påbörja bygget av sitt stora Haga slott. Längre ut på udden syns Gustav III:s paviljong med en gulputsad fasad. I bildens högra kant syns träd nedanför Haga Gåshöjd. På andra sidan Brunnsvikens vatten syns delar av bebyggelsen i Kräftriket som hör till Vetenskapsstaden. I siluetten framträder, från vänster, Gasklocka 4, Värtaverkets skorstenar, Lilla Björnnäset, Silo 3 i Frihamnen och Uggleviksreservoaren i Lill-Jansskogen. Vyn visar en av Hagaparkens många naturscenerier och en av de mest betydelsefulla för Nationalstadsparken.



## Utdrag från värdering av relevans för vyn

Brunnsviken som helhet:

Ett sammanhållet landskap från Gustav III:s tid. Naturscenerierna med de bevarade parkerna runt Brunnsviken utgör ett av Nationalstadsparkens bäst bevarade historiska landskap (1).

Sekelskiftets (1900) utbyggnad av akademiska institutioner längs östra stranden (2).

Haga och Västra Brunnsviksstranden:  
Gustav III:s Haga (3).

Östra Brunnsviksstranden:  
Landskapet närmast Brunnsviken (4).

Den öppna bebyggelsestrukturen (5).

Sekelskiftets (1900) utbyggnad av akademiska institutioner (6).

F.d. skogs- och veterinärhögskolorna (7).

Bebyggelsestrukturen med byggnader i parkmiljö (8).

Sekelskiftets utbyggnad av akademiska institutioner längs Brunnsviken (9).

Vetenskapsstaden som arkitekturpark, en provkarta på svensk institutionsarkitektur av högsta klass (10).

Brunnsvikens landskapet från det sena 1700-talet. Ek- och ädellövmiljöerna (11).

Vetenskapsstadens vetenskapshistoriska värde (12).



# Förslagets påverkan på Nationalstadsparken

## Förslagets påverkan på utdrag

1. Liten påverkan. Det föreslagna höghuset ligger geografiskt en bra bit ifrån Hagaparkens landskapsrum och upplevs även göra så i vyn. Höghusets byggnadsvolym framstår som förhållandevis liten i jämförelse med närmre belägen bebyggelse och de skogsbeklädda höjderna runt Brunnsviken. Natursceneriet vid Stora Pelousen påverkas av det faktum att höghuset lägger sig i de mest obebyggda delarna av siluetten, ovanför Lilla Björnnäsets skogsbeklädda höjd. Höghuset framträder därför särskilt tydligt, även om det i vyn kan tyckas vara underordnat Gasklocka 4, Värtaverkets skorstenar och Gärdehöjdens bostadsbebyggelse. Påverkan på Brunnsviken som helhet kan dock anses vara liten.

2. Liten påverkan. Det föreslagna höghuset ligger perifert i förhållande till Vetenskapsstaden på andra sidan Brunnsviken.

3. Måttlig påverkan. Påverkan på Hagaparken blir något större än påverkan på Brunnsviken som helhet. Sceneriet vid Stora Pelousen hör till parkens främsta.

4-12. Liten påverkan. Höghuset ligger så pass perifert att påverkan blir obetydlig.



## Förslagets påverkan på nationalstadsparken

Förslagets har i huvudsak liten påverkan på Nationalstadsparken i vyn. Viss påverkan sker dock på Hagaparken och natursceneriet vid Stora Pelousen då höghuset framträder i de mest obebyggda delarna av siluetten. Den aktuella vyn framträder dock först vid vistelse på Stora Pelousens övre delar, i dess västra kant. Vyn från platsen framför Koppartälten, ett stenkast längre norrut, påverkas exempelvis inte.



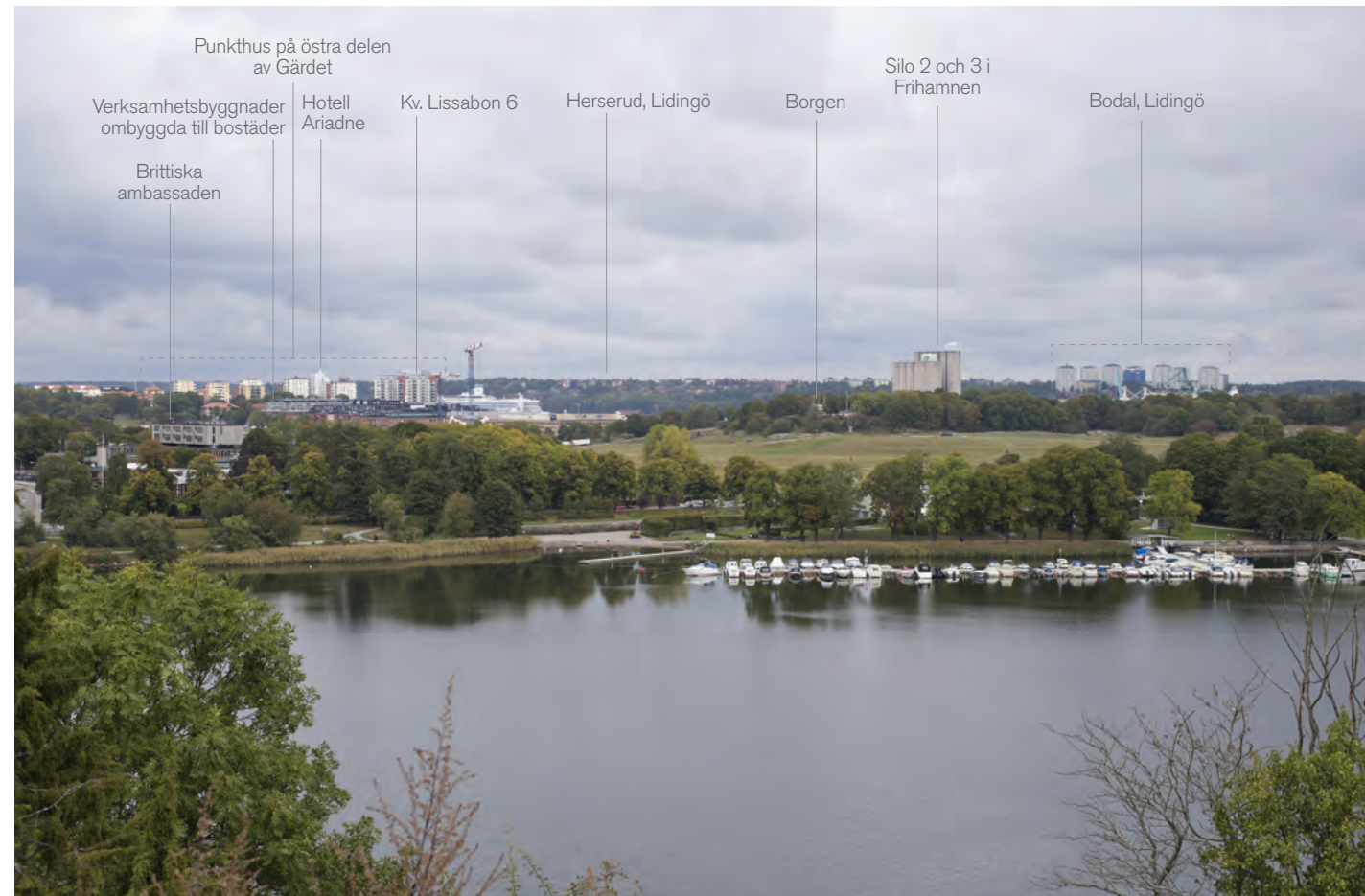
# Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller

## 6. Vy från Skansen

Vyn är tagen mot nordöst från Skansenberget (utsiktsplatsen vid Vastveitloftet i friluftsmuseets norra del). Nedanför ligger Djurgårdsbrunnsviken som utgör gräns mellan Södra Djurgården och Ladugårdsgärdet.

Bilden är överlag grön med tonvikt på det öppna fältet i bildens mitt, som omges av trädriddan utmed stranden i söder och den skogsbevuxna höjden Drottningberget i norr. Även Kampementsbackens södra sluttning i bildens vänstra kant, grönskan som spränger in i Gärdets bostadsbebyggelse och de sydvända sluttningarna i stadsdelarna Herserud och Baggeby på Lidingö bidrar till det gröna i vyn.

På Drottningberget i skogsbrynet norr om fältet ligger Kungliga Borgen, uppfört kring 1820, varifrån Karl XIV Johan hade utsikt över de militära övningarna. I vyns vänstra del syns punkthusbebyggelsen vid Sandhamnsgatan och Öregrundsgatan. Bostadshusen i kv. Lissabon 6 från 2006 märks särskilt till följd av de högre och bredare byggnadsvolymerna. Framför punkthusen anas den lägre verksamhetsområdet mellan Sandhamnsgatan i väster och Tegelluddsvägen i öster. Där har några av husen höjts ett par våningar och byggts om till flerbostadshus. Bakom Drottningberget höjder sig de kring 70-80 meter höga silobyggnaderna i Frihamnen, uppförda på 1970- och 80-talen efter ritningar av arkitekten Anders Berg.



## Utdrag från riksintressebeskrivning och värdering av relevans för vyn

### *Stockholms innerstad med Djurgården*

De mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsl (1).

Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade (2).

Viktig sjöfarts- och industristad (3).

Kungliga miljöer (4).

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling. Parkanläggningar och grönska (5).

Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet (6).

Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten (7).

Nöjeslivets, samvarons och rekreativlivets byggnader och miljöer (8).

Skansen /.../ parker och flanörstråk (9).

Djurgårdens bebyggelse och rekreativlandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktmark (10).

Slott och villor med omgivande parker från 1600- och 1700-talen och senare (11).

Anpassningen till naturen (12).

Fronten mot vattenrummen (13).

Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet (14).

### *Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården*

Gärdesstadens som ett av de tidigaste och mest genomarbetade svenska exemplen på funktionalismens stadsplanering (1).

Ladugårdsgärdet: Den långa kontinuiteten av människans nyttjande och bosättningar. Det militära exercisfältet. Ladugårdsgärdets immateriella värden som samlings- och evenemangsplats (2).

Museiparken: Det samlade strandområdet. Inslagen av äldre träd och naturmarker (3).



# Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller

## Förslagets påverkan på utdrag

### *Stockholms innerstad med Djurgården*

1. Liten påverkan. De topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna kvarstår opåverkade.
2. Liten påverkan. Punkt- och lamellhusen i Gärdestadens norra kant är ett uttryck för 1930-talets stadsplane- och byggnadskonst. Den föreslagna bebyggelsen blir högre och enstaka punkthus upplevs i mindre utsträckning som fristående. Dessa ligger dock utanför värdekärnan Gärdes-staden.
3. Liten påverkan. En del av staden som präglas av sjöfart, handel och industri kommer i högre utsträckning att karaktiseras av stadsbebyggelse.
4. Liten påverkan. Kungliga Borgen invid Ladugårdsgärdet kommer i högre utsträckning att omges av tät stadsmiljö. Den rumsliga relationen mellan borgen och det f.d. övningsfältet blir dock opåverkad.
- 5-6. Liten påverkan. Se punkt 2.
7. Liten påverkan. Se punkt 3.
- 8-9. Liten påverkan. Parkmiljön fortsätter att dominera i vyn.
10. Liten påverkan. Upplevelsen av grönskan i den f.d. jaktparken påverkas inte nämnvärt då den del av vyn där föreslagen bebyggelse framträder redan är bebyggd. Visuellt upplevs därför inte den föreslagna bebyggelsen som ett nytt intrång i parken. Skalan på bebyggelsen som omger parken ökar i och med förslaget och stadsbebyggelsen kommer närmre parken. Parkens grönska fortsätter dock att dominera i vyn.
11. Liten påverkan. Se punkt 4.
12. Måttlig påverkan. Stadens anpassning till naturen påverkas i viss mån när hög bebyggelse placeras nära vattennivån. Skärgårdens dramatiska topografi förstärks därmed inte utan risken är snarare att den jämnas ut. Hög bebyggelse finns dock redan nära vattennivån i form av silobyggnaderna i Frihamnen.
13. Liten påverkan. Den gröna fronten försätter att dominera även om byggnadsmassan i vyn ökar.
14. Liten påverkan. Föreslagen bebyggelse tar plats i vyn från Skansen men påverkar inte dess värden i egentlig mening.

### *Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården*

1. Liten påverkan. Se punkt 2 under Stockholms innerstad med Djurgården.
2. Liten påverkan. Det öppna gärdet blir opåverkat även om byggnadsmassan i dess direkta närhet ökar.
3. Liten påverkan. Parkmiljön och den gröna fronten mot vattnet fortsätter att dominera i vyn.



## Förslagets påverkan på nationalstadsparken

Förslagets har liten påverkan på Nationalstadsparken i vyn, d.v.s. på Gärdesstaden, Ladugårdsgärdet och Museiparkens strandområde.

## Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

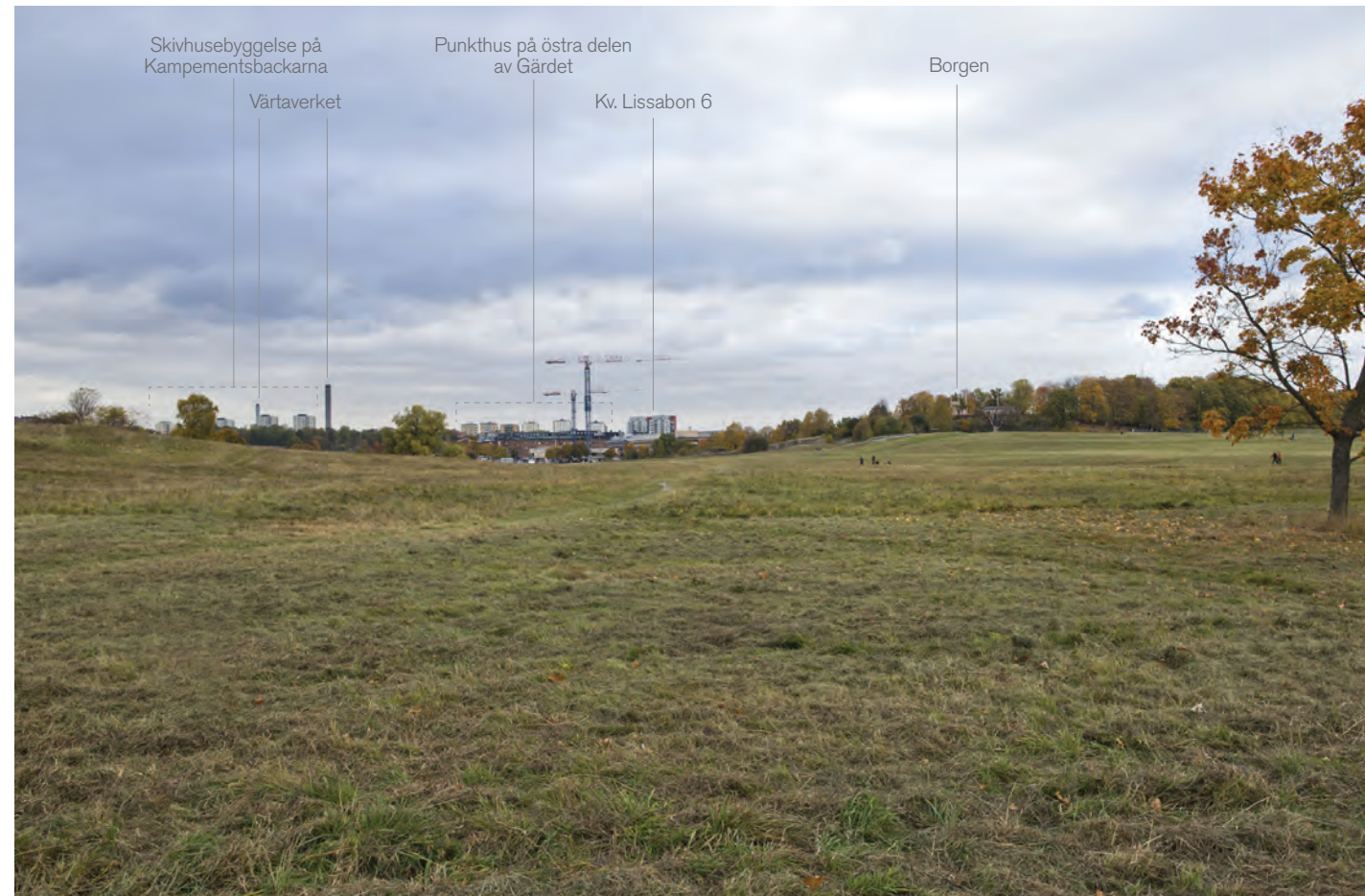
Förslagets påverkan på riksintresset i vyn är i huvudsak liten. Viss påverkan sker på stadens anpassning till naturen när hög bebyggelse placeras nära vattennivån, i en sänka mellan Drottningberget (t.h. i vyn) och Kampementsbackarna/Gärdeshöjden (t.v. i vyn). Skärgårdens dramatiska topografi förstärks därmed inte utan risken är snarare att den jämnas ut. Hög bebyggelse finns redan nära vattennivån vid Lilla Värtan i form av silobyggnaderna i Frihamnen. Dessa ligger dock bortanför Drottningberget utan påverkan på upplevelsen av torpografien i vyn.



# Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller

## 7. Vy från Djurgårdsbrunnsvägen

Vyn är fotograferad mot norr från en punkt nära Djurgårdsbrunnsvägen vid sportfältets södra kant. Bilden upptas till större delen av fältet. I sänkan mellan Drottningberget till höger i bild och en kulle till vänster i bild framträder delar av skivhusbebyggelsen vid Kampementsgatan, med Kampementsbackarnas gröna sluttningar nedanför, och punkthusbebyggelse på östra delen av Gärdet. Här syns också två punkthus i kv. Lissabon från 2006 som i vyn sammanfaller till en bred och hög byggnadsvolym. Nedanför punkthusbebyggelsen på Gärdet syns delar av den låga verksamhetsbebyggelsen mellan Sandhamnsgatan och Tegeluddsvägen. I skogsbrynet vid Drottningbergets fot syns Kungliga Borgen, uppfört kring 1820, varifrån Karl XIV Johan hade utsikt över de militära övningarna på fältet nedanför.



## Utdrag från riksintressebeskrivning och värdering av relevans för vyn

### *Stockholms innerstad med Djurgården*

Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade. (1).

Kungliga miljöer (2).

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling (3).

Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet (4).

Parker och flanörstråk (5).

Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark (6).

Anpassningen till naturen (7).

### *Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården*

Gärdesstadens som ett av de tidigaste och mest genomarbetade svenska exemplen på funktionalismens stadsplanering (1).

Ladugårdsgärdet: Den långa kontinuiteten av människans nyttjande och bosättningar. Det militära exercisfältet. Ladugårdsgärdets immateriella värden som samlings- och evenemangsplats (2).



# Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller

## Förslagets påverkan på utdrag

### *Stockholms innerstad med Djurgården*

1. Liten påverkan. Modernismens stadsplane- och byggnadskonst representeras i vyn av bebyggelsen vid Kampementsgatan och på östra delen av Gärdet. Det föreslagna höghuset är högre än dessa, trots att det är placerat nära vattennivån. Det ligger dock så pass långt österut (t. h. i vyn) att påverkan blir liten. Den bostadsbebyggelse som ingår i kärnområdet Gärdes-staden syns inte i vyn.

2. Liten påverkan. Den kungliga miljön vid Kungliga Borgen, med byggnaden, skogskanten vid Drottning-berget och fältet nedanför, påverkas i liten utsträck-ning av den föreslagna bebyggelsen. Förhållandevis hög bebyggelse finns redan i dag i miljöns närhet.

3-4. Liten påverkan. Se punkt 1.

5-6. Liten påverkan. Djurgården är redan i dag delvis kantad av hög bebyggelse. I vyn syns hög bebyggelse vid Kampementsgatan, Sandhamnsgatan och Öre-grundsgatan. Det föreslagna höghuset är något högre än dessa men påverkan blir ändå förhållandevis liten.

7. Liten påverkan. Till skillnad mot övrig hög byg-gelse i vyn så markerar inte det föreslagna höghuset någon höjd. Det anpassar sig inte, som den moder-nistiska bebyggelsen, till naturen. Ett förhållande som dock inte framgår av vyn då föreslagen bebyggelse ligger bortanför befintlig bebyggelse.

### *Nationalstadsparken..Ulriksdal:-Haga:-Brunnsviken:-Djurgården*

1. Liten påverkan. Se punkt 1.

2. Liten påverkan. Hög bebyggelse finns i dag redan i Ladugårdsgärdets närhet. Påverkan blir liten sett i relation till Djurgårdens böljande landskap och fältets vidsträckthet.



## Förslagets påverkan på nationalstadsparken

Förslagets har liten påverkan på Nationalstadsparken i vyn, d.v.s. på Gärdesstaden och Ladugårdsgärdet.

## Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården

Förslagets påverkan på riksintresset i vyn är liten. Djur-gården kantas redan i dag av relativt hög bebyggelse, även i Ladugårdsgärdets och Kungliga Borgens närhet. Skillnaden mellan befintlig och föreslagen situation blir alltså inte stor.



# Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller

## 8. Vy från Lindarängsvägen

Bilden är tagen från Lindarängsvägen som löper över det öppna sportfältet i öst-västlig riktning och delar av det i en nordlig och en sydlig del. På bilden ser vi den norra delen. I den vänstra halvan av bilden gränsar fältet till Kampementsbackarnas trädbevuxna sydvända sluttningar. Till höger i bild syns dels putsad punkt- och lamellhusbebyggelse i östra delen av Gärdet (Sandhamnsgatan och Öregrundsgatan), dels lägre verksamhetsbebyggelse vid Sandhamnsgatan med fasader i tegel (på- och ombyggda till flerbostadshus). Ovanför verksamhetsbebyggelsen syns de två punkthusen från 2006 i kv. Lissabon 6.



## Utdrag från riksintressebeskrivning och värdering av relevans för vyn

### *Stockholms innerstad med Djurgården*

Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade (1).

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling. Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet (2).

Parker och flanörstråk (3).

Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark (4).

Anpassningen till naturen (5).

### *Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården*

Gärdesstadens som ett av de tidigaste och mest genomarbetade svenska exemplen på funktionalismens stadsplanering (1).

Ladugårdsgärdet: Den långa kontinuiteten av människans nyttjande och bosättningar. Det militära exercisfältet. Ladugårdsgärdets immateriella värden som samlings- och evenemangsplats (2).



# Förslagets påverkan på intressen där de sammanfaller

## Förslagets påverkan på utdrag

*Stockholms innerstad med Djurgården*

1-2. Liten påverkan på Gärdess stadens funktionalistiska stadsplanering.

3. Liten påverkan på parken Ladugårdsgärdet.

4. Liten påverkan på den f.d. jaktparken.

5. Liten påverkan på stadens anpassning till naturen.

*Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården*

1. Liten påverkan på Gärdess staden.

2. Liten påverkan på Ladugårdsgärdet.



## Förslagets påverkan på nationalstadsparken

Förslagets har liten påverkan på Nationalstadsparken i vyn, d.v.s. på Gärdess staden och Ladugårdsgärdet. Den del av vyn där höghuset framträder präglas i dag av blandad bebyggelse i form av punkthus, lamellhus och tidigare verksamhetsbyggnader. Genom sin höjd kommer höghuset i viss utsträckning att dominera. Påverkan mildras av att byggnaden ligger bortanför befintlig bebyggelse.

## Förslagets påverkan på nationalstadsparken

Förslagets har liten påverkan på riksintresset i vyn, d.v.s. på Gärdess staden och Ladugårdsgärdet och stadens anpassning till naturen. Den del av vyn där höghuset framträder präglas i dag av blandad bebyggelse i form av punkthus, lamellhus och tidigare verksamhetsbyggnader.



# Slutsats: Förslagets påverkan på riksintresse och nationalstadspark

## Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården, bedömning utifrån vyer

Förslagets påverkan på riksintresset är liten till måttlig. Måttlig påverkan har förslaget på särdraget “stadens anpassningen till naturen” genom att hög bebyggelse placeras nära vattennivån och därför inte följer eller förstärker skärgårdslandskapet utan istället riskerar jämna ut och dölja detsamma. Hög bebyggelse, placerad nära vattennivån, finns dock redan i närområdet i form av silobyggnaderna i Frihamnen. Särdraget “stadens front mot vattnet” påverkas vid fjärden Lilla Värtan, som dock inte tillhör de fronter som ges särskild historisk betydelse i riksintresset (Saltsjön och Mälaren). Siluetten påverkas i vyn från Monteliusvägen där det förslagna höghusets roll i siluetten kan likställas med flera kyrkor (bl.a. Jakob och Hedvig Eleonora) men även med flera sekulära byggnader (bl.a. Gasklocka 4 och skivhuset i kv. Garnisonen).

Påverkan sker även på andra delar av riksintresset och då särskilt på uttrycket sjöfarts-, handels- och industristaden och på Gärdet som uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande. En stor del av hamnanläggningarna vid Lilla Värtan ändrar karaktär genom ett betydande tillägg av bebyggelse med annan funktion. Sjöfarts- och handelsverksamheten kommer dock fortsatt karakterisera området varför påverkan inte blir stor. De ursprungliga kajlinjerna från 1880-talet och stenskoneringarna har en viktig funktion för möjligheten att fortsatt kunna uppleva områdets hamnhistoria och

bör därför bevaras. Förslaget kommer då inte innebära risk för påtaglig skada på rikintresset.

Det är viktigt att beakta att förslagets påverkan på riksintresse och stadsbild till del är beroende av den nya bebyggelsens fasadgestaltning avseende exempelvis färgsättning, fönsterytor och blanka fasadmaterial. En ljus volym tenderar att vara synligare i stadsbilden och stora fönsterytor och blanka fasadytor riskerar att ge reflektioner. För riksintresset handlar det ytterst om det förslagna höghusets påverkan i vyer från Fjällgatan, Monteliusvägen och Djurgårdsbrunnsvägen samt den nya bebyggelsens samlade påverkan sett från Skansenberget.

## Förslagets påverkan på Nationalstadsparken, bedömning utifrån vyer

Förslaget har liten till måttlig påverkan på Nationalstadsparken. Viss påverkan sker i vyn från, och på natursceneriet vid, Stora Pelousen i Hagaparken där det förslagna höghuset i Södra Värtan framträder i de mest obebyggda delarna av siluetten, ovanför Lilla Björnnäset skogsbevuxna höjd. Det aktuella höghuset syns dock först vid vistelse på Stora Pelousens övre delar, i dess västra kant. Vyn från platsen framför Koppartälten, ett stenkast längre norrut, påverkas inte.

Det är viktigt att beakta att förslagets påverkan på Nationalstadsparken till del är beroende av den nya bebyggelsens fasadgestaltning avseende exempelvis färgsättning, fönsterytor och blanka fasadmaterial. En ljus volym tenderar att vara visuellt mer påtaglig och stora fönsterytor och blanka fasadytor riskerar att ge reflektioner. För Nationalstadsparken handlar det ytterst om det förslagna höghusets påverkan på siluetten sett från Stora Pelousen och Djurgårdsbrunnsvägen samt den nya bebyggelsens samlade påverkan sett från Skansenberget.







# Förslagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

## Förutsättningar för bedömning av påverkan på kulturhistoriska värden

Som underlag för bedömning av planförslagets påverkan på de kulturhistoriska värdena i området används dels Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering (se bild till höger), dels den kulturhistoriska värdering och analys av känslighet/tålighet som ingår i *Kulturmiljöutredning – Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden i Stockholm* från 2015-03-10 (se nästa sida).

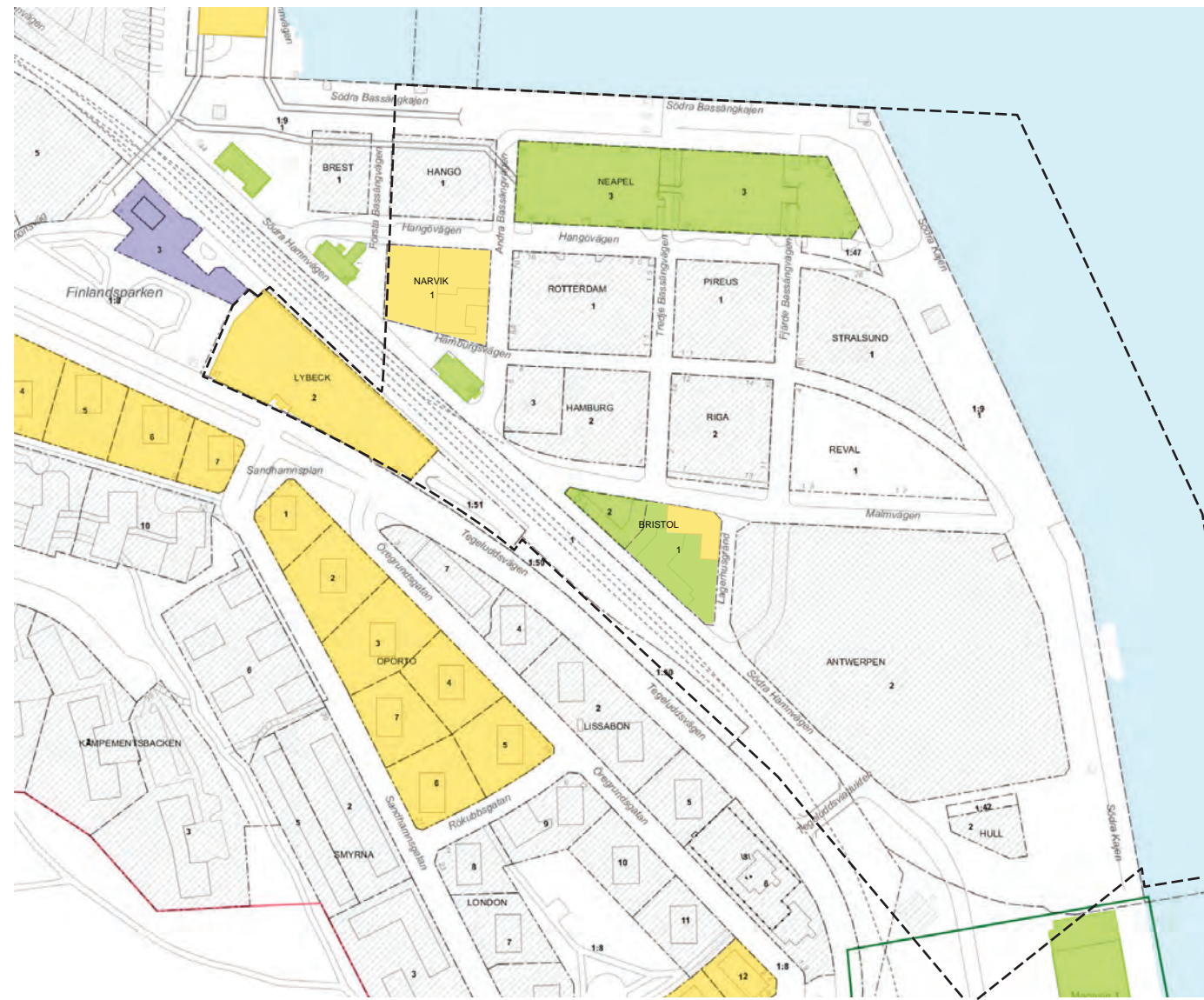
När arbetet med kulturmiljöutredningen utfördes 2014-2015 var fyra byggnader i Södra Värtahamnen klassificerade av museet:

- Värtans stationshus med tillhörande park (kv. Lybeck 3), blåklassad och även byggnadsminne enligt kulturmiljölagen
- Kommunalhuset (del av kv. Ladugårdsgärdet 1:9), grönklassad
- Restaurang Skeppet (del av kv. Ladugårdsgärdet 1:9), grönklassad
- F.d. Kranverkstaden (Bristol 2), grönklassad

Av dessa ligger Restaurang Skeppet och F.d. Kranverkstaden inom planområdet Södra Värtan. Sedan 2015 har ytterligare fyra kvarter och en byggnad i hamnen klassificerats:

- Kv. Neapel 3, grönklassad
- F.d. manskapsbyggnaden (del av kv. Ladugårdsgärdet 1:9), grönklassad
- Kv. Bristol 1, delvis grönklassat, delvis gulklassat.
- Kv. Narvik 1, gulklassad
- Kv. Lybeck 2 gulklassad

Samtliga av dessa, utom f.d. manskapsbyggaden, ligger inom planområdet Södra Värtan.



## Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering av bebyggelse

### Teckenförklaring

**BLÅ** Fastigheter med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne i kulturminneslagen. Byggnadsminnen samt kyrkobyggnader skyddade enligt 4 kap i kulturminneslagen.

**GRÖN** Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt

**GUL** Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

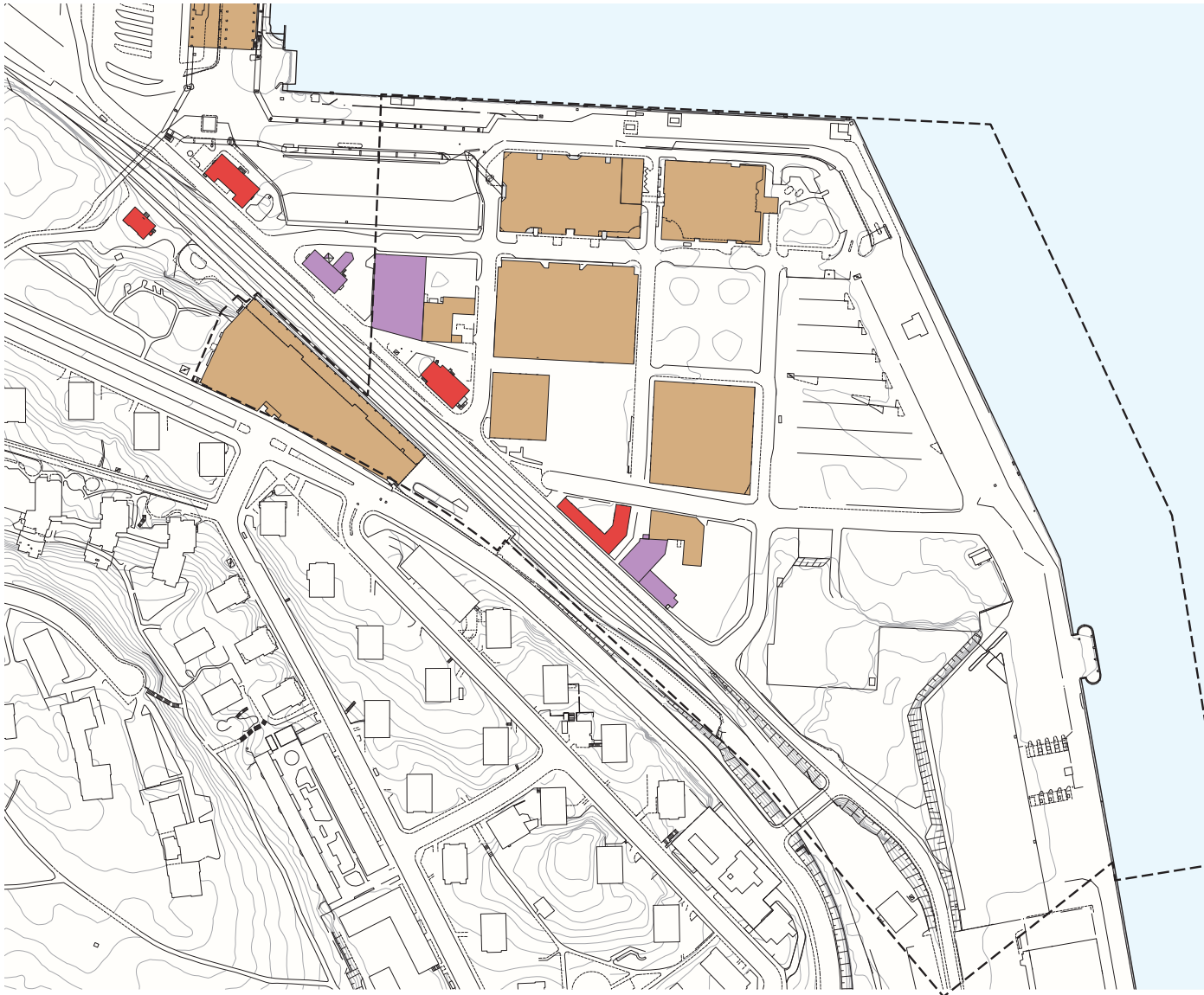
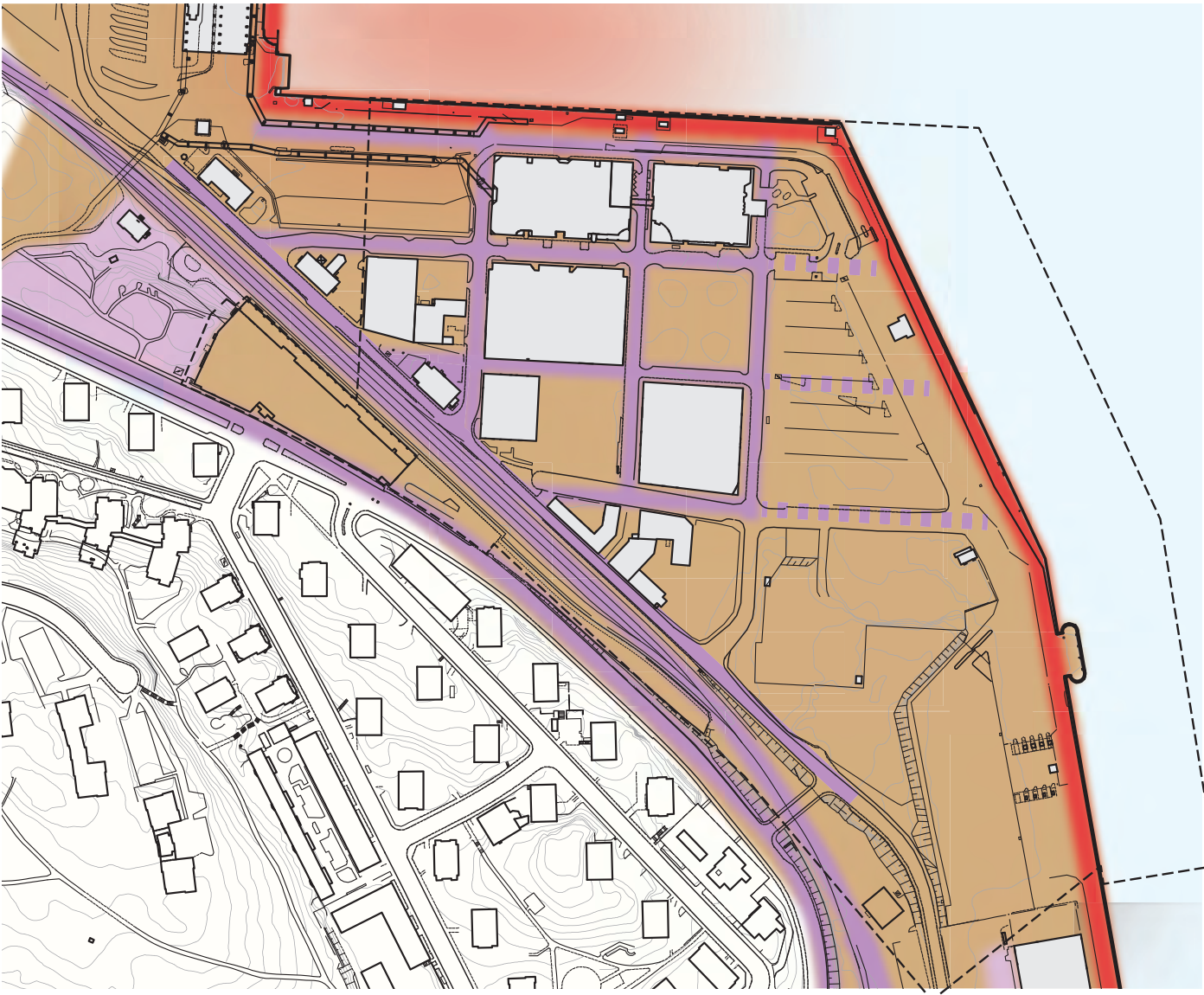
**GRÅ** Fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till de övriga klassificeringskategorierna

**STRECKAD** Fastighet med bebyggelse som ännu ej klassificerats eller obebyggd fastighet

----- Södra Värtan, gräns för föreslagen detaljplan



# Förslagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden



Känslighet/tålighet – yttre miljö (ur kulturmiljöutredningen från 2015)

Känslighet/tålighet – exteriör och stomme (ur kulturmiljöutredningen från 2015)

■ Hög känslighet   ■ Känsligt   ■ Tåligt   ----- Södra Värtan, gräns för föreslagen detaljplan



# Förslagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

## Beskrivning av planförslagets huvuddrag

Planområdet Södra Värtan är beläget i Södra Värtahamnen och ingår i det större stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Södra Värtahamnen är den mittersta av hamnarna vid Lilla Värtan och gränsar i norr till Värtahamnen och i söder till Frihamnen. Detaljplanens huvudsyfte är att omvandla hamnområdet i Södra Värtan till en kvartersstad med blandade funktioner och hög bebyggelsetäthet, som utgör en naturlig förlängning av staden ända ner till Lilla Värtans vattenrum. Detaljplanen möjliggör för ca 1900 lägenheter, 26 förskoleavdelningar och ca 125 000 kvadratmeter ytor för kontor, centrumändamål och hotell samt nya allmänna platser såsom gator, torg, parker och ett bad.

Tillkommande bebyggelse utgörs av en tät kvartersstad som i huvudsak utgår från befintlig kvartersindeling och gatustruktur (främst norra delen) där ett antal kulturhistoriskt värdefulla byggnader bevaras och integreras i området. Bevarade byggnader och yttre miljö ges ett långsiktigt skydd i detaljplanen. Detaljplanen innebär även att fyra befintliga byggnader/fastigheter rivs, varav en är grönklassad och övriga tre är gulklassade i Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering.

Tillkommande bebyggelse mot öster skapar en ny vattenfront och entré till Stockholm och avses att utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Då planområdet ligger i direkt anslutning till hamnverksamhet i norr och söder ställs särskilda krav på bebyggelsens utformning för att klara buller, vibrationer och risker, vilket regleras bl.a. genom bebyggelsens höjd och utformning. När-

mast hamnarna i norr och söder utformas bebyggelsen som högre skyddande volymer medan övrig bebyggelse i stadsdelens inre, mot park och torg, utformas som lägre enheter. Ett nytt landmärke planeras i områdets nordöstra del, Pirhuset, i ca 25 våningar.

Stor vikt i planförslaget läggs vid att skapa en levande stadsdel som ska vara trevlig att vistas i, både för boende och verksamhetsutöverare som besökare. Området med dess nyanlagda parker, kajstråk, badplats och offentliga utsmyckningar ska uppmuntra till utevistelse och skapa platser för möten.

I den centrala delen av området skapas ett stort offentligt rum som sammanbinder Södra Hamnvägen med vattnet. Det offentliga rummet är uppdelat i en torgdel och en parkdel, med en utbyggd pir mot öster. Kajen binder samman områdets södra och norra delar och utvecklas till ett upplevelserikt promenadstråk. Längst i norr vidgas kajen till en pir med bad och träbryggor. Marknivån på vid Södra Hamnvägen justeras för att möjliggöra bra avrinning av dagvatten.

Ett vidare syfte med detaljplanen är att skapa hållbara transportsätt med bl.a. utbyggd kollektivtrafik i form av Spårväg City, båt och buss. Södra Hamnvägen blir ett stort och samlande gaturum där flera trafikslag ska inrymmas. Denna väg blir den viktigaste länken för fordonstrafik och kollektivtrafik i området. Utbyggnaden förutsätter att befintlig rangerbangård vid Värtans station avvecklas. Den södra delen av kajen kommer nyttjas för hamnens verksamhet med hållplatser för båttrafik.

Sammanfattningsvis innebär detaljplanen en förändring av pågående markanvändning från hamnverksamhet, kontor och markparkering till en tät bebyggelsestruktur med bostäder, offentlig service, handel, kontor och allmänna platser.

Bild på nästa sida:

Förslag till detaljplan för fastigheten Antwerpen 2 m. fl. SÖDRA VÄRTAN del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet i Stockholm. Samrådshandling.



# Förlagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

## Konsekvenser för plan och yttre miljö

### Struktur, kvartersindelning och gator

Den föreslagna kvartersstrukturen i områdets norra del bygger vidare på den historiskt etablerade rutnätsplanen, med i huvudsak rektangulära kvarter ordnade i rakt nord-sydlig eller öst-västlig orientering, där bassänger, kajer och järnvägsspår styrt gatusträckningarna och kvarterens indelning. Dessa gatusträckningar tas tillvara och dras vidare. I likhet med befintlig struktur tillåts kvarteren att variera i storlek och form. De kulturhistoriska värdena kopplade till områdets struktur och kvartersindelning bibehålls och vidareutvecklas därmed på ett positivt sätt.

Vissa gatusträckningar tenderar dock att rätas ut och de mjukt böjda gatorna som följde spårens kurvaturer längs Malmvägen och Hamburgsvägen att försvinna. Ur kulturhistorisk synpunkt är denna förändring negativ. En bättre lösning hade varit att bibehålla och delvis återskapa de mjuka kurvaturerna, i gatunätets utformning eller genom markbeläggning.

Områdets södra del, som tidigare karakteriserades av en friare ordnad struktur med i huvudsak petroleumcisterner, utgörs i dag utgörs av avrivna och hårdgjorda ytor. Här föreslås en tät kvartersstruktur med gator som leder från Södra Hamnvägen ner mot vattnet, vilket skapar något vridna kvarter som avslutas med oregelbund-

na kvartersformer mot kajen. Även om den södra delens struktur och kvartersindelning inte har någon historisk hävd skapas viktiga siktlinjer där sammanhanget inom hamnområdet och omgivande stad tydliggörs.

Södra Hamnvägen utvecklas till en ny trädplanterad boulevard med såväl gång-, cykel-, kollektiv- (spårväg och/eller buss) som övrig fordonstrafik. Planförslaget innebär att den kulturhistoriskt betydelsefulla sträckningen i huvudsak bevaras men att gatan får en ny utformning och ett delvis nytt innehåll.

Av den äldre bebyggelsen längs gatan skyddas två kulturhistoriskt viktiga byggnader: Restaurang Skeppet (del av kv. Ladugårdsgärdet 1:9) och F.d. Kranverkstaden (kv. Bristol 2). Dessa hus integreras som en kulturhistorisk resurs i den nya stadsstrukturen. Negativ påverkan på det befintliga historiska bebyggelsesambandet kommer rivningen av kv. Bristol 1 att få, se vidare under rubriken *Konsekvenser för befintlig bebyggelse*.

I områdets centrala del skapas ett större sammanhängande offentligt rum, ett kilformat torg- och parkområdet i öst-västlig riktning som binder samman Södra Hamnvägen med vattnet. Mot öster fortsätter torgområdet ut i vattnet genom en mindre utfyllnad längs Södra Kajen. Anlagda offentliga platser eller torgbildningar har historiskt sett inte funnits i hamnområdena. Undan-

taget är parken vid Värtans stationshus, belägen strax utanför planområdet mot väster.

Det föreslagna centrala parkområdet tillsammans med innergårdarnas anlagda trädgårdar, gatuplantaringer och områdets gröna tak, tillför grönskan som ett nytt element i hamnområdet. Grönskan står visserligen i bjärt kontrast till de tidigare avgrusade eller stensatta upplagen som karakteriserade de obebyggda tomterna i hamnen. Viss grönska har dock även historiskt funnits intill Södra Hamnvägen, bl.a. vid Kommunhuset och Restaurang Skeppet.

Den i kulturmiljöutredningen utpekade känsliga gränsen mellan det lägre avplanade hamnområdet och bergshöjderna i väster bedöms få relativt ringa påverkan av planförslaget. Även då byggnadshöjderna längs Södra Hamnvägen höjs från befintliga 2-5 våningar till i genomsnitt 6-8 våningar, med enstaka högre punkthus, kommer ny bebyggelse höjdmässigt inte att konkurrera med befintlig punkthusbebyggelse från 1940- och 60-talen på höjden i väster. Södra Hamnvägens med dess bredd, kring 45 meter, kommer även i fortsättningen att kunna uppfattas som en utjämnande låglänt barriär mellan planområdet och angränsande bergshöjd i väster.



Den översta bilden visar en plan över Södra Värtahamnen från 1896. Här framträder hamnens kvartersindelning och spårdragning tydligt. Bilden nedanför visar Södra Värtahamnen på ett flygfoto (vykort) som är taget kring 1921. Även här framträder spårdragningar, kvartersindelning och kajlinje tydligt.

## Utdrag ur Kulturmiljöutredning för Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden

### Kulturhistoriskt värde – struktur, kvartersindelning och gator

Södra Värtahamnens ursprungliga struktur, kvartersindelning och gator har kulturhistoriskt värde. De har arkitektoniskt värde, samhällshistoriskt värde, autenticitetsvärde och pedagogiskt värde. Kajerna har även ett stort miljöskapande värde med sin ursprungliga stenskoning och patinering.

### Känslighet/tålighet– struktur, kvartersindelning och gator

Ursprunglig indelning i kvarter och gator samt relationen mellan indelningen och kajernas sträckning i Södra Värtahamnen är känslig. Södra Hamnvägens sträckning och samband med ursprunglig bebyggelse är känslig.

Gränsen mellan de lägre av avplanade hamnområdet och bergshöjderna i väster är känslig.



# Förlagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

*Spårområde*  
Spårdragningarna inom Södra Värtahamnen har sedan hamnens etablering varit ett framträdande inslag i hamnmiljön. Spårområdet från Värtans station ledde ursprungligen in i området och förgrenade sig in mellan kvarteren ut till kajer, pirar och bassänger. Även då huvuddelen av spåren har avvecklats och tagits bort är spårområdet i stora delar fortfarande avläsbart i form av gatunätet i den nya detaljplanen, vilket bedöms som mycket betydelsefullt ur kulturmiljösynpunkt. Vissa gatusträckningar tenderar dock att rätas ut och de mjukt böjda gatorna som följde spårens kurvaturer längs Malmvägen och Hamburgsvägen att försvinna, se *Struktur, kvartersindelning och gator* på föregående sida.  
I planförslaget redovisas inte om partier med kvarvarande räls som är synligt längs bl.a. Hamburgsvägen kommer att bevaras. Det måste därför understrykas att kvarvarande räls utgör de sista fysiska spåren av det för området tidigare så karakteristiska spårområdet, och dess borttagning bedöms som negativ ur kulturmiljösynpunkt.

Störst negativ påverkan kommer planförslaget få på befintlig spårsträckning längs med Södra Hamnvägen som kommer att försvinna i samband med att rangergården till Värtans station läggs ner och Södra Hamnvägen höjs och byggs om till boulevard. Det samhällshistoriskt viktiga sambandet med övriga delar av hamnen (Värtahamnen, Frihamnen och Loudden) försvinner därmed. Det är dock till fördel att Södra Hamnvägens och spårområdets sammantagna bredd bevaras i den omstöpta miljön. Det går även att tolka in immateriala kulturhistoriska värden i att en spårväg föreslås på delar av ytan.



Bevarat parti med räls längs med Hamburgsvägen som utgör några sista fysiska spåren av områdets tidigare spårtrafik.

*Kajer, pirer och bassänger*  
I planförslaget kommer Södra Kajens utbredning att förändras genom utfyllnad för kvartersmark i norr (piren), anslutande bassängbad och bryggor strax söder härom samt genom förlängningen av det centrala park- och torgstråket i en mindre pir i områdets centrala del. Södra Värtahamnens ursprungliga kajlinje från 1880-talet med dess långa raka sträckning, med viss knäckning, har hög känslighet för förändring. Föreslagna utfyllnader kommer att få betydande negativ påverkan på kajlinjen och dess sträckning. För att till viss mån minska den negativa påverkan bör befintlig stenskonig bevaras och utfyllnaderna tydligt kunna avläsas som tillägg i material och formspråk. Därmed säkerställs att den ursprungliga

kajen med dess enhetliga stenskonig fortsatt kan läsas som en historisk helhet.  
Av hamnbassängens konturer och vattenrum i norr, som ur kulturmiljösynpunkt bedöms vara känsliga för förändring omfattas endast Södra Bassängkajen av planförslaget. Denna kaj kommer även fortsättningsvis användas för hamnverksamhet, vilket här bedöms som mycket positivt för förståelsen och läsbarheten av den historiska hamnmiljön.



1880-talets kajlinje vid Södra Värtan motsvarar dagens linje. Bilden visar stenskonigen i det nordöstra hörnet.

## Utdrag ur Kulturmiljöutredning för Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden

*Kulturhistoriskt värde – spårområde*  
De kvarvarande och läsbara spårområdena har kulturhistoriskt värde. De har arkitekturhistoriskt värde, samhällshistoriskt värde, miljöskapande värde, pedagogiskt värde och teknikhistoriskt värde.

*Känslighet/tålighet- spårområde*  
Spårsträckningen från Lidingövägen, via Värtans station, utmed västra bergsskärningen i Södra Värtahamnen och Frihamnen och ut till Loudden är känslig.  
Spårsträckningen som strukturerande element för områdets indelning genom dess dragning i radiella och mot kajerna parallella spår är känslig.

*Kulturhistoriskt värde – kajer, pirer och bassänger*  
Ursprungliga kajsträckningar har ett högt kulturhistoriskt värde. De har arkitekturhistoriskt värde, samhällshistoriskt värde, autenticitetsvärde och pedagogiskt värde. Kajerna har även stort miljöskapande värde med sin ursprungliga stenskonig och patinering.

*Känslighet/tålighet – kajer, pirer och bassänger*  
Södra Värtahamnens ursprungliga kajlinje, samt dess långa raka sträckningar har hög känslighet. Hamnbassängen och dess inre vattenrum har hög känslighet.



# Förlagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

## Konsekvenser för befintlig bebyggelse

### Tillvaratagande av befintlig bebyggelse

Befintlig bebyggelse i fyra fastigheter kommer att bevaras inom planområdet Södra Värtan:

- Kv. Ladugårdsgärdet 1:9 (Restaurang Skeppet)
- Kv. Bristol 2 (f.d. kranverkstad)
- Kv. Neapel 3 (bevaras delvis)
- Kv. Hamburg 3 (kontors- och lagerbyggnad)

Urvalet baseras till stor del på stadsmuseets klassificering vad gäller bevarande av kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Gulklassad bebyggelse har valts bort till förmån för grönklassad.

Det finns i dag relativt få bevarade byggnader i Södra Värtan som speglar hamnens äldre historia. Dessa är i huvudsak lokaliserade som en sekvens längs med Södra Hamnvägen. Genom att de historiska spåren är få blir den negativa påverkan vid rivning av befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse påtagligt märkbar. Det har alltså stor betydelse för kulturmiljövärdena i Södra Värtan att Restaurang Skeppet och F.d. Kranverkstaden bevaras. Den föreslagna högre marknivån på Södra Hamnvägen riskerar dock att påverka byggnaderna och deras kulturhistoriska värde märkbart negativt.

Andra fastigheter i Södra Värtan och Södra Värta-hamnen omfattas inte av förslaget. Det gäller affärs- och

kontorsfastigheten Riga 2, Värtans stationshus i kv. Lybeck 3, Kommunhuset och den f.d. manskapsbyggnaden i kv. Ladugårdsgärdet 1:9. Det finns dock en stor risk för att byggnader utmed Södra Hamnvägen västerut påverkas direkt negativt i.o.m. den planerade höjningen av vägen.

### Byggnader med grön klassning som bevaras

- Kv. Ladugårdsgärdet 1:9 (Restaurang Skeppet)
- Kv. Bristol 2 (f.d. kranverkstad)

Exteriörerna bedömdes i kulturmiljöutredningen ha hög känslighet för förändring och interiörerna som känsliga. Båda byggnaderna bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde och är grönklassade enligt stadsmuseets klassificering.

Utgångspunkten i planförslaget är att byggnaderna ska utgöra en kulturhistorisk resurs i området och exemplifiera den småskaliga bebyggelse som historiskt sett funnits längs med Södra Hamnvägen. Genom skyddsbestämmelser i den nya detaljplanen säkerställs att åtminstone dessa delar av den viktiga sekvensen med historiska byggnader bevaras och därmed de miljöskapande värden som de representerar.

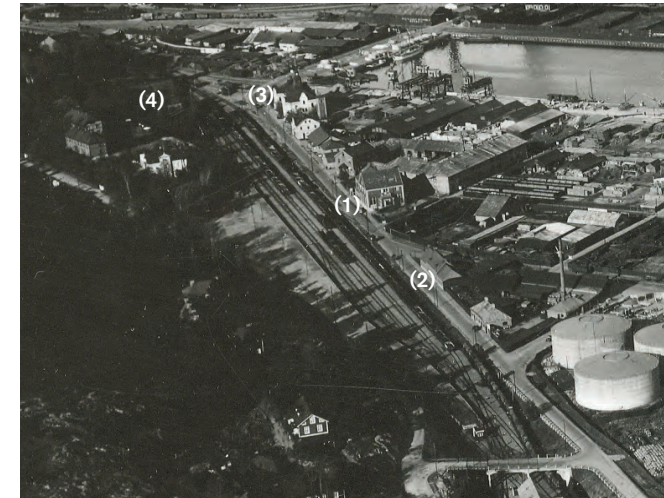


Bild till vänster: Utsnitt av flygfoto som visar de två byggnadernas ursprungliga sammanhang i en småskalig och brokig miljö med hamnanknuten bebyggelse vid Södra Hamnvägen. (1) markerar Restaurang Skeppet. (2) markerar F.d. Kranverkstaden. Ovanför dessa syns Kommunhuset (3). Bland träden anas Värtans station (4). Fotografiet är taget på 1920- eller 30-talet.

Bild nere till vänster: Restaurang Skeppet i dag. Byggnaderna är en av de kommer bevaras längs med Södra Hamnvägen. I motsats till vad som framgår av kulturmiljöutredningen från 2015 så har byggnadens fasader inte tilläggsisolerats.

Bild nedan: Kv. Bristol 2, den f.d. Kranverkstaden, som bevaras och med sin låga tegelbyggnader representerar den äldre hamnanknutna bebyggelsen längs med Södra Hamnvägen.



## Utdrag ur Kulturmiljöutredning för Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loud den

### Kulturhistoriskt värde – Kv. Ladugårdsgärdet 1:9 (Restaurang Skeppet)

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde som en till hamnen tillhörande restaurang. Restaurangen är även känd från 1970-talets SvenskaOrd-revyer. Byggnaden har ett arkitektoniskt värde med sin tydliga 1920-talsstil, trots att fasaderna förenklats vid tilläggsisoleringen. Byggnaden har genom sin modesta volym ett stort miljöskapande värde vid Södra Hamnvägen, tillsammans med övriga bevarade byggnader med anknytning till hamnverksamheten.

### Känslighet/tålighet – Kv. Ladugårdsgärdet 1:9

Byggnaden har hög känslighet för exteriör ändring. Byggnadens volym bör bevaras. Mindre tillbyggnader kan eventuellt utföras på östra fasaden. Tilläggsisoleringen bör på sikt avlägsnas.

Interiörerna är känsliga för ändring. Ursprunglig planlösning och bevarade detaljer bör respekteras vid ändring.

### Kulturhistoriskt värde – Kv. Bristol 2

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde som en del av hamnverksamheten; service och reparation av kranar. Byggnaden har genom sina små och varierande volymer ett starkt miljöskapande värde vid Södra Hamnvägen. Den intima gårdsmiljön och den varsamma invändiga renoveringen som låtit verkstadspatinar vara kvar är både miljöskapande och ger en källa till upplevelse av historien.

### Känslighet/tålighet – Kv. Bristol 2

Byggnaden har hög känslighet för ändring. Smärre ändringar inom tomten bedöms dock vara möjliga utan att det kulturhistoriska värdet minskar.

Interiörernas planlösning och verkstadskaraktär är känslig för ändring liksom patinan som ovanligt nog är bevarad.



# Förlagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

## *Byggnad med grön klassning som delvis bevaras*

- Kv. Neapel 3 (hotell- och konferensanläggning samt kontorshus).

Kv. Neapel 3 bedömdes i kulturmiljöutredningen som exteriört tålig. Stadsmuseet konstaterar dock att fastigheten har ett tidstypiskt uttryck för det sena 1980-talet avseende material, skala och utformning och har därför grönklassat byggnadskomplexet i sin helhet.

Förslaget för kv. Neapel 3 är att den södra byggnaden i byggnadskomplexets västra byggnadsblock (block 2) rivs medan den norra byggnaden i samma block bevaras.

Byggnaden som föreslås rivas är samgestaltad med den norra byggnaden i blocket och tillsammans utgör de en arkitektonisk helhet på samma sätt som byggnaderna i block 1. Rivningen resulterar i en stor negativ påverkan på den byggnad som bevaras samt indirekt även på hela byggnadskomplexet (block 1 och 2). Den övergripande symmetrin i block 2 går förlorad liksom även den glasade mittgången och dess mycket tidstypiska karaktär. Blocket och dess två byggnader bör alltså hanteras som en byggnad, oavsett om denna rivs eller bevaras. Högdelen med närmast angränsande lågdel, d.v.s. block 1, bevaras i planförslaget. Detta block är, beaktat fastighetens kulturhistoriska och värde samt värde i stadsbilden, det mest väsentliga.



Kv. Neapel 3. Kvarterets östra (övre bilden) och västra delar (nedre bilden).

## *Befintliga byggnader som rivs*

Av befintliga byggnader som rivs är kv. Bristol 1 särskilt värdefull och grönklassad av staden medan övriga tre byggnader är gulklassade av positiv betydelse för stadsbilden.

## Grönklassade byggnader:

- Kv. Bristol 1 (södra och norra delarna)
- Delar av kv. Neapel 3, se kapitel ovan

## Gulklassade byggnader:

- Kv. Lybeck 2
- Kv. Narvik 1
- Kv. Bristol 1 (östra delen)

Av dessa bedömdes kv. Bristol 1 (västra och norra delarna) och kv. Narvik 1 som exteriört känsliga för förändring i kulturmiljöutredningen. På nästa sida följer beskrivningar av rivningarnas konsekvenser för kulturmiljön.

## Utdrag ur Kulturmiljöutredning för Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden

### *Kulturhistoriskt värde – Kv. Neapel 3*

Byggnaderna har som del av hamnmiljön ett begränsat kulturhistoriskt värde. De är närmast fristående från hamnen och dess verksamhet (dock med anknytning till kryssningstrafiken), och ingår i en grupp storskaliga kontorshus som tillkommit då hamnverksamheten minskat. Byggnaderna har ett arkitektoniskt värde som välbevarade representanter för den postmoderna stilen.

### *Känslighet/tålighet – Kv. Neapel 3*

Byggnaderna är tåliga för ändring. Vid ändring bör man förhålla sig medvetet och med respekt mot den postmoderna arkitekturen.



# Förlagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

## *Rivning av kv. Bristol 1*

Den tidigare smörjoljefabriken med tillhörande kontor och lager inom kv. Bristol 1 berättar om en typisk verksamhet inom Södra Värtahamnen. Den södra och norra delen från 1940 respektive 1960 är uppförda i tidstypisk funktionalistisk industriarkitektur och välbevarade. Den östra delen av kvarteret från år 1982 är även den tidstypisk med ett visst miljöskapande värde. En rivning av kvarteret, och de äldre delarna mot söder och norr i synnerhet, innebär en betydande negativ påverkan på den



De norra och södra delarna av kv. Bristol 1 från 1940 respektive 1960.

välbevarade sekvens av historiska byggnader som ännu finns representerade längs med Södra Hamnvägen, och som utgör de sista få spåren av äldre verksamhetsbunden bebyggelse inom planområdet. En rivning av byggnaden avråds av kulturhistoriska skäl.



Den östra delen av kv. Bristol 1 från 1982.

## *Rivning av kv. Narvik 1*

Kv. Narvik 1, Fanérkompaniets byggnad mot Södra Hamnvägen från år 1972 är en tidstypisk representant för hamnens sentida lagerverksamhet. Den modernistiska byggnaden med plåtfasader är välbevarad och ingår i den småskaliga miljön längs med Södra Hamnvägen. Exteriören bedöms som känslig för förändring. Den östra delen, ett f.d. kafferosteri, uppfördes 1961, bedöms som tålig vad gäller förändring av exteriör. En rivning av kvarteret får en negativ påverkan på den samlade bebyggelsemiljön längs Södra Hamnvägen, där befintliga



Fanérkompaniets byggnad från 1972.

byggnader harmonierar i skala och funktion med övrig bebyggelse. Kvarterets enskilda byggnader har dock inte samma arkitektoniska värde. Mot denna bakgrund kan en rivning möjligen motiveras.



Den östra delen av kv. Narvik 1.

## Utdrag ur Kulturmiljöutredning för Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden

### *Kulturhistoriskt värde – Kv. Bristol 1*

De enkla fabriksbyggnaderna har ett kulturhistoriskt värde då de berättar om en typisk verksamhet i Värtahamnens södra del, knuten till hamnverksamheten. Byggnaderna är välbevarade och speglar den tid när de uppfördes. Byggnadernas skala är typisk för hamnen och miljöskapande, särskilt längs med Södra Hamnvägen som har flera byggnader närmast spårområdet i den lilla skalan som tillsammans bildar en historisk sekvens av byggnader.

### *Känslighet/tålighet – Kv. Bristol 1*

Byggnadsdelarna närmast Södra Hamnvägen är känsliga för ändring. Den låga skalan och den välbevarade funktionalistiska arkitekturen bör bevaras, men byggnaderna kan byggas till och ändras interiört. Den sentida tillbyggnaden från 1982 bedöms vara tålig.

### *Kulturhistoriskt värde – Kv. Narvik 1*

Fanérkompaniets byggnad har ett värde som en typisk representant för en sentida lagerverksamhet som inte direkt har med hamnverksamheten att göra, men indirekt genom att bolagets råvaror, faner och exotiska träslag, importerats och hanterats i hamnen. Dess modernistiska arkitektur är välbevarad. Med sin måttliga skala bidrar den till den småskaliga miljön vid Södra Hamnvägen.

### *Känslighet/tålighet – Kv. Narvik 1*

Den enkla plåtklädda byggnadens skala och ursprungliga fasadutformning är känslig för ändring, medan kafferosteriet bedöms som tåligt.



# Förlagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

## Rivning av kv. Lybeck 2

Det kilformade kvarteret Lybeck 2 utgör en tidstypisk verksamhetsbyggnad i hamnområdet. Byggnaden bidrar genom anpassningen till spåren och den hamnanknutna funktionen till bebyggelsemiljön i Södra Värtahamnen. En rivning kommer därför i viss mån resultera i en negativ påverkan på den historiska hamnmiljön. Byggnaden avviker dock från den i övrigt småskaliga bebyggelsen vid Södra Hamnvägen. Ny bebyggelse anpassas efter ursprunglig kvaretsform. Mot denna bakgrund kan en rivning möjligen motiveras.



Byggnaden i kv. Lybeck 2 sedd från Södra Hamnvägen.

## Utdrag ur Kulturmiljöutredning för Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden

### Kulturhistoriskt värde – Kv. Lybeck 2

Byggnaden har ett visst värde som en välbevarad, tidstypisk verksamhetsbyggnad anpassad till hamnens spårssystem. Den avviker dock från den i övrigt småskaliga miljön vid spårområdet.

### Känslighet/tålighet – Kv. Lybeck 2

Byggnaden är tålig för ändring.

## Konsekvenser av ny funktion

Södra Värtan har sedan slutet av 1800-talet varit ett utpräglat hamnområde. Nu står det inför en utveckling att bli en fortsättning av den täta kvartersstaden där en rad olika nya funktioner ska adderas, framförallt bostäder men även kontor, service, parker m.m.

Den industriella verksamhet som tidigare präglat området Södra Värtan måste till stora delar flyttas, en process som redan påbörjats. Färjetrafiken i områdets norra och södra del, vilket är den sista egentliga hamnrelaterade verksamheten som finns kvar i Södra Värtahamnen, kommer dock att finnas kvar. I viss mån kommer även den kontors- och lagerverksamhet som präglat Södra Värtahamnen de senaste decennierna att bevaras.

Även då delar av den tidigare hamnrelaterade verksamheten bevaras kommer omvandlingen av Södra Värtan att radikalt ändra områdets karaktär och därför i samhällshistorisk mening minska områdets kulturhistoriska värde.

Det är därför extra viktigt att de förhållandevis få fysiska spåren av Södra Värtans historia tas tillvara. Det kan gälla äldre byggnader, bevarandet av spåråls i markbeläggning, kajernas ursprungliga utformning och bevarad patina i allmänhet.



# Förlagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden



Bilden längst till vänster visar Kommunhuset från 1904 (ljusputsad byggnad t.v. i bild) och manskapsbyggnaden från 1962 (byggnad i gult tegel till höger i bild). Bilden i mitten visar Värtans stationshus med spåren och Södra Hamnvägen framför. Bilden närmast till vänster visar Magasin 1 i Frihamnen.

## Konsekvenser för omgivande miljö

*Påverkan på Värtans station, Finlandsparken och annan angränsande bebyggelse i väster*

Miljön kring Värtans stationshus med Finlandsparken och spårområdet är en viktig historisk referens i det i övrigt i hög utsträckning förändrade hamnområdet. I den kulturhistoriskt värdefulla miljön ingår även Kommunhuset (från 1904) och Manskapsbyggnaden (från 1962).

Planförslaget kommer få störst påverkan på Värtans station och spårdragningarna längs med Södra Hamnvägen i samband med att rangerbangården försvinner. Med spårdragningarnas försvinnande försvinner såväl kopplingen till stationsbyggnaden som en samhällshistoriskt viktig länk till områdets ursprungliga infrastruktur.

Anslutande ny bebyggelse mot öster och söder kommer enligt planförslaget att utgöras av kvartersbebyggelse i 4-12 våningar, som i skala och struktur skiljer sig från äldre bebyggelse. Den äldre bebyggelsen kommer tydligt kunna urskiljas och läsas genom sin historiska arkitektur och betydligt lägre bebyggelseskala. Det är av stor vikt den visuella relationen mellan befintlig tillkommande bebyggelse studeras noggrannt så att de gamla byggnadernas upplevelsevärden inte förtas av den nya arkitekturen.

Det finns risk för att befintlig äldre bebyggelse i Södra Värtahamnen, dels den som bevaras i planförslaget utemed Södra Hamnvägen, dels andra byggnader utmed vägen västerut, skadas av ny föreslagen markhöjd.

Det är av stora vikt att den historiska bebyggelsemiljön med stationshus och tillhörande park, kommunalhus, manskapsbyggnad och bevarade äldre byggnader längs med Södra Hamnvägen består som ett viktigt historiskt kluster, som berättar om Södra Värtahamnens äldre historia som hamnområde.

*Påverkan på hamnbassängen i norr*

I planförslaget ingår endast Södra bassängkajen, dvs den södra delen av hamnbassängen. Hamnbassängen, som bedöms innehålla hög känslighet för ändring bör dock behandlas som en helhet.

I hamnbassängen och tillhörande pir mot norr kommer hamnverksamheten med dess färjetrafik att fortgå och utvecklas, och därmed också anknytningen till den historiska hamnverksamheten. Detta bedöms som mycket positivt ur kulturmiljösynpunkt.

*Påverkan på bebyggelse mot söder, Magasin 1*

Planområdets södra del med planerad kvartersbebyggelse kommer att ligga i direkt anslutning till Magasin 1, Frihamnens första magasinsbyggnad. Magasin 1 är grönklassad enligt staden och exteriören bedöms innehålla hög känslighet för förändring.

Strax norr om Magasin 1, som tidigare haft ett fritt läge, uppförs enligt planförslaget kvartersbebyggelse i 7-10 våningar, som närmast 20 meter från magasinsbyggnaden (den nyligen tillkomna tillbyggnaden av Magasin 1 i en våning mot norr ej medräknad).

Trots det nära avståndet kommer troligtvis Magasin 1, som utmärker sig genom sin låga och breda byggnadskropp och historiserande formspråk, även fortsättningsvis att kunna utläsas som en självständig historisk byggnad genom de kontrasterande höjdskillnaderna.



# Förlagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

## Sammanfattning och slutsats: Förslagets påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden

Södra Värtan, del av Södra Värtahamnen, går från att vara ett utpräglat hamnområde till att bli en förlängning av den täta kvartersstaden med blandade funktioner.

Planförslaget tar sin utgångspunkt i Södra Värtans befintliga kvarters- och gatustruktur, som bibehålls i områdets norra del och vidareutvecklas i områdets södra del, som i dag i huvudsak utgörs av avrivna hårdgjorda ytor. Detta förhållningssätt ger goda förutsättningar för ett bevarande av Södra Värthamnens kulturhistoriska värden. Vissa gatusträckningar tenderar dock att rätas ut och de mjukt böjda gatorna som följde spårens kurvaturer längs Malmvägen och Hamburgsvägen att försvinna. Ur kulturhistorisk synpunkt är denna förändring negativ.

De föreslagna förändringarna av kajen mot Lilla Värtan kommer att få betydande negativ påverkan på kajlinjen och dess ursprungliga sträckning från 1880-talet. Det är av betydelse för det kulturhistoriska värdet att denna kajlinje går att urskilja i den omstöpta framtida miljön och att stenskoningen bevaras samt även skyddas i plan.

Av den befintlig bebyggelse inom planområdet skyddas tre kulturhistoriskt viktiga kvarter byggnader: Restaurang Skeppet i kv. Ladugårdsgärdet 1:9, F.d. Kranverkstaden i kv. Bristol 2 och stora delar av kv. Neapel 3 (hotell-, konferens- och kontorshus, bevaras delvis). Dessa integreras i den nya stadsstrukturen. Det finns dock en risk för ovarsam hantering av byggnader- natill följd av planerad höjning av Södra Hamnvägen.

Rivning av befintlig bebyggelse inom kv. Bristol 1, kommer resultera i negativ påverkan på området som helhet, då förhållandevis få äldre byggnader med anknytning till hamnverksamheten finns bevarade i dag. Dessa byggnader blir följaktligen extra viktiga för möjligheten att läsa kulturhamnens historia och kunna uppleva de historiska dimensionerna i den fysiska miljön. Byggnaderna från 1940 och 1960 i kv. Bristol 1 ingår i den sekvens av kulturhistorisk bebyggelse som ligger utmed Södra Hamnvägen, en sammanhängande miljö som alltså påverkas negativt av den föreslagna rivningen.

Även rivningen av den södra delen av block 2 i kv. Neapel 3 medför negativ påverkan på kulturmiljön. De två byggnader som utgör blocket är samgestaltade och bör hanteras som en helhet. Den kulturhistoriskt viktigaste delen av fastigheten, d.v.s. block 1, bevaras och skyddas i planen.

Den största påverkan på närmiljön utanför planområdet sker vid Värtans station där järnvägsspåren försvinner och därmed en väsentlig del av hamnområdets historia. Södra Hamnvägens och spårens sammantagna bredd bevaras däremot och bildar en välgörande öppen yta vid stationen och mot Gärdets punkthusbebyggelse i väster.

**Slutsats: Förslagets påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården, bedömning utifrån påverkan på Södra Värtan**

Förslagets negativa påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden är inte av den omfattningen att det föreligger risk för påtaglig skada på riksintresset, d.v.s på Stockholm som viktig sjöfarts-, handels- och industristad. Förslaget tar sin utgångspunkt i Södra Värtans befintliga kvarters- och gatustruktur vilket ger goda förutsättningar för ett bevarande av Södra Värthamnens kulturhistoriska värden. Förbättringar av förslaget kan göras, exempelvis kan spårens kurvaturer längs Malmvägen och Hamburgsvägen föras in i planförslagets struktur och den äldre hamnbebyggelsen (från 1940 respektive 1960) i kv. Bristol 1 bevaras. Det bör dessutom säkerställas att kajlinjen från 1880-talet bibehålls läsbar samt att dess stenskonning bevaras.



# Bilaga: Vyer i större format



Vy från Fjällgatan  
Befintlig situation



# Bilaga: Vyer i större format



**Vy från Fjällgatan**  
Föreslagen situation



## Bilaga: Vyer i större format



**Vy från Monteliusvägen**  
Befintlig situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Monteliusvägen  
Föreslagen situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Millesgården, Lidingö  
Befintlig situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Millesgården, Lidingö  
Föreslagen situation



## Bilaga: Vyer i större format





## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Bodal, Lidingö  
Föreslagen situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Hagaparken  
Befintlig situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Hagaparken  
Föreslagen situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Skansen  
Befintlig situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Skansen  
Föreslagen situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Djurgårdsbrunnsvägen  
Befintlig situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Djurgårdsbrunnsvägen  
Föreslagen situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Lindarängsvägen  
Befintlig situation



## Bilaga: Vyer i större format



Vy från Lindarängsvägen  
Föreslagen situation





# Antikvarisk förundersökning

Neapel 3

Stockholms Stad

2016-09-12  
rev. 2016-10-12

white



Objekt		Beställare	Ansvarig antikvarie	Medverkande antikvarie
Fastighet:	Neapel 3	Niam AB	Annika Andersson	Evelina Regenius Jouper
Kommun:	Stockholm	g.m. Ola Kolmert	White Arkitekter AB	White Arkitekter AB
Län:	Stockholms län		Östgötagatan 100, Stockholm	Östgötagatan 100, Stockholm
			Tel. +46 8 402 26 33	Tel. +46 8 518 32 810
			annika.andersson@white.se	evelina.regenius.jouper@white.se
				Omslagsfoto
				Kvarteret sett från vattnet, block 2 är under uppförande. Svd 1989-11-06



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	3
Bakgrund och omfattning	3
Vad är en antikvarisk förundersökning?	3
Vad är kulturhistorisk karaktärisering?	3
Vad är kulturhistoriskt värde?	3
Författningsskydd	3
Övriga ställningstaganden	4
HISTORIK	5
Värtahamnens utveckling	5
Tre fastigheter blir en	5
Förändringar i Neapel 3	7
Övergripande förändringar i årtal	7
KULTURHISTORISK KARARKTÄRISERING	9
Arkitektur utan tydlig -ism	9
Postmodernism ur ett nationellt och regionalt perspektiv	9
Regelverkens påverkan på arkitekturen	9
Områdets karaktärsdrag	11
Exteriör karaktär	11
Byggnadernas strukturella karaktärsdrag	13
Karaktäristiska byggnadsdetaljer	15
KULTURHISTORISK VÄRDERING	17
Restaureringsteoriernas historia	17
Miljöskapande värde	18
Restaureringsideologiskt värde	18
Arkitektoniskt värde	18
Samhällsplanevärde	18
Sammanvägning av värden	19
REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT FÖRVALTNING	21
Allmänt	21
Rekommendationer block 1	21
Rekommendationer block 2	21
Förslag till planbestämmelser	21
KÄLLOR	22



# INLEDNING

## BAKGRUND OCH OMFATTNING

White har givits i uppdrag av Niam AB g.m. Ola Kolmert att utföra en antikvarisk förundersökning inför utveckling av block 1 och 2 på fastigheten Neapel 3 i Stockholms stad.

Förundersökningen omfattar historisk antikvarisk karaktärisering och en kulturhistorisk värdering. Förundersökningen har föregåtts av ett flertal platsbesök utförda under augusti 2016.

## VAD ÄR EN ANTIKVARISK FÖRUNDER SÖKNING?

Dokumentet *Antikvarisk förundersökning* är ett verktyg att använda under förprojekterings- och projekteringsfasen då en byggnad ska genomgå förändringar.

Dokumentet syftar till att beskriva en byggnads eller områdes historia, dess karaktärsdrag och kulturvärden. Analysen baseras på vilka värden och kulturhistoriska karaktärsdrag som området besitter i dagsläget. Hänsyn tas således inte till eventuella kommande förändringar i det aktuella området.

## VAD ÄR KULTURHISTORISK KARAKTÄRISERING?

Bebyggelseområdets karaktärsdrag är en hänvisning till PBL 2 kap 6 §. Genom att hänsyn tas till karaktärsdragen värnas bebyggelseområdets historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden. Därmed undviks även förvanskning i enlighet med PBL 8 kap 13 §. En kulturhistorisk karaktärisering syftar därför till att ange vilka ett bebyggelseområdes kulturhistoriska karaktärsdrag är, så att dessa kan värnas särskilt.

För beskrivning av bebyggelseområdes karaktärsdrag används Boverkets *Checklista karaktärsdrag* som utgångspunkt. Checklistan finns att tillgå via Boverkets hemsida.

## VAD ÄR KULTURHISTORISKT VÄRDE?

Bebyggelseområdes kulturhistoriska värde hänvisar till flera delar i PBL, bl.a. PBL 2 kap 6 § samt PBL 8 kap 13 och 17 §§. Det är dock inte fastställt vare sig i lagtext eller rättspraxis vad kulturhistoriskt värde är.

Värderingen i denna rapport utgår från en modell framtagen av Riksantikvarieämbetet. Modellen beskrivs i boken *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* av Axel Unnerbäck. Modellen bygger på att det kulturhistoriska värdet är uppbyggt av dokumentvärden, upplevelsevärden och förstärkande värden. Dessa kan sinsemellan ha olika dignitet vilket innebär att ett värde kan ses som viktigare än ett annat.

## FÖRFATTNINGSSKYDD

### *Lagstadgat skydd enligt plan- och bygglagen (PBL)*

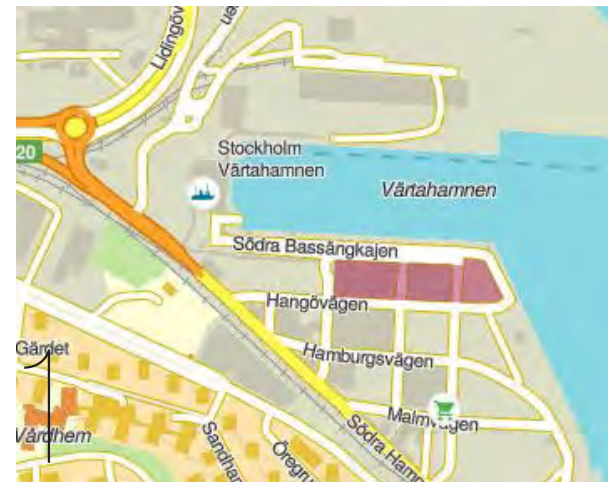
För fastigheten gäller plan 8399 från 1986. Planen anger inte några skydds- och varsamhetsbesetämmelser för byggnaderna. Trots det ska skydds- och varsamhetsbestämmelserna i PBL 2 kap 6 § samt 8 kap 13, 14 och 17 §§ följas för såväl exteriör som interiör. Samtidigt måste en vägning mellan allmänna och enskilda intressen alltid ske i enlighet med PBL 2 kap 1 §.

### *Lagstadgat skydd enligt miljöbalken*

Fastigheten är belägen inom riksintresseområde för kulturmiljövärden enligt miljöbalken 3 kap. Det innebär att åtgärder på byggnaden inte får vidtas som innebär påtaglig skada på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Motivering och uttryck för riksintresset återfinns i beslut AB län beslut RAÄ 1997-08-18.

Fastigheten är belägen inom riksintresse för Värtahamnen. Förändringar av fastigheten bedöms dock inte påverka riksintresset.

Fastigheten angränsar även till Nationalstadsparken som skyddas av hushållningsbestämmelserna i miljöbalken 4 kap 7



1. Fastigheten är markerad.
2. De olika delarna inom fastigheten är markerade. Parken i f.d. kvarteret Kiel är markerad grön. Block 1 som innehåller hotell och kontor är markerad blå. Block 2 som idag innehåller handel och kontor är markerad som lila.



### *Fornlämning*

Det finns inga kända fornlämningar på fastigheten eller i anslutning till fastigheten.

### ÖVRIGA STÄLLNINGSTAGANDEN

#### *Stockholms stadsmuseum*

Den aktuella fastigheten är klassad som *grön* enligt Stockholms stadsmuseums klassificering, vilket innebär att museet tillsammans med Kulturnämnden har bedömt att fastigheten är särskilt kulturhistoriskt värdefull ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt och får inte förvanskas.

Stockholms stadsmuseum fattade sitt beslut om klassificering 2016-02-12 vilket medför att klassificeringen har en mer omfattande motivering än äldre klassningar. Museet har som motivering för bedömningen anfört:

*"Byggnaden har ett tidstypiskt uttryck för det sena 1980-talet både avseende material, skala och utformning. Den till ytan stora byggnaden är effektivt uppbruten i flera delar och höjden är hanterad genom färgfält i övre delen av fasaden som i bottenvåningarna övergår i pelare över stora fönsterpartier. Byggnaden är ett mycket bra och välbevarat exempel på en av 1980-talets storskaliga anläggningar för kontor, hotell och konferens som ofta fick glastak och kombinerades med höghus eller skyskrapor."*

Stockholms stadsmuseums klassificering är inte juridiskt bindande men bör ses som starkt vägledande vid bedömning av en byggnads kulturhistoriska värde.

#### *Tidigare antikvariska ställningstaganden*

Nyréns arkitektkontor genomförde en kulturmiljöutredning för Värtahamnen, Frihamnen och Loudden i Stockholm. Utredningen är daterad 2015-03-10. De nu aktuella byggnaderna inom fastigheten Neapel ingick i utredningen och bedömdes som tåliga för förändring.



# HISTORIK

## VÄRTAHAMNENS UTVECKLING

I samband med de stora svenska infrastrukturella satsningarna samt industrisamfundets framväxt började utbyggnaden av Värtahamnen i Stockholm. Området hade stora, obebyggda ytor och låg i relativt skyddat vindläge. Första etappen av Värtahamnen byggdes 1876-1886. Under denna period byggdes även järnväg och förberedelser gjordes för att ta emot kol till Värtans gasverk. Själva hamnbassängen fortsatte att fördjupas fram till 1918.

Värtahamnen växte och blev strategiskt viktig för transport av massgods så som trävaror, kol, spannmål m.m. I mitten på 1960-talet började persontrafiken till Finland i samband med att Silja Line trafikerade sträckan Stockholm - Nådendal.

Silja Line öppnade sin första permanenta terminalbyggnad 1974 för att möjliggöra att även Helsingfors-trafiken kunde gå från Värtahamnen. Efter öppnandet av terminalen har den byggts ut i flera omgångar och kommit att utgöra ett dominerande inslag i miljön.

## TRE FASTIGHETER BLIR EN

Stadsbyggnadskontoret i Stockholm mottog 1984 en ansökan om förhandsbesked för om- och nybyggnad av fastigheterna Kiel 1, Neapel 1 och 2 samt Messina 1. Ansökan var inlämnad av Platszer. Tillsammans med Riksbyggen bildade Platszer bolaget KB Position vars mål var att skapa en ny stadsdel i Värtahamnen. Positivt förhandsbesked beviljades av byggnadsnämnden med villkoren att kv. Kiel skulle bli park, att byggnaderna i Neapel skulle byggas om till hotell och att byggnaderna i Messina skulle rivas för att ge plats åt ett tradecenter. Förhandsbeskedet angav också att lov med mindre avvikelse kunde vara en framkomlig väg om byggherrarna initierade en ny detaljplan innan de planerade byggnationerna var slutförda.

Fastighetsregleringen gick igenom 1986 vilket medförde att de tre fastigheterna blev en enda: Neapel 3.

*"Det jag ser framför mig är en levande kontorsstad som i stort sett fyller det område som inte är nödvändigt för hamnen att disponera." sa projektledaren Klas Westman i en intervju 1989.*

Bygglov för den första etappen beviljades 1986 och omfattade hotell samt kontor som ritades av HJS Arkitekter. Invigningen ägde rum den 15 april 1989. Ungefär samtidigt beviljades bygglov för etapp två som skulle komma att stå färdig först 1991. Den andra etappen innehöll kontor samt ett affärsstråk i entréplan.

I en artikel 1989 gav arkitekten Kenneth Gärdestad följande svar på frågan om han såg en fara i trender och att bygga glastak, innergårdar och gallerior: *"En byggnad åldras på ett bra eller dåligt sätt beroende på sina material, detaljer och utförande. Det har inte något att göra med trender. Jag tror att trender är det som leder oss till att kunna ta till oss en ny byggnad och placera den i tiden. ... Varje tid har sitt uttryckssätt. Jag är inte rädd för trender. Egentligen tror jag att det kan vara ett tillskott."*

Det framgår också tydligt i ovanstående artikel att block 1 och block 2 var tänkta att fungera som två separata byggnadskroppar även om de länkades samman med en glasad gång. syftet med block 2 var att skapa en attraktionskraft i området, där den centrala affärsgatan mitt i ljusgården kunde fungera som dragpåster.



1. Flygfoto över Värtahamnen, troligen 1930-tal. Den äldre kvartersstrukturen syns tydligt. (Järnvägshistoriskt forum)  
2. Block 1 står färdigt och block 2 är under uppförande 1989. (SVD 1989-11-06)





1805



1901



1934



1951



1956



1976



2016

1. Värtahamnen kring 1805, marken är ännu inte ianspråktagen. (Stockholmskällan.)
2. 1901 var utbyggnaden av Värtahamnen igång och det fanns bl.a. järnväg. (Lantmäteriets historiska kartor)
3. 1934 var hamnverksamheten och industrin i fullt pågående. (Stockholmskällan)
4. Värtahamnen 1951, utbyggnaden har fortsatt. (Lantmäteriets historiska kartor)
5. Kvarterssstrukturen i Värtahamnen 1956 (Stockholmskällan)
6. 1976 gick i stort sett all färjetrafik till Finland från Värtahamnen. (Stockholmskällan)
7. Värtahamnenens kvartersindelning 2016. (Stockholmskällan)



## HISTORIK

## FÖRÄNDRINGAR I NEAPEL 3

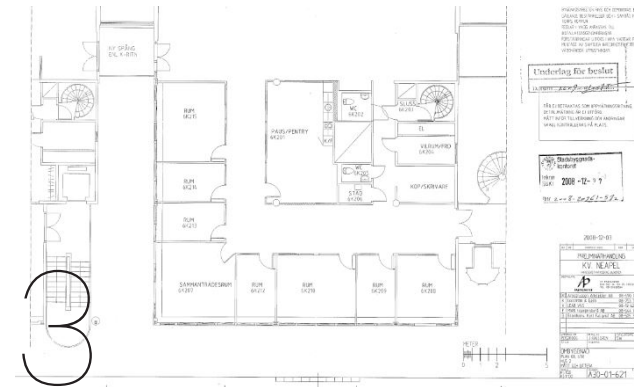
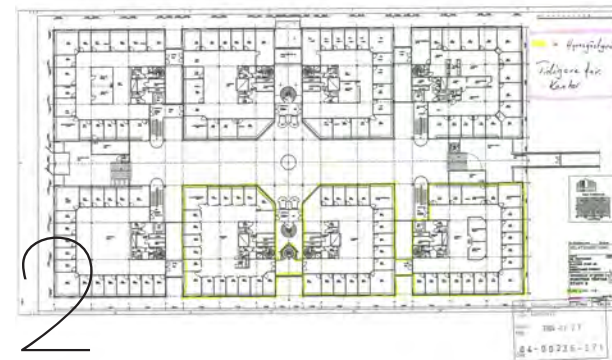
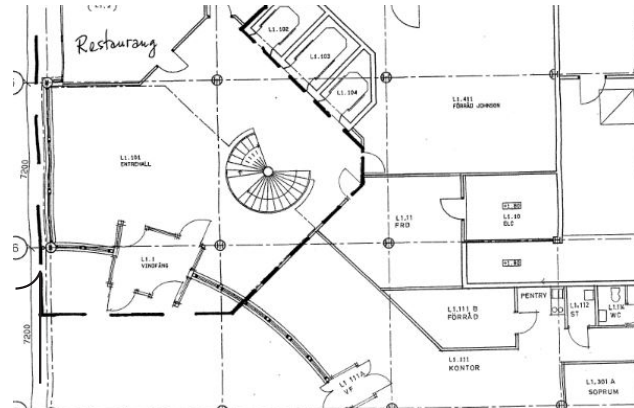
Kontorslokalerna inom fastigheten har genomgått ett flertal förändringar genom åren vad avser ytskikt och rumsindelningar i samband med hyresgästanpassningar. De mer offentliga utrymmena har endast genomgått smärre förändringar, främst avseende färgsättning. I block 1 har dock även material förändrats i hotelldelen. Vidare har all ventilation i båda blocken byggts om.

Ett antal större förändringar har skett i block 2 avseende planlösningar och spänger. Dessa förändringar får inte redovisas i denna utredning eftersom förändringarna delvis rör försvarsmaktens lokaler samt andra lokaler som är säkerhetsklassade.

Till de större förändringarna i block 1 hör ombyggnad av entré till hotellet samt ombyggnad av entré av den sydvästra entrén.

## ÖVERGRIPANDE FÖRÄNDRINGAR I ÅRTAL

- |      |   |
|------|---|
| 1994 | Ombyggnad entré till hotell block 1   |
| 2000 | Ny pardörr till lastkaj   |
| 2000 | Ombyggnad av entré i block 1  |
| 2001 | Ändring entréhall i block 1   |
| 2004 | Nya ventilationsgaller i fasad  |
| 2008 | Nya karusell dörrar i 2 entreér samt ny spång mellan hus 1 och 2 i block 2. |
| 2009 | Ändrad planlösning våning 8 i block 2                                       |
| 2011 | Nya spänger i block 2.  |
| 2014 | Ny internt trappa, ändrad planlösning, block 2                              |
| 2015 | Skydds jalousier, block 1   |



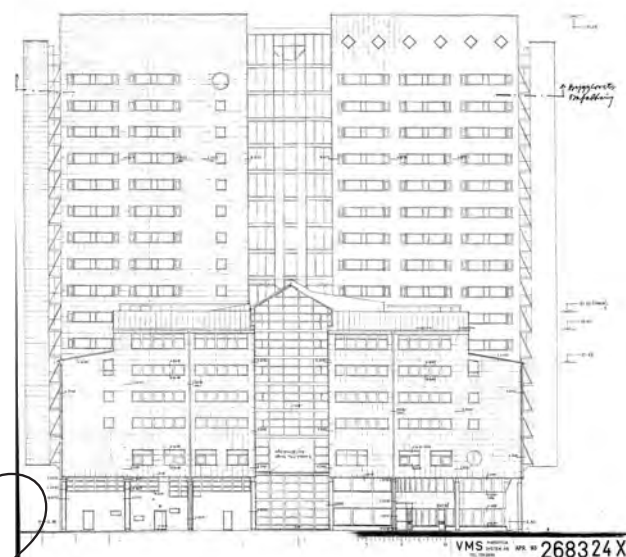
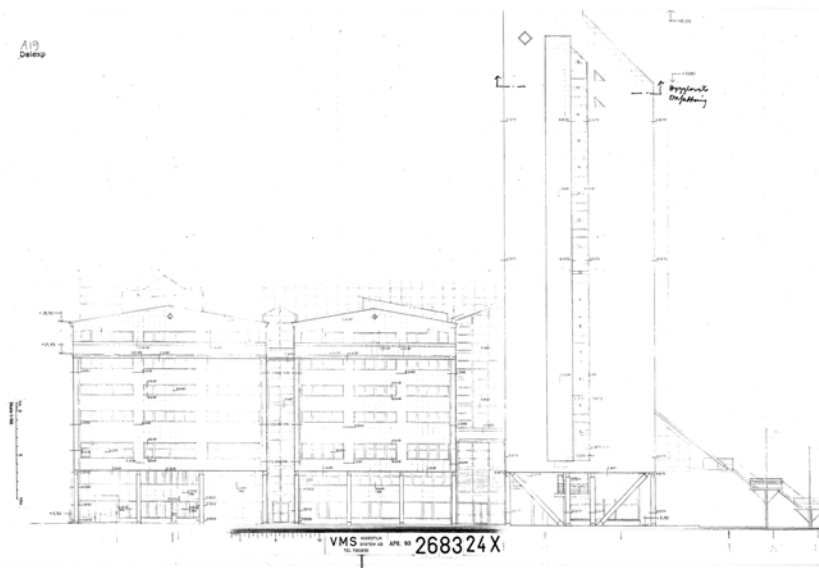
1. Ändring av entré i block 1 (dnr: 2000-07592)
2. Hyresgästtsanpassningar i block 2 (dnr: 2004-00236)
3. Ändring av spång i block 2 (2008-20961)

(samtliga ritningar från stadsbyggnadskontorets arkiv.)

4-6. Äldre interiörbilder. Material och utförande i hotellets entré är förändrat. (bilder från booking.com)

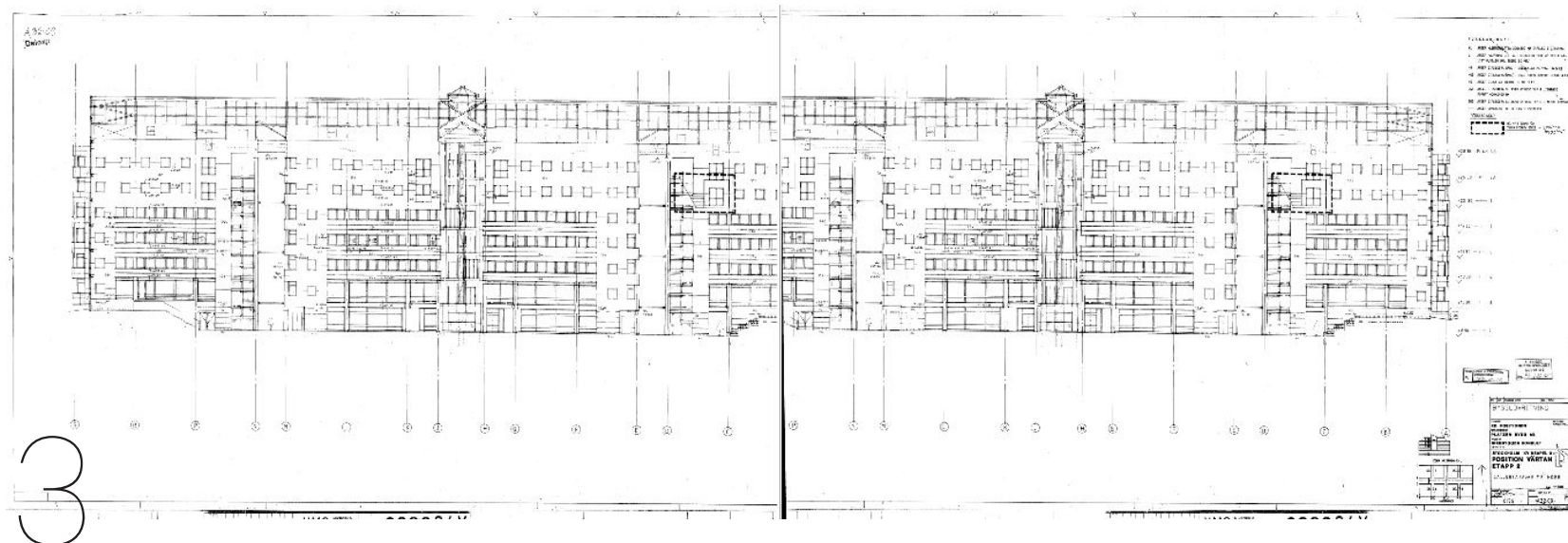


A19  
Dagup



BYGGNADSLÖSNING	
1. BYGGNADSLÖSNING	2. BYGGNADSLÖSNING
3. BYGGNADSLÖSNING	4. BYGGNADSLÖSNING
5. BYGGNADSLÖSNING	6. BYGGNADSLÖSNING
7. BYGGNADSLÖSNING	8. BYGGNADSLÖSNING
9. BYGGNADSLÖSNING	10. BYGGNADSLÖSNING
11. BYGGNADSLÖSNING	12. BYGGNADSLÖSNING
13. BYGGNADSLÖSNING	14. BYGGNADSLÖSNING
15. BYGGNADSLÖSNING	16. BYGGNADSLÖSNING
17. BYGGNADSLÖSNING	18. BYGGNADSLÖSNING
19. BYGGNADSLÖSNING	20. BYGGNADSLÖSNING
21. BYGGNADSLÖSNING	22. BYGGNADSLÖSNING
23. BYGGNADSLÖSNING	24. BYGGNADSLÖSNING
25. BYGGNADSLÖSNING	26. BYGGNADSLÖSNING
27. BYGGNADSLÖSNING	28. BYGGNADSLÖSNING
29. BYGGNADSLÖSNING	30. BYGGNADSLÖSNING
31. BYGGNADSLÖSNING	32. BYGGNADSLÖSNING
33. BYGGNADSLÖSNING	34. BYGGNADSLÖSNING
35. BYGGNADSLÖSNING	36. BYGGNADSLÖSNING
37. BYGGNADSLÖSNING	38. BYGGNADSLÖSNING
39. BYGGNADSLÖSNING	40. BYGGNADSLÖSNING
41. BYGGNADSLÖSNING	42. BYGGNADSLÖSNING
43. BYGGNADSLÖSNING	44. BYGGNADSLÖSNING
45. BYGGNADSLÖSNING	46. BYGGNADSLÖSNING
47. BYGGNADSLÖSNING	48. BYGGNADSLÖSNING
49. BYGGNADSLÖSNING	50. BYGGNADSLÖSNING
51. BYGGNADSLÖSNING	52. BYGGNADSLÖSNING
53. BYGGNADSLÖSNING	54. BYGGNADSLÖSNING
55. BYGGNADSLÖSNING	56. BYGGNADSLÖSNING
57. BYGGNADSLÖSNING	58. BYGGNADSLÖSNING
59. BYGGNADSLÖSNING	60. BYGGNADSLÖSNING
61. BYGGNADSLÖSNING	62. BYGGNADSLÖSNING
63. BYGGNADSLÖSNING	64. BYGGNADSLÖSNING
65. BYGGNADSLÖSNING	66. BYGGNADSLÖSNING
67. BYGGNADSLÖSNING	68. BYGGNADSLÖSNING
69. BYGGNADSLÖSNING	70. BYGGNADSLÖSNING
71. BYGGNADSLÖSNING	72. BYGGNADSLÖSNING
73. BYGGNADSLÖSNING	74. BYGGNADSLÖSNING
75. BYGGNADSLÖSNING	76. BYGGNADSLÖSNING
77. BYGGNADSLÖSNING	78. BYGGNADSLÖSNING
79. BYGGNADSLÖSNING	80. BYGGNADSLÖSNING
81. BYGGNADSLÖSNING	82. BYGGNADSLÖSNING
83. BYGGNADSLÖSNING	84. BYGGNADSLÖSNING
85. BYGGNADSLÖSNING	86. BYGGNADSLÖSNING
87. BYGGNADSLÖSNING	88. BYGGNADSLÖSNING
89. BYGGNADSLÖSNING	90. BYGGNADSLÖSNING
91. BYGGNADSLÖSNING	92. BYGGNADSLÖSNING
93. BYGGNADSLÖSNING	94. BYGGNADSLÖSNING
95. BYGGNADSLÖSNING	96. BYGGNADSLÖSNING
97. BYGGNADSLÖSNING	98. BYGGNADSLÖSNING
99. BYGGNADSLÖSNING	100. BYGGNADSLÖSNING

1 - 2. Block 1  
3. Sektion genom block 3.  
(samtliga ritningar från  
stadsbyggnadskontorets arkiv.)





# KULTURHISTORISK KARKTÄRISERING

## ARKITEKTUR UTAN TYDLIG -ISM

Under 1970-talet uppstod postmodernismen som en respons mot tidens strama arkitektur. Modernismen grundtanke speglades i Mies van der Rohes tes "less is more", vilket postmodernismerna skrev om till "less is bore". Med föreskråkare som Ricardo Bofill och Robert Venturi skapades arkitektur som tycktes låna fromspråk likt ur en citatlåda. Stor inspiration hämtades från den manieristiska italienska arkitekturen. Främst syns detta genom kolonnens återkomst. Postmodernismen kom att låna allt mer ur citatlådan som innehöll tidigare arkitekturstilars uttryck. Man ville skapa en symbolik och associationsrik arkitektur där ornamenteringen blev en koppling till historien vilket tog sig extrema uttryck t.ex. i Piazza d'Italia i New Orleans.

I början av 1980-talet började dekonstruktivismen ta plats med ideal om "störd perfektion". Samtidigt väcktes intresset för att inte bara låna uttryck från tidigare stilar utan även förankra historien på platsen. Den italienske arkitekten Aldo Rossi kom att bli en stark förespråkare för syntesen mellan då och nu. Det historiska gatunätet och den historiska miljön kunde fortsätta att vara avläsbar även med moderna byggnader på platsen.

För att bygga och utveckla städer måste staden först bli analyserad och dess värden uppmärksammade, menade Rossi. Genom det kollektiva minnet delade stadens medborgare uttrycken för stadens tongivande monument.

## POSTMODERNISM UR ETT NATIONELLT OCH REGIONALT PERSPEKTIV

I Sverige medförde den politiska och ekonomiska situationen under 1970-talet att arkitekturen tog till sig internationella utvecklingstendenser i allt större utsträckning. Byggboomen på 1980-talet medförde att ett stort antal byggnader uppfördes, där flertalet var av dålig kvalitet men ett stort antal uppvisade ett starkt arkitektoniskt uttryck med hög kvalitet i såväl struktur som materialval.

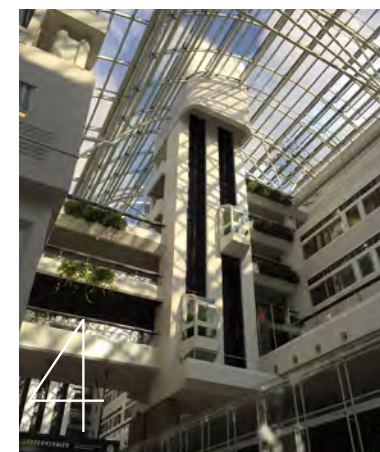
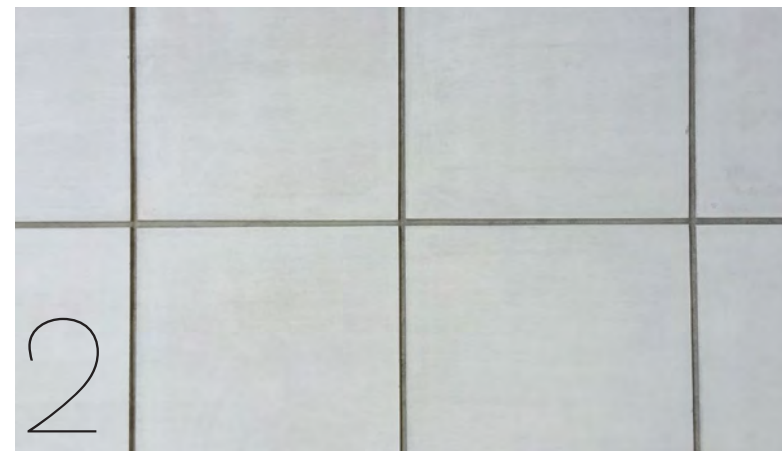
I Sverige kom Ralph Erskin att bli tongivande, med flera märkesbyggnader, däribland Skanskas huvudkontor vid Lilla Bommen i Göteborg. En för sin tid mycket omskriven och uppskattad byggnad var SAS koncernbyggnad vid Frösundavik i Solna kommun, tillkommen efter en arkitekttävling 1984 och ritad av Niels Torp. SAS byggnad är karaktäristiskt uppbyggd kring en central ljusgård.

I många avseenden var 1980-talet de stora huvudkontorens och handelscentrumens tid. Ett stort antal handelshus och tradecenters uppfördes. World Trade Center, ritad av Ralph Erskin, på Norrmalm i Stockholm är ett av de tydligaste exemplen på de arkitektoniska ideal som dessa handelshus uppfördes enligt. Gemensamma drag för flera av majoriteten av såväl köpcenter som tradecenter är de centrala ljusgårdarna.

## REGLERVERKANS PÅVERKAN PÅ ARKITEKTUREN

De rivningar som förkommit under 1960- och 70-talet ledde till en motreaktion. Genom internationella charters och lagändringar skulle det kulturhistoriska arvet värnas. I t.ex. Venedigdokumentet från 1964 lades grundreglerna för att tillägg måste vara tydligt avläsbara för att undvika historieförfälskning. Det var inte längre det monumentala kulturarvet som ensamt skulle skyddas, även enklare byggnader var värda att bevaras och skyddas så att möjligheten fanns att läsa av alla samhällsskiktets utveckling och historia. Samtidigt uttryckte dokumenten vikten av att kunna läsa av den historiska utvecklingen.

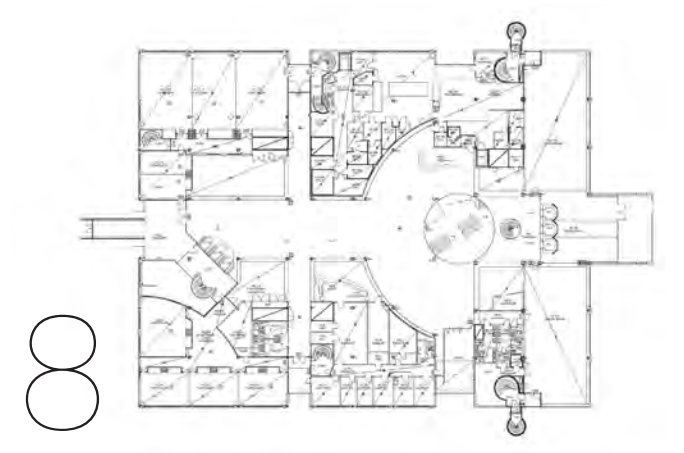
1. Lilla Bommen i Göteborg, ett välkänt exempel på 1980-talets kontorsbyggnader. (bild från Svenska kyrkan)
2. Fasaden på SAS byggnad i Frösundavik består till stor del av betongelement gjutna för att bilda ett kubistiskt mönster.
3. Trappor i SAS byggnad i Frösundavik, bakom skymtar innergårdens ljusa fasad med ljudabsorbenter som arkitektoniskt grepp.
4. Cityterminalen och World Trade Center i Stockholm är ett höglklassiskt exempel på byggnader för world trade som byggdes runt om i hela Sverige.







LIKE A DREAM...  
Welcome aboard a ship that is pure fantasy.



1. Skiss inför byggande av Silja Lines båtar på 1980-talet. (BAU)
2. Plan från 1990 över Silja Serenad med en centrerad mittgång. (hvferry.com)
3. Den centrala ljusgården i block 1.
4. Aldo Rossis Wohn und Geschäftshäuser i Berlin. Notera hanteringen av hörnet och användningen av pelare samt uppbruten fasad. (Panoramio.com)
- 5 Bonnefanten Museum, ritat av Aldo Rossi. (Mimoo.eu).
6. Kvarteret Neapel block 1, med tydliga inspiration från Aldo Rossis arkitektur.
7. Fagnano Olona, grundskola ritad av Aldo Rossi.
8. Planlösning i block 1 (relationsritning BAU Arkitekter)



## KULTURHISTORISK KARKTÄRISERING

### OMRÅDETS KARAKTÄR

Neapel 3 är belägen i Värtahamnen, Norra Djurgården, Stockholm. Området som stort präglas än idag av hamnkaraktären med såväl fraktfartyg som färjetrafik.

Marken i området är flack och hårdgjord. Utfyllnader har gjorts kontinuerligt sedan arbetet med hamnen påbörjades i slutet av 1800-talet. Bearbetningen av marken är till viss del avläsbar eftersom terrängen kring hamnområdet är betydligt mer kuperad.

Närheten till vattnet är påtaglig och siktlinjerna i området gör det möjligt att se vattnet nästan var man än står. Vattnet utför därmed en tydlig barriär mot öster och inom området utgör hamnbassängen ytterligare en barriär.

I området finns ett flertal större parkeringsplatser och andra öppna ytor. De är planerade för att tillgodose transportbehoven men lämnar lite eller inget utrymme för gångtrafikanter. Den yttre miljön kan därför upplevas som otrygg och ogästvänlig.

Bebyggelsen i Värtahamnen är i huvudsak placerad enligt den ursprungliga kvartersindelningen och för att ta hänsyn till järnvägssträckningar som numera är rivna för att tillgodose biltrafikens behov.

### EXTERIÖR KARAKTÄR

På avstånd upplevs byggnaderna som vita, symmetriska block med hotellets högdal som markör. Vid närmare betraktande framträder det karaktäristiska rutnätsmönstret i fasaden som byggs upp av fasadens plåtar. Det ger ett liv i den annars strama fasaden.

De stora byggnadskropparna bryts upp genom inhack som markerar den inre strukturens kvartersindelning och ljusgårdens läge. Hörnen är avhuggna och markeras med pelare, vilket är typiskt för 1980-talets arkitektur.

Ljusgården markeras även genom glastaken som löper från öst till väst genom hela byggnaderna och

knyts samman genom en glaslänk mellan de båda byggnadskropparna. De översta våningarna trappar

sockeln till båda byggnadskropparna är markerad och ger ett slutet intryck, något uppbrutet av pelarstrukturen som omgärdar byggnaden.

Block 1 karaktäriseras särskilt av hotellets högdal, med karaktäristiska utvändiga trapphus som är rundade likt pelare som följer fasaden. Högdalen är uppbruten i två volymer som markerar såväl ljusgården som hisspaket med panorerande hissar i öster. Karaktäristiskt är även det sluttande fasadplanet på den översta våningen i högdalen, där bl.a. skybar och konferensrum inryms

Sammanfattning av byggnadernas exteriöra karaktärsdrag:

- Ljus fasad av plåt med mönsterverkan.
- Enhetligt intryck från hamnbassängen.
- Uppbryten fasad, invändig kvartersstruktur avläsbar.
- Markerad sockel.
- Avtrappande siluett på lågdalarna.
- Glastak.
- Utvändiga trapphus och markerat läge för hissarna på högdalen i block 1.
- En högdal som markerar komplexets läge.
- Asymmetrisk symmetri.
- Horisontella fönsterband med små och djupt sittande fönster.
- Glaslänk som förbinder byggnadsdelarna.
- Avkapade hörn.

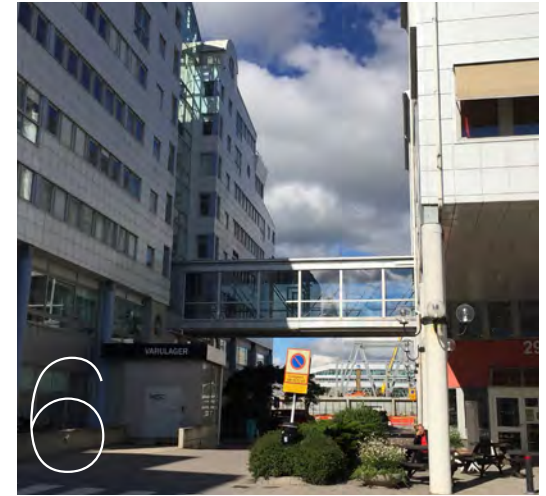
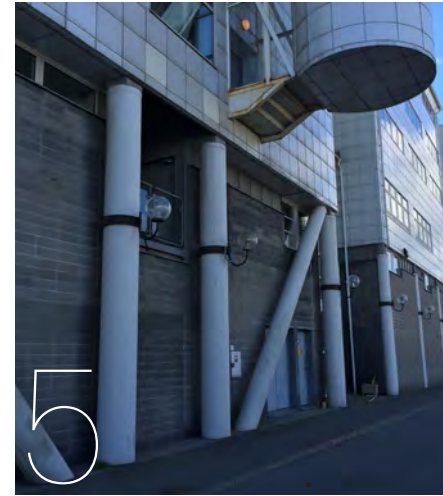
.



1. Fastigheten sedd från den nya färjeterminalen belägen norr om fastigheten. Området präglas fortfarande av en tydlig hamnkaraktär och fasaderna ut mot hamnbassängen utgör ett dominerande och karaktäristiskt inslag i miljön.
2. Vy från Hangövägen. Motstående byggnad har en helt annan karaktär än byggnaden på Neapel 3, med glasad bottenvåning och färgskiftande fasad med stora glasytor.







1. Fastigheten sedd från väster.
2. Glastak över ljusgården, bild tagen från hotellets högdal i fastighetens östra del.
3. Södra fasaden på block 2.
4. Högdelen med hotell reser sig över den lägre volymen
5. Den norra fasadens markerade sockel.
6. Glaslänken mellan de båda blocken, sedd från söder.
7. Parken på fastigheten östra del.
8. Den östra fasadens högdal med sitt sluttande övsta plan.
9. Hisstornet är beläget i slutet av ljusgården. Mönstret i fasaden framträder tydligt.





# KULTURHISTORISK KARKTÄRISERING

## BYGGNADERNAS STRUKTURELLA KARAKTÄRSDRAG

Båda byggnadsvolymerna karaktäriseras av att de är uppbrutna i kvartersvolymer. Block 1 är uppdelat i 6 kvarter medan block 2 är uppdelat i 8 kvarter. Kvarteren ligger symmetriskt placerade på ömse sidor om en ljusgård. De båda byggnadsvolymernas respektive ljusgårdar länkas samman med en glasad gång. Block 1 inrymmer Scandic hotell Ariadne samt kontor. I block 2 inryms kontor och viss handel.

Strukturen bygger på den tidigare kvartersindelningen, där block 1, block 2 och parken tydligt markerar den äldre kvartersindelningens struktur. Kvarterindelningen inom de båda befintliga byggnadsblocken grundar sig på hur varje äldre kvartersstruktur i sin tur var indelad i mindre delar med byggnadsvolymer.

Kvarteren inom byggnadsvolymerna förbinds med spänger, trappor och hissar. Spängerna utgör ett karaktäristiskt inslag som till viss del bryter de annars fria siktlinjerna i ljusgården och mellan kvarteren. Inom block 1 förstärks kvartersindelningen ytterligare genom att varje kvarter har tilldelats en egen kulör. Samtliga kulörer är pasteller vilket är typiskt för 1980-talet.

Väggarna ut mot ljusgården uppfattas som invändiga fasader och golvet uppfattas som en markbeläggning. Tillsammans skapas en illusion som suddar ut gränsen mellan ute och inne. Ljustgården i block 1 för tankarna till en italiens piazza där den runda formationen kring trappan blir en symbol för piazzornas fontäner.

De invändiga fasaderna är företrädesvis vita, till stor del klädda med akustikplattor vilket är karaktäristiskt för 1980-talets arkitektur. Våningarna markeras med kontinuerliga fönsterband som ligger något indragna.

Entréplanet i båda blocken är uppflyttat från gatunivå vilket gör att det nås via trappor från gatuplan eller en upphöjd gång som länkar samman block 2 med

Värtaterminalen. Entréplanet i block 2 upplevs som en affärsgata som kantas av såväl butiker som restauranger. I block 1 utgörs lokalerna på entréplan av kontorsentree och utrymmen för hotellet.

Sammanfattning av byggnadernas strukturella karaktärsdrag:

- Kvartersindelning inom befintliga byggnadsvolymer som grundar sig på den historiska indelningen av kvarteren.
- Den historiska kopplingen till äldre kvartersindelning.
- Särskiljning av kvarteren genom skiftande kulörer, block 1.
- Ljustgård och tydliga siktlinjer.
- Invändiga vita fasader/väggar i offentliga utrymmen.
- Fönsterband ut mot ljusgården.
- Förbindelser mellan kvarteren i form av spänger.
- Framträdande hissar och trappor.
- Upphöjt entréplan.

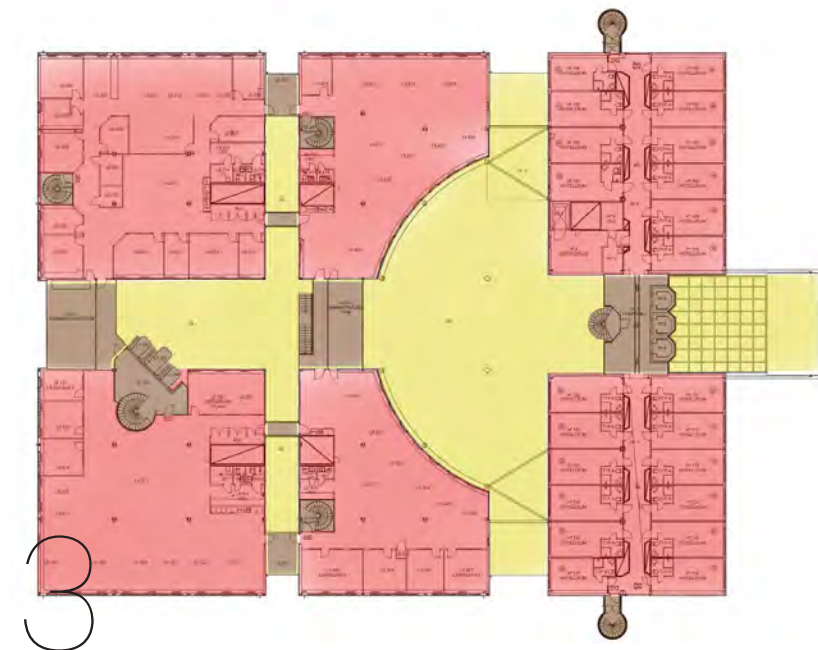


1. Kartöverlägg med kvartersstrukturen idag och 1951.
2. Del av fotografi från 1931 som visar hur varje kvarter är uppbrutet i mindre strukturer. Dessa strukturer har förändrats över tid med hänsyn till de skiftande verksamheterna. (Stockholms stadsarkiv)
3. Ljustgården i block 1, med kvartersindelning.





1. Plan 4 i block 2. Strukturen präglas av att byggnaden är indelad i åtta separata kvarter som förbinds med spänger.
  2. Plan 4 i block 1. Ljuskädden mellan block 1 och kompletterar varandra och förbinds genom en inglasad gångbro.
  3. På plan 7 i block 1 upplevs de separata kvarteren som egna, slutna enheter.
- Nedan: De olika blockens placering och numrering.





## KULTURHISTORISK KARKTÄRISERING

### KARAKTÄRISTISKA BYGGNADSDETALJER

I de offentliga utrymmena så som ljusgård och trapphus är golvbeläggningen påkostad, framför allt i block 1 där marmor har använts genomgående. I block 2 är golvbeläggningen inte lika påkostade. I övrigt har relativt billiga material så som akustikplattor, stål, aluminium och plastmattor använts. Spängerna i block 1 är belagda med golvmaterial som för tankarna till båtdäck av trä. Spängerna i block 2 har varierande beläggning.

Räckena till spängerna är ytterligare en fartygsreferens, de är utformade i metall med inspiration från relingsräcken.

Hissarna i block 1 är mycket karaktäristiskt utformade med fasade hisskorgar. I den västra delen av block 1 är hissarna ännu i originalutförande, troligen är de av märket Schindler, Fast Track Scenic.

För båda blocken är de invändiga, runda pelarna karaktäristiska byggnadsdelar. De har dels en konstruktiv funktion men fungerar samtidigt som dekorativa arkitektoniska element typiska för 1980-talet.

Statyn i den östra delen av block 2 tillkom 2011 och är ritad av Mats Åberg. Den är betitlad *Sjöjungfrun*. Mats Åberg är skulptör med flera offentliga verk på sin meritlista. *Sjöjungfrun* har gjorts i flera upplagor och finns även att beskåda i Ovals parken i Danderyd.

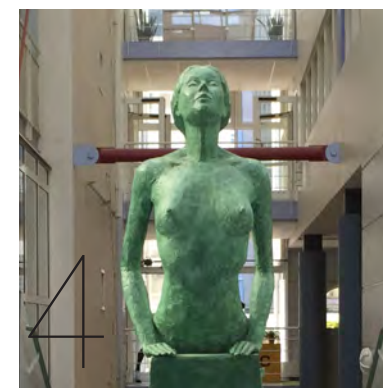
Ventilationsschaktet i glas, placerat mitt i block 2 utgör ett dominerande och karaktäristiskt inslag.

Hotellrummen i block 1 har var sin originalinredning, trämöbler med intarsia, som på sin tid betraktades som kostsam. I det ursprungliga konferensrummet för Sija finns även där originalinredning i form av stolar och mötesbord. Lös inredning enligt ovan kan inte omfattas av varsamhetsföreskrifter eller skyddsbestämmelser enligt plan- och bygglagen eftersom de om lösöre inte är en del av byggnaden. Det är ändå önskvärt att

den ursprungliga inredningen beaktas vid eventuella ändringar eftersom det idag är ovanligt med bevarade helhetsmiljöer från 1980-talet.

Sammanfattning av byggnadernas karaktäristiska byggnadsdetaljer:

- Stenbeläggning i offentliga utrymmen så som ljusgård och trappor.
- Tidstypiska hissar.
- Räckena till spänger utformade som relingsräcke på fartyg.
- Spänger i block 1 belagda med trägolv liknande skeppsdäck.
- Tidstypiskt utformade hissar, särskilt block 1.
- Originalinredning i hotellrum samt ett av konferensrummen i block 1.
- Runda pelare.
- Ventilationsschakt i block 2.
- Staty i block 2.



1. Hisspaket, västra delen av block 1.
2. Räckena till spängerna i block 1 påminner om relingsräcken.
3. Spegel i original, inredning i ett hotellrum i block 1.
4. Sjöjungfrun av Mats Åberg.
5. Ursprunglig golvbeläggning av sten i block 1, lagd i mönster och för att förstärka intrycket av kvartersindelningen..



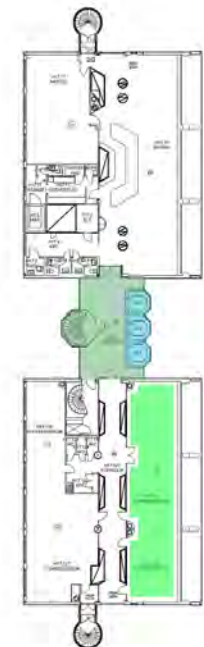


1. Generell plan över beaktansvärda detaljer inom block
  2. Statyn bör värnas särskilt.
  2. Generell plan över beaktansvärda detaljer inom block
  1. Särskild hänsyn bör tas till all stenbeklädnad, hissar och runda pelare vilka är starka karaktärsvärare.
  3. Våning 18 i block 1 har orginalinredning i konferensrummet.
- Nedan: De olika blockens placering och numrering.



3

- Sten
- Hiss
- Pelare/Stag
- Inredning





## KULTURHISTORISK VÄRDERING

### RESTAURERINGSTEORIERNAS HISTORIA

Synen på kulturhistoriskt värde och hur det ska hanteras har skiftat genom åren på samma sätt som arkitekturideal skiftar med tiden. Under 1800-talet utgav John Ruskin sin restaureringsteori i *The Seven Lamps of Architecture*. Ruskin förespråkade att byggnader skulle få leva ett fullt liv och slutligen dö som ruiner vilka inte skulle återuppbyggas. Samtidigt förespråkade arts- and crafts rörelsens förgrundsmän William Morris stilrestaurering med tydliga konsekverande drag. Morris sätt att se på restaurering skilde sig därmed från Ruskin genom att Morris inte ville se byggnaderna sluta i förfall.

I Frankrike verkade E.E. Viollet le Duc som kommit att bli synonym med 1800-talets stilrestaurering, genom sin restaurering av Notre Dame. I Sverige fångades tankarna upp av Helgo Zettersvall som bl.a. renoverat domkyrkorna i Lund och Uppsala. Tanken var att försöka återskapa den intention man trodde att den ursprungliga arkitekten hade.

Även i modern tid finns restaureringsteoretiska ideologier som speglar såväl förändring som strikt bevarande. Ove Hidemark har varit tongivande i Sverige. Han var professor i restaureringskonst på Konsthögskolans arkitekturskola och fokuserade på bevarandet av fysiska material och deras åldrande. Genom varsamhet om materialen kan tid och åldrande avläsas samtidigt som historien blir avläsbar för kommande generationer. Restaureringen av Skokloster gav Hidemark möjlighet att i stor skala praktisera sina teorier. Dessa teorier har övertagits av Skoklosters senare slottsarkitekter vilket innebär att slottet fortsätter att renoveras och restaureras enligt snart 50 år gamla principer. Det är unikt i svensk historia att en byggnad fortsätter restaureras enligt samma restaureringsprincip under så lång tid.

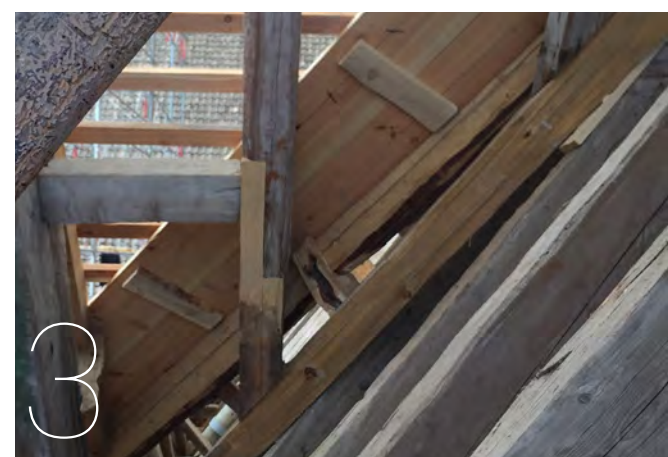
Tanken på att endast det fysiska materialet utgör det kulturhistoriska värdet har utmanats av etnologer, kulturmiljövårdare och bebyggelsenantikvarier. Kritik har

t.ex. riktats mot att inventeringar endast tar ställning till ett så kallat fasadarv och därmed inte tar hänsyn till historien bakom byggnaden. Som ett resultat har Riksantikvarieämbetet lanserat olika metoder för värdering av bebyggelse, däribland *Berättarmodellen* samt *Plattform kulturhistorik värdering och urval*. Den senare, som utkom 2015, anger att kulturhistoriskt värde är "de möjligheter som materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskap om och förståelse av olika skeden och sammanhang....". Riksantikvarieämbetet tydliggör därmed att kulturhistoriskt värde inte bara är den fysiska förekomsten av material utan att värdet även kan vara immateriellt.

1. Uppsala domkyrka innan Helgo Zettersvalls restaurering. (Bild från ATA)

2. Uppsala domkyrka efter Helgo Zettersvalls stilrestaurering. Skillnaden mot hur byggnaden upplevdes innan restaureringen är marknat och var ett restaureringsteoretiskt ideal för sin tid. (Bild från ATA)

3. Hidemarks ideologi förs vidare i dagens restaurering av Skokloster. Ingreppen är minimala och med tiden avläsbar endast för ett tränat öga.





## KULTURHISTORISK VÄRDERING

### MILJÖSKAPANDE VÄRDE

Byggnaderna i kvarteret har ett stort miljöskapande värde, i synnerhet mot hamnbassängen och vattenlinjen i övrigt. Arkitekturen är nära sammanknuten med Silja Lines båtar och även om terminalen har flyttats har kvarteret fortfarande direkt visuell kontakt med färjorna. Det miljöskapande värdet framtäder därmed tydligast mot hamnbassängen där även den historiska kopplingen till Siljalines terminal är stark. In mot fastlandet är det miljöskapande värdet något lägre eftersom det är svårt att uppleva kopplingen mellan de båda blocken till fullo. Från Hangövägen är det främst tornuppbyggnaden i block 1 som har ett miljöskapande värde i förhållande till befintlig bebyggelses skala.

### RESTAURERINGSIDEOLOGISKT VÄRDE

Precis som att de arkitektoniska stilarna utvecklas och förändras till olika -ismer över tid förändras även vår syn på det kulturhistoriska värdet och hur det ska hanteras. För byggnaderna i kvarteret Neapel är de restaureringsideologiska frågorna avläsbara i form av kopplingar till Aldo Rossi. Hans ideologi tillämpas sällan i vår tid även om den följer internationella dokument som är gällande än idag. Enligt Rossi antar historiska former nya former när staden byggs vidare. Att låna från historien och ta inspiration från den är väsentligt för vårt kollektiva minne. De historiska strukturerna behöver inte följas slaviskt, arkitekten måste få möjlighet att anpassa sina byggnader utifrån sin egen tid. Däremot ska och bör historien, enligt Rossi, vara den främsta inspirationskällan vid omdaning av befintliga bebyggelsestrukturer. Rossis ideologi kom att bli tongivande vid återuppbyggnaden av de tyska städerna efter andra världskriget men har inte praktiserats i lika stor utsträckning i Sverige.

En arkitekts restaureringsteoretiska ideologi bör respekteras i samma utsträckning som arkitektens val av arkitektoniskt uttryck eftersom det i lika hög utsträckning påverkar byggnadens utformning. Kvarteret Neapel besitter stora restaureringsideologiska värden eftersom teorierna och kopplingarna till dem är tydligt avläsbara.

### ARKITEKTONISKT VÄRDE

Det arkitektoniska värdet byggs i huvudsak upp av de karaktärsdrag som tidigare beskrivits. Sammantaget ger de ett byggnadskomplex som i många avseenden är typiskt för det svenska 1980-talet.

Trots stora likheter mellan de olika blocken, i form av den genomgående ljusgården och lika fasadmaterial samt fasadkomposition, märks tydligt att blocken är ritade av olika arkitekter och för olika ändamål. Block 1 var avsett att hysa Silja Lines huvudkontor och deras första hotell medan block 2 var avsedd för allmänna kontor med handel i bottenvåning. Även om detta inte speglas exteriört synd skillnaden interiört där större omsorg och ekonomiska resurser lagts vid byggandet. I block 1 har marmor använts som golvbeläggning i de allmänna utrymmena medan block 2 har gjutna plattor med marmorkross som golvbeläggning. Vidare har spångerna i block 1 genomgående försetts med trägolv som efterliknar däck på båtar medan spångerna i block 2 har skiftande material.

Genom åren har block 2 genomgått större förändringar interiört, bl.a. har majoriteten av alla spånger byggts, trapphus har ändrats och våningsplanen har byggts om ett flertal gånger. Inom block 1 har smärre ändringar av kontorsplanen utförts, tillsammans med en ändrad färgskala i vissa delar av blocket. Block 2 måste, på grund av ovanstående, anses ha ett betydligt lägre arkitektoniskt värde, på grund av de många förändringar som byggnaden genomgått samt att mindre äkta material har använts.

### SAMHÄLLSPLANEVÄRDE

Innan omvandlingen på 1980-talet hade byggnader och kvarter i Värtahamnen följt ett mönster som byggde på funktionalitet och formade sig efter järnvägarna samt hamnbassängen. Likt Gamla stan i Stockholm följde planen ett revbensmönster, där smala gränder ledde ner mot vattnet mellan husen.

När kvarteren Kiel, Neapel och Messina i slutet av 1980-talet genomgick stora förändringar var det i en anda av framtidstro. Förhoppningen var att ombyggnationerna i ovan nämnda kvarter skulle bli startset för en hel stadsomvandling. Värtahamnen var tänkt att bli en både nationell och internationell mötesplats. Storskalig arkitektur ersatte den tidigare låga bebyggelsen. Signumet var modern arkitektur i en modern stadsdel. Som eftergift till den historiska platsen lämnades kvarterstrukturerna intakta medan gränderna ner mot vattnet byggdes bort.

Värtahamnen blev inte en ny stadsdel, en ny handelsmagnet i Stockholm och inte heller ett nav i Östersjön. Delar av Värtahamnen byggdes om men många rivna tomter förblev obbyggda. Som den första komponenten i planen om en ny stadsdel som aldrig kom att realiseras har byggnaderna i kvarteret Neapel ett samhällsplanevärde eftersom de visar sin tids stadsplaneideal och framtidstro.



## KULTURHISTORISK VÄRDERING

### SAMMANVÄGNING AV VÄRDEN

Vad som är kulturhistoriskt värde är en komplex fråga. PBL och PBF anger inte någon definition. Nu gällande BBR anger inte heller någon definition men ger allmänna råd om vad som ska betraktas som en särskilt värdefull byggnad, bl.a. *"att byggnaden särskilt väl ska belysa ett visst förhållande eller i sitt sammanhang ha få motsvarigheter som belyser samma förhållande."*

Hur det kulturhistoriska värdet ska behandlas har dessutom skiftat över tid och många gånger har olika teorier om bevarande ställts mot varandra. Den enda enighet som verkar råda är att det kulturhistoriska värdet är uppbyggt av olika delar. PBL pekar ut komplexiteten genom att bryta upp byggnadens värde i historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt. I en av Riksantikvarieämbetets modeller för värdering kommer komplexiteten till uttryck i att dokumentvärden och upplevelsevärden tillsammans med förstärkande värden utgör det sammantagna kulturhistoriska värdet där de olika delarna inte behöver ha samma tyngd.

Denna förundersökning utgår från ovan nämnda värderingsmetod från Riksantikvarieämbetet. Det innebär att karaktärsdragen är en del av det arkitektoniska värdet som i sin tur är en del av det sammantagna kulturhistoriska värdet, tillsammans med övriga värden som beskrivs på s. 18.

Byggnaderna inom Neapel 3 härrör till det postmodernistiska arvet. Vid en jämförelse av liknande byggnader från samma tidsperiod framgår tydligt att mycket stor inspiration har hämtats från SAS koncernbyggnad i Försunda, som byggdes några år innan block 1 och 2 i Neapel uppfördes. Likheterna med är även slående med World Trade Center på Norrmalm i Stockholm, som även den uppfördes några år innan byggnaderna i Neapel. Ur ett arkitektoniskt och arkitekturhistoriskt perspektiv är de nu aktuella byggnaderna visserligen representanter för det postmodernistiska 1980-talet men det finns ett flertal

byggnader som på ett mer fulländat sätt representerar den goda arkitektur som producerades på 1980-talet. Block 1 besitter större arkitektoniska värden än block 2 och bör således behandlas med större respekt men sammantaget bedöms de arkitektoniska värdena och värdet av materialiteten i block 2 som låga.

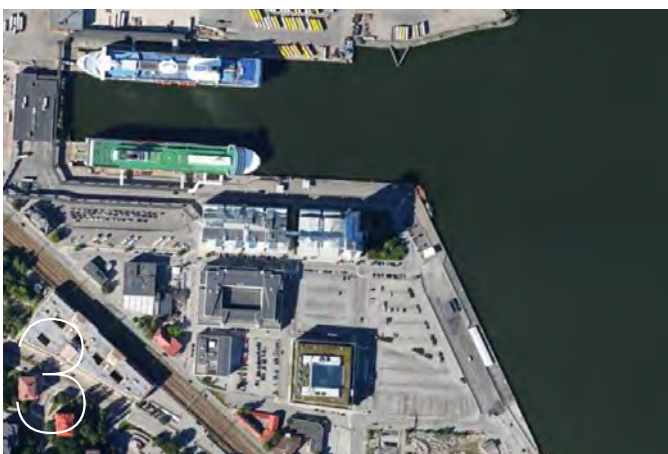
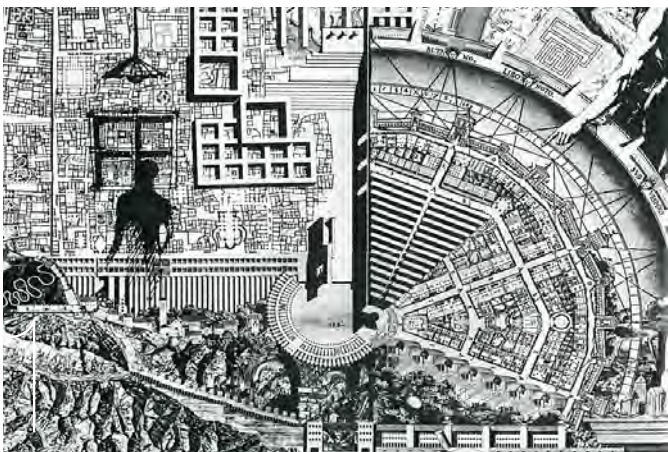
Genom sin koppling till Silja Lines terminal har de båda blocken tillsammans ett stort miljöskapande värde som även är starkt sammankopplat till samhällsplanevärdet. Fasaderna ut mot vattnet hjälper till att berätta om byggnadens koppling till platsen, som byggnader tänkta att komplettera den historiskt sett växande färjetrafiken.

In mot själva landområdet är tyvärr det miljöskapande värdet samt kopplingen till samhällsplanevärdet mycket svagare. In mot land är byggnaderna en rest av vad som aldrig kom att bli, ett ofullfyllt stadsplaneprojekt. Även förlorade kopplingar kan ha ett värde, men i detta fall är historien svårsläst från Hangövägen sett.

Det starkaste värdet är därför det immateriella värdet, dvs. det restaureringsteoretiska värdet. Det är ovanligt att se starka kopplingar till Aldo Rossis teorier i Sverige. Inom fastigheten Neapel syns kopplingarna starkt genom att utgångspunkten för de nu befintliga byggnaderna finns i den historiska strukturen. Kvartersindelningen från de tre ursprungliga kvarteren har bevarats medan hamnbyggnadernas gytter har tolkats fritt och stramats upp i kubistiska kvarter.

Att bedöma kulturhistorisk bebyggelse från 1980-talet är utmanande och ställer krav på bedömare. Tiden ligger nära vår vilket innebär att vi ännu inte har fått distans till arkitekturen. Då kan det även vara svårt att se bortom det materiella när vi i mångt och mycket annars grundar våra bedömningar på just det fysiska materialet som finns kvar. Men kulturhistoriskt värde är komplext och varje bebyggelsevårdande situation är unik. I just detta enskilda fall väger det restaureringsteoretiska värdet tyngre än det arkitektoniska värdet.





1. Aldo Rossis prinsipen om tillägg och förändring av befintliga miljöer visualiserad i ett stick (But does it float)
2. Kvartersindelning kring 1955-67 (Eniro historiska kartor)
3. Kvartersindelning 2014. Den historiska strukturen kvarstår men de äldre byggnaderna har blivit ersatta med nya volymer (Eniro flygfoto)
4. Vinklar som visar att komplexet kan uppfattas till fullo från andra sidan hamnbassängen men att byggnaderna från Hangövägen är svår att uppfatta i ett fullt perspektiv.



## REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT FÖRVALTNING

### ALLMÄNT

Att förvalta bebyggelse där det huvudsakliga värdet är immateriellt är någonting som vi ytterst sällan ställs inför i Sverige. Det ställer krav på förvaltaren att vara extra lyhörd inför förändringar, så att värdet säkerställs och inte går förlorat. Därför finns ingen manual, inga riktlinjer och ingen guidning. Varje kommande situation är unik och måste noga utvärderas.

Baserat på att det immateriella värdet är högre än det materiella värdet finns möjlighet att göra förändringar inom fastigheten. Men eftersom hanteringen av immateriella värden inom bebyggelsestrukturer är ovanlig bör en stor del av det materiella värdet bevaras. Vid en vägning mellan de olika blocken besitter block 1 större värden än block 2. Restriktionerna kring de materiella värdena inom block 1 ska därför vara större.

### REKOMMENDATIONER BLOCK 1

Byggnaden bör behandlas med yttersta respekt och tillägg i form av volymökningar bör inte göras. Fasaderna mot hamnbassängen och vattenrummet är ytterst känsliga för förändring. Ljuskården och dess kvartersindelning bör även fortsättningsvis vara tydligt avläsbar.

### REKOMMENDATIONER BLOCK 2

Ändring av byggnaden, till och med viss rivning, får ske endast om tillkommande åtgärder följer den redan fastslagna restaureringsteorin.

För att inte tappa det miljöskapande värdet och den historiska kopplingen till Silja Lines terminal bör fasaden mot hamnbassängen bevaras, så att komplexet går att avläsa på ett tydligt sätt även i framtiden. Strukturen inom kvartersindelningen i byggnadskroppen mot hamnbassängen bör även den kunna vara avläsbar i framtiden, men eftersom våningsplanen redan är kraftigt förändrade bör ytterligare ändringar kunna ske.

### FÖRSLAG TILL PLANBESTÄMMELSER

För att skydda de värden som byggnaderna ändå besitter föreslås följande planbestämmelser:

#### Block 1

Rivningsförbud

q1: Byggnaden får inte rivas.

Skyddsbestämmelser

q2: Byggnadens kvartersindelning ska vara tydligt avläsbar och huvudsiktlinjer ska bevaras.

q4: Hisskorgar och omgärdande hissrum ska bevaras.

q5: Fönstersättning eller annan väsentlig ändring av fasad ovan bottenvåning får ej ske.

q6: Ursprunglig golvbeläggning av sten ska bevaras, delar får bytas ut endast vid skada.

q6: Centrerade korridorer ska bevaras. (gäller endast höghusdelen)

Varsamhetsbestämmelser

k1: Fasad ska vara av plåtkassetter med samma kulör, dimension och indelning som befintliga. Fönster ovan bottenvåning ska vara lika ursprungliga.

k2: Invändiga pelare ska vara synliga och bibehålla sin runda form. Ändring av omgärdande skikt får göras för att öka brandskyddet.

k3: Tak och glaslanterniner ska vara av material och dimensioner likt ursprungligt.

k4: Räcken till spänger och trappor ska vara av samma material, kulör och dimensioner som ursprungliga. Åtgärder för att säkerställa de tekniska egenskapskraven får vidtas.

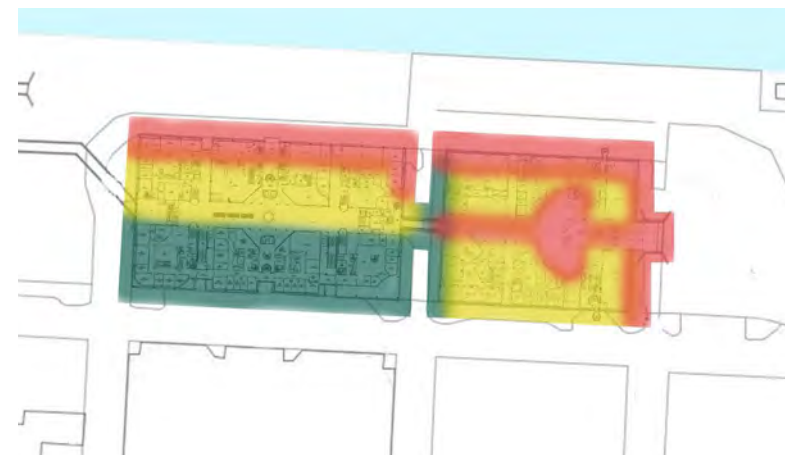
k5: Väggar i ljuskår ska vara ljusa likt ursprungligt. Accentfärger ska anpassas till det sena 1980-talets färgskalor.

#### Block 2

Rivningsförbud

q7: Stomme under ursprunglig takfot får inte rivas.

Fasad mot hamnbassäng får inte rivas.



Ovan: Röd markering avser zoner som är känsliga för förändring. Gula zoner anger var förändring kan ske under viss restriktivitet.

Gröna zoner anger var större förändringar kan ske under förutsättning att det restaureringsteoretiska värdet respekteras..

Skyddsbestämmelser

q8: På fasad som inte får rivas mot hamnbassängen ska fönstersättningen bevaras.

Varsamhetsbestämmelser

k6: Plåtkassetter på ursprunglig fasad får vid behov bytas mot liknande med samma kulör, dimension och indelning som befintliga. Fönster ovan bottenvåning på ursprunglig fasad ska vara lika ursprungliga.

Administrativa föreskrifter

a1: Underhåll för invändiga åtgärder samt underhåll för klottersanering av interiör och exteriör kräver inte bygglov.

Kommentar: Bestämmelsen q2 bör kompletteras med en ritning på plankartan som illustrerar vad bestämmelsern avser. Vad som i bestämmelserna avses med "ovan bottenvåning" bör illustreras på plankartan.



# KÄLLOR

## *Lagrum*

Plan- och bygglagen (2010:900), PBL

Miljöbalken (1998:808), MB

## *Arkiv*

Stockholms stadsbyggnadskontor

- bygglovshandlingar

- Stockholms stadsmuseums klassificering

## *Tryckta källor*

red. Caldenby, Claes. 1900-talets svenska arkitektur. att bygga ett land (1998) Arkitekturmuseum / Byggforskningsrådet

red. Deliusm Peter, Arkitekturens historia under 1900-talet (2000) Könnemann, Köln

Rossi, Aldo. *The Architecture of the City* (1984) MIT Press, London

Werne, Finn. *Arkitekturens ismer* (1997) Arkitektur Förlag AB, Stockholm

## *Digitala källor*

### Kartor

Eniro kartor, karta över Värtahamnen 2016, <http://kartor.eniro.se/?q=V%C3%A4rtahamnen> (2016-09-04)

Lantmäteriet historiska kartor, [www.lantmateriet.se](http://www.lantmateriet.se), (2016-08-29)

Stockholmskällan, [www.stockholmskallan.se/Jamför-kartor/](http://www.stockholmskallan.se/Jamför-kartor/) (2016-09-03)

### Bilder

ATA. K 1 C: 760 Uppsala Domkyrka Gr 1: Helhetsbilder, Restaurering samt K 1 C: 763 Uppsala Domkyrka: Vasagraven

But does it float, stick av Aldo Rossi, <http://butdoesitfloat.com/filter/Aldo-Rossi> (2016-09-03)

Billiga hotell, bild på trappan i block 1, <http://billigthotellstockholm.com/ariadne> (2016-09-08)

Booked.com: <http://scandic-ariadne-stockholm.booked.se/> (2016-09-08)

Eniro flygfoton, flygfoto över Värtahamnen 1955-67, <http://kartor.eniro.se/?q=V%C3%A4rtahamnen> (2016-09-04)

Eniro historiska kartor, flygfoto över Värtahamnen 1955-67, <http://kartor.eniro.se/?q=V%C3%A4rtahamnen> (2016-09-04)

HHVferry.com, plan över Silja Serenad, [http://hhvferry.com/siljaserenade\\_1990cutaway.jpg](http://hhvferry.com/siljaserenade_1990cutaway.jpg) (2016-09-03)

Järnvägshistoriskt forum, flygbild över Värtahamnen, <http://www.jvmv2.se/forum/index.php/index.phpmode=thread&id=40269> (2016-08-29)

Mimmo.eu, Bonnefanten Museum <http://mimmo.eu/project/netherland> (2016-09-07)

Panoramio.com, Wohn und Geschäftshäuser, Berlin, <http://www.panoramio.com/photo/116880755> (2016-09-04)

Stockholms stadsarkiv, foto över Värtahamnen, objektid: SE/SSA/Hamnstyrelsen/Konstruktionsbyrå, KB\_K1A21\_2

## Övrig information

Stockholms hamnar, historik kring Värtahamnen, <https://www.stockholmshamnar.se/historia/platser/stockholm/vartahamnen/> (2016-09-03)

Mats Åberg, [www.matsaberg.com](http://www.matsaberg.com) (2016-09-08)

## *Tidningar*

Kulturmiljövård, nr 4 1997: Kulturmiljövård i princip och praktik

Svenska Dagbladet, annonsbilaga, 1989-11-06









**Södra  
Värtahamnen**



**Stockholms  
stad**

# **Social konsekvensanalys**

Oktober 2016



Uppdragsnummer: NC16169600	Social konsekvensanalys Södra Värtahamnen Rapport 2016
Daterad: 161102	
Reviderad:	
Handläggare: Hillevie Jernberg	

**RAPPORT**  
**Social konsekvensanalys av Södra**  
**Värtahamnen**

**Konsult/kontakt**

Spacescape AB  
Östgötagatan 100, Box 4700  
116 92, Stockholm  
08-452 97 67  
556613-7385  
[www.spacescape.se](http://www.spacescape.se)  
[info@spacescape.se](mailto:info@spacescape.se)

**Exploateringskontoret/kontakt**  
Hillevie Jernberg

**SPACESCAPE**



**Stockholms**  
**stad**



# SAMMANFATTNING

---

På uppdrag av Exploateringskontoret i Stockholms stad har Spacescape genomfört en social konsekvensanalys av området Södra Värtahamnen, en helt ny stadsdel i Stockholm. Underlagen för denna sociala konsekvensanalys, eller SKA, är pågående planarbeten för Södra Värtan och Valparaiso i Norra Djurgårdsstaden. Planarbetet för Södra Värtan har kommit längre i planprocessen varför mer ingående analyser har kunnat genomföras inom den delen.

Modellen har tagits fram med inspiration från modellen *"What makes a great place"* utformad av Project for Public Spaces, en ideell organisation som bl.a. arbetar med platsutveckling för stärkt gemenskap (PPS, 2016). Även *Vancouver's Healthy City Strategy* (2014) och *Mistra Urban Futures* (2015) arbete med socialt hållbar stadsdelsomvandling har varit inspirationskällor. Dessa förlagor har gemensamt en ambition att göra sociala konsekvenser mätbara genom att formulera mål och indikatorer.

Spacescapes modell som presenteras i denna rapport är ett försök att med förankring i forskning och beprövade rekommendationer mäta de sociala konsekvenserna av en stadsdelsomvandling. Modellen syftar även till att förekomma planarbetet som en proaktiv nulägesanalys. Mätbarheten är ett verktyg för att omsätta vardagslivets dimensioner i stadsform. Helhetsbilden är viktig för att kvalitetssäkra planen och inte endast konstatera om den ger förutsättningar för en positiv utveckling i relation till nuläget.

## MODELLENS UPPBYGGNAD

Sociala processer och konsekvenser är komplexa frågor och inte alltid mätbara men modellen är ett försök att ge praktiker en verktygslåda för hur olika faktorer kan vägas samman. Modellen skiljer på mål och medel samt preciserar måtten för att uppnå de sociala målen. Cirkeln är uppdelad på fyra tematiska målbilder: (1) levande offentliga platser, (2) tillgång till samhällsservice, (3) blandad bebyggelse och (4) tillgänglig stadsmiljö. Målbilderna är framtagna med inspiration från tidigare nämnda referenser för att dels möta Norra Djurgårdsstadens uppsatta mål för en hållbar stadsdel men även för att rent praktiskt kunna delas upp utifrån olika förvaltingsområden i det fortsatta planarbetet. Värdeord som *identitet*, *jämlikhet*, *gemenskap*, *historia* och *deltagande* är effekter av de medel som modellen identifierar som viktiga. Dessa övergripande värdeord är svåra att mäta och skapas i växelverkan med samtliga indikatorer, vilket är anledningen till att de inte delas upp i relation till målbilderna i modellen. Värdeorden kan även användas som en utgångspunkt vid en nulägesanalys för att med hjälp av befintlig befolkning karaktärisera hur stadsområdet upplevs och används.

Alla beståndsdelar behövs, men vissa indikatorer är svårare att kompromissa om än andra.

## LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

Idag saknar planområdet friytor och vattenfronten med kajstråket är otillgänglig för allmänheten. I

närliggande bostadsområden är andelen friyta per boende hög tack vare tillgången till Gärdet, Tessinparken och Finlandsparken.

Planprogrammet innebär en tillkomst av flera nya parkytor och torg. Den totala friytan ökar därmed, men ska också delas av fler boende och en hög andel arbetande. Utformningen av de offentliga platserna blir därför avgörande för att tillgodose tillräcklig kapacitet, främst de tider på dygnet som blir högt belastade.

## TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE

Området har idag en samlingslokal, skolverksamhet samt två kända kulturverksamheter.

Planprogrammet anger som riktlinje 0,2 förskoleplatser per lägenhet men inga skolplatser. Säkra skolvägar blir avgörande för att främja barns rörelsefrihet. Då förskolegårdarna är små och samnyttjas med boende blir det viktigt att säkerställa att tillräckligt många lekvärden inryms på dessa samt att utreda hur många som kommer att använda närliggande parker som compensation.

Det är i nuvarande skede oklart om lokaler för vård och kulturell verksamhet. Med undantag av utomhusbadet finns inga planerade ytor för spontandrott. Badet kan dock antas bli en viktig målpunkt i området. Här rekommenderas att lokaler för kultur och idrott öronmärks.



## BLANDAD BEBYGGELSE

Området har idag 3 600 arbetsplatser men saknar helt bostäder. Tillskottet av bostäder och arbetsplatser bidrar till att ge planområdet mer funktionsblandat innehåll med potential för ökat stadsliv över dygnets timmar. I Valparaiso är andelen arbetsplatser högre, därför kan en blandning av verksamheter behövas för att bidra till att området inte ska upplevas ödsligt kvällstid. Majoriteten av bostadsgårdarna är små vilket gör att belastningen på parker förmodas bli hög.

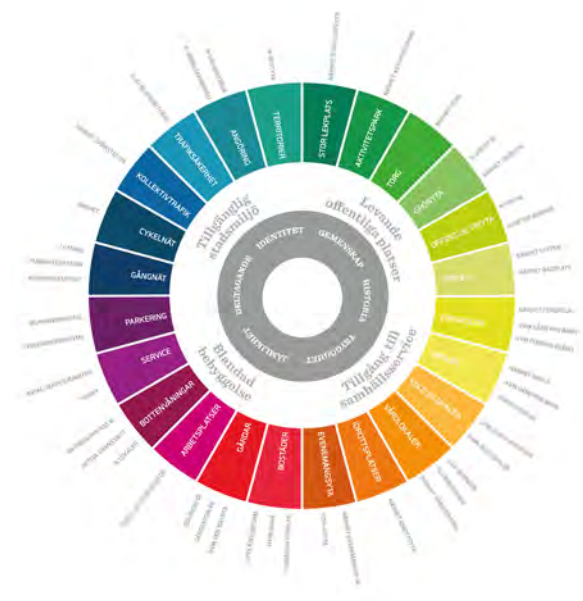
Majorititeten av bostäderna planeras som bostadsrätter och även hyresrätterna kommer att vara dyra. För att få ett varierat bostadsutbud och erbjuda hem för människor i livets alla skeden bör det fortsätta planarbetet utreda möjligheter att öronmärka lägenheter med lägre månadsavgifter samt skapa en variation i lägenhetsstorlekar som kan passa olika typer av hushåll. Även kontorslokaler bör erbjudas i olika former för att ge förutsättningar för olika typer av företag och verksamheter.

## TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

Området är idag omringat av fysiska barriärer i form av infrastruktur, vatten och höjdskillnader. Tung trafik passerar området vilket orsakar höga bullernivåer. Gång- och cykelnätet saknar på flera ställen tydliga kopplingar.

Området blir mer tillgängligt och trafiksäkert i och med planprogrammets genomförande. Tillgången till kollektivtrafik ökar med kapacitetsstark kollektivtrafik. Fotgängare och cyklister prioriteras ge-

nom förbättrade pendlingsstråk och kopplingar till omgivningen, närhet till ett stort utbud av service och en hög andel vistelse- och gångfartsgator. Korsningpunkter längs Södra och Norra Hamnvägen bör hastighetssäkras för att erbjuda säkra skolvägar och rörelsefrihet även för barn.



## MODELL FÖR SOCIAL KONSEKVENSANALYS



## BETYGSSÄTTNING AV MÅLUPPFYLLNAD



## INNEHÅLL

Sammanfattning.....	3
---------------------	---

### 1. INLEDNING 6

Bakgrund & syfte.....	7
Varför en social konsekvensanalys?.....	8
Metod.....	9

### 2. MODELL 11

Modell.....	12
När kan modellen implementeras.....	14
Mäta stad.....	15
Läget i staden.....	17
Planområdet idag.....	18
Underlag för analys.....	19

### 3. LEVAND E OFFENTLIGA PLATSER 21

Levande offentliga platser.....	22
Stor lekplats.....	23
Aktivitetspark.....	25
Torg.....	27
Grönyta.....	29
Offentlig friyta.....	31
Vatten.....	34

### 4. TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE 36

Tillgång till samhällsservice.....	37
Förskolor.....	38
Skolor.....	41
Kulturlokaler.....	44
Vårdlokaler.....	47
Idrottslokaler.....	49
Evenemangsyta.....	52

### 5. BLANDAD BEBYGGELSE 54

Blandad bebyggelse.....	55
Bostäder.....	56
Gårdar.....	60
Arbetsplatser.....	63
Bottenvåningar.....	65
Service.....	67
Parkering.....	70

### 6. TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ 72

Tillgänglig stadsmiljö.....	73
Gångnät.....	74
Cykelnät.....	80
Kollektivtrafik.....	82

Trafiksäkerhet.....	84
Angöring.....	86
Gränser.....	87

### 7. REKOMMENDATIONER 88

Levande offentliga miljöer.....	89
Tillgång till samhällsservice.....	90
Blandad bebyggelse.....	91
Tillgänglig stadsmiljö.....	92
Diskussion.....	93

### 8. KÄLLOR 95

#### MEDVERKANDE

#### STOCKHOLMS STAD

Hillevie Jernberg, Exploateringskontoret (uppdragsgivare)

Helena Ackelman, Stadsbyggnadskontoret

Malin Klåvus, Stadsbyggnadskontoret

#### SPACESCAPE

Alexander Ståhle (uppdragsansvarig)

Eva Minoura

Karin Lundgren





# INLEDNING



# INLEDNING

---

## BAKGRUND

På uppdrag av Exploateringskontoret i Stockholms stad har Spacescape genomfört en social konsekvensanalys (SKA) av området Södra Värtahamnen som består av de pågående planarbetet för Södra Värtan och Valparaiso i Norra Djurgårdsstaden, vilket är en helt ny stadsdel i Stockholm.

Detaljplanerna innefattar delar av Norra Djurgårdsstaden som tidigare fungerat som industriområden med främst hamnverksamhet och relaterade näringar. En så pass omfattande omvandling skapar genom stadbyggandet helt nya rum och samband som påverkar sociala processer.

Planerna för Södra Värtan respektive Valparaiso är i olika skeden i planprocessen och staden ser därför en möjlighet att eventuella svagheter i planförslaget för Södra Värtan kan, dels justeras i liggande plan samt kompenseras i planförslaget för Valparaiso, som fortfarande är i ett tidigt skede. För båda områden gäller att allt önskvärt underlag inte funnits att tillgå vid tidpunkten för analyserna. Vissa antaganden har därför behövt göras utifrån de underlag som har funnits. Det innebär att det gällande vissa aspekter endast är möjligt att formulera rekommendationer snarare än att utföra en konsekvensanalys.

## SYFTE

Enligt *”Program för hållbar stadsutveckling – Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid”* (2016b) ska planerade områden uppfylla följande kriterier:

### 1.2 Bidra till att skapa en jämlik stad

- Planera staden utifrån olika behov med avsikt på bl.a. ålder, kön, kulturell bakgrund och ekonomiska förutsättningar.
- Skapa ett varierat bostadsutbud med olika upplåtelseformer som kan möta behov under livets alla skeden för olika åldrar, inkomstgrupper och hushållstyper.
- Utveckla kunskap hos stadens förvaltningar och bolag om hur prisvärda och/eller tillfälliga bostäder kan skapas genom pilotprojekt.

### 1.3 Planera för ett väl fungerande vardagsliv

- Planera för god tillgång och närhet till offentlig service såsom ett rikt kulturutbud för alla, utbildningsmiljöer som är välkomnande för alla samt idrottsanläggningar inne och ute.
- Planera för god tillgång till privat service, arbetsplatser samt lokaler för distansarbete.
- Utforma den offentliga utomhusmiljön på ett sätt som underlättar och stimulerar till rörelse och fysisk aktivitet samt god tillgång till offentliga rum för möten och aktivitet, inomhus och utomhus.
- Skapa möjligheter för att tillhandahålla tjänster som underlättar vardagslivet genom digitalisering av stadsdelen.

Den sociala konsekvensanalysen syftar till att bedöma om planen bidrar till att skapa en jämlik stad där boende och arbetande har möjlighet att leva ett ”väl fungerande vardagsliv.” Sociala konsekvensanalyser efterfrågas alltmer och är särskilt betydelsefulla i omvandlingsområden med få eller inga boende att föra dialog med. Metoden som utvecklats här bygger därför på att finna mätbara effekter som kan verifiera huruvida planen genom sin struktur uppfyller ställda mål för socialt hållbar stadsbyggnad.

## DISPOSITION

I rapporten presenteras det övergripande syftet med sociala konsekvensanalyser som metod. Det följs av en presentation av modellen som sedan utgör strukturen för rapporten och analyserna. Mål, medel, mått och måltal presenteras under respektive tema i modellen och varje mått beskrivs med bakgrund, analys och slutsats. Slutligen summeras resultaten i form av rekommendationer för fortsatt arbete med planeringen av Södra Värtahamnen.



# VARFÖR EN SOCIAL KONSEKVENSANALYS?

---

Social konsekvensanalys är ett verktyg som används för att analysera huruvida människors olika livssituationer och behov tillgodoses i samband med en fysisk förändring. Nedan presenteras exempel på resonemang som förtydligar vikten av och syftet med en social konsekvensanalys.

## STORSTÄDER I SAMVERKAN

Enligt rapporten *”Storstäder i samverkan”* (2015), ett forskningsprojekt utfört av Arkitekturskolan KTH, är det en utmaning att utforma sociala konsekvensanalyser som underbyggs av en tydlig disciplinär kunskapsgrund. Detta är dock nödvändigt för att göra de sociala faktorerna möjliga att identifiera och utvärdera.

Rapporten redovisar hur Sveriges tre största städer tar sig an och utvecklar modeller för sociala konsekvensanalyser. Där beskrivs några gemensamma syften för social konsekvensanalys som metod:

- *Förbättra livet och förutsättningar för sårbara och missgynnade grupper.*
- *Ett sätt för de som hanterar stadsmiljön att integrera och organisatoriskt medvetandegöra sociala hållbarhetsfrågor.*

## JÄMLIKA LIVSVILLKOR OCH STADSBYGGANDE – INSPEL TILL PÅGÅENDE ÖVERSIKTS-PLANEARBETE

I rapporten *”Jämlika livsvillkor och stadsbyggande”* betonas att stadsplaneringen ska genomsyras av

jämställdhets- och barnperspektiv samt motverka den geografiska segregationen. Detta med anledning av att skillnaderna i befolkningens livsvillkor ökar mellan grupper i olika delar av Stockholm.

Ett av rapportens budskap är att det är viktigt att identifiera miljöer som skapar gynnsamma livsvillkor med tillgång till kulturellt kapital, service och möjligheten att transportera sig till låga kostnader. Där är det lämpligt att erbjuda ett bostadsutbud som möjliggör mindre resursstarka grupper att ta del av dessa tillgångar i den byggda miljön (Legeby, Koch, Marcus, 2015). Idag tenderar stort fokus läggas på utsatta områden, men det ena behöver inte utesluta det andra.

Forskning visar att individer med olika bakgrund alltmer sällan möts i vardagslivet vilket leder till ett begränsat utbyte mellan samhällsgrupper. I förlängningen är detta en bidragande orsak till att mytbildning och uppdelningar i samhället reproduceras. Det är därför avgörande att skapa offentliga rum, målpunkter och mötesplatser där ett utbyte mellan olika grupper i samhället och boende i olika stadsdelar uppmuntras och möjliggörs. Det kan bidra till att synliggöra olika gruppers privilegier eller icke-privilegier för varandra (ibid).

## HÄLSOFRÄMJANDE STADSPLANERING

Forskning visar att människors hälsa och levnadsval påverkas av den sociala sfär de befinner sig i. Den fysiska miljön är ett ramverk för alla de sociala interaktioner som sker i en stad och är därför en

grundläggande förutsättning för invånarnas hälsa genom att möjliggöra sociala kontakter, kontroll och tillit. Stadsplaneringen påverkar aktiviteter och de sociala sfärerna och kan stödja eller missgynna olika typer av beteenden (Healthy cities, Malmö stad, 2012). Samtidigt verkar staden genom sin struktur, vilket både synliggör och tillgängliggör stadens utbud och människorna i den för varandra.

Nätverket Healthy Cities Sverige (2016), som arbetar strategiskt för jämlik folkhälsa, förordar verktyget social konsekvensanalys då det är ett sätt att gå från ord till handling när det gäller målsättningar om stadsmiljöer och bostäder för alla. De menar att metoden är ett sätt att bedöma miljöers sociala kvaliteter, behov och föreslå åtgärder utifrån de konsekvenser som förändringarna i miljön ger.

Spacescapes modell är utformad med grund i stadsbyggnadsforskning där kopplingar mellan den fysiska utformningen och sociala processer kunnat styrkas. Forskningen redovisas under respektive tema i dokumentet och de orsakssamband som forskningen bekräftar är grunden i de slutsatser som dras.

Analysmetoderna som används i modellen syftar till att kartlägga den fysiska miljön och analysera hur den skapar sociala processer och förutsättningar för boende, verksamhetsutövare och besökare i planområdet.



# METOD

---

I rapporten *"Från delad till enad stad"* identifieras en brist på kvalitetssäkring av planer i ett tidigt skede med hjälp av stadsrumsanalyser. Kvalitetssäkringen behövs för att bostadsbyggandet ska stärka hållbarhet och tillföra sociala värden. Dahlin föreslår utformningen av en Socialt värdeskapande analys (SVA), en proaktiv analysmodell som integrerar forskning om hur stadsformen skapar olika förutsättningar och möjligheter för vardagslivet med jämn fördelning och ökad närhet till stadens resurser (Dahlin, 2015).

Modellen som använts för att analysera sociala konsekvenser av Södra Värtahamnen är framtagen av Spacescape med ambitionen att just skapa en proaktiv analysmodell med inspiration från modellen *"What makes a great place"* utformad av Project for Public Spaces, en ideell organisation som bl.a. arbetar med platsutveckling för stärkt gemenskap (PPS, 2016). Väl använda matriser för sociala konsekvensanalys så som Göteborgs stads modell (2011), indikatorer från *Vancouver's Healthy City Strategy* (2014) och Mistra Urban Futures (2015) arbete med socialt hållbar stadsdelsomvandling har också använts som inspiration. Modellen är anpassad till att fungera på skalan stadsområde där mål, medel och mått har definierats med hjälp av tidigare arbete med stadsbyggande, forskning och workshops med sakkunniga.

## MÄTA STAD

Den framtagna modellen avser att mäta olika faktorer som forskning menar påverkar välmående och

sociala processer inom och mellan olika bostadsområden. Forskningen redovisas under respektive tema i rapporten.

Att ta fram kvantitativa riktlinjer som går att mäta i ett tidigt skede, mot ett planprogram betyder inte att kvantitet ersätter kvalitet och sociala värden. Tydliga måttal kan dock användas för att belysa resursfördelning och ställa olika nyttor mot varandra.

En rekommendation om t.ex. minsta gårdsyta kan vara ett sätt att ta höjd för att platsen ska inrymma så många kvaliteter och värden som möjligt, då det empiriskt sammanfaller. Kvantitativa mått kan på så vis uppmärksamma om att mer fokus behöver läggas på programmering och utformning av platser.

## AVGRÄNSNING

Då området idag huvudsakligen består av industri- och hamnverksamhet ligger fokus här på att analysera sociala konsekvenser av planprogrammet i relation till rekommendationer från forskningen, snarare än att göra jämförelser med nuläget. En sådan jämförelse hade till stor del konstaterat att planprogrammet ger en positiv utveckling då området saknar boende och upplevs otillgängligt idag.

Frågor som rör buller, luftkvalitet, klimat och energi analyseras inte i denna modell.

## BEGRÄNSNINGAR

Modellen ska inte ses som ett facit utan som ett sätt att försöka konkretisera vardagslivets dimensioner

i stadsform. I strävan att definiera dessa dimensioner och erbjuda en mer proaktiv och mätbar modell uppstår självklart problemet att lika många faktorer som går in i modellen samtidigt väljs bort. Modellens styrka i att konkretisera kan på så vis uppfattas som en begränsning.

För att göra modellen och rapporten kommunikativ och förståelig har den delats upp utifrån olika målbilder för att enkelt kunna tas hand om av olika förvaltningar. Antaganden om att vissa målbilder uppnås med hjälp av ett avgränsat antal faktorer kan vara missvisade och med modellen följer en lyhördhet för att faktorernas relevans bör provas i varje projekt.

Den sociala konsekvensanalysen har genomförts på pågående planarbete som inte föregicks av en social nulägesanalys. Då det inte finns boende inom planområdet idag har ingen mer djupgående dialog heller förts inom ramen för konsekvensanalysen för att fånga modellens icke mätbara aspekter såsom befintlig identitet. Två workshops med olika aktörer var dock en del av metoden för att på bästa sätt omhänderta lokalkännedom.

Modellen innebär en uppsättning av målbilder som, beroende på projekt, kan innebära målkonflikter. Exempel på målkonflikt inom planområdet för Södra Värthamnen är målet om täta stadsmiljöer som samtidigt leder till små gårdar och friytor som ska delas av många.



# WORKSHOP

Processen inleddes våren 2016 med en workshop för involverade tjänstepersoner, sakkunninga, byggherrar, referenspersoner, närboende och aktörer verk-samma på platsen. Forskare inom miljöpsykologi med inriktning på barns plats i staden samt med fokus på social hållbarhet i stadsbyggandet deltog.

Workshopens sammansättning av deltagare och upplägg syftade till att formulera och definiera de medel och mått som bedömdes viktiga att konsekvensbeskriva i just Södra Värtahamnen. Syftet med den inledande workshopen var att på ett systematiskt sätt lyfta viktiga nyckelfrågor och utmaningar i planområdet.

Nyckelfrågor som kom upp under workshopen och där stor samsyn rådde handlade främst om tillgänglighet till och delaktighet i det offentliga rummet. Bland annat framfördes vikten av offentliga mötesplatser som inte kostar något att vistas på. Annars kan exempelvis socioekonomiskt svagare grupper inte delta. Även vikten av differentiering i parker och torg nämndes för de som vid olika tidpunkter söker "party, puls eller paus". Gemensamt konstaterade gruppen att det finns utmaningar att koppla samman planområdet med omgivningen på grund av de barriärer som existerar i form av infrastruktur, vatten och höjdskillnader.

Vid tidigare genomförda sociala konsekvensanalyser i Norra Djurgårdsstaden har det konstaterats att analysen blir teoretisk på en plats som idag "saknar befolkning att involvera i processen." Valet av delta-

gare syftade till att svara mot denna brist på befintlig befolkning inom planområdet som företrädare för olika tänkbara brukarperspektiv.

En uppföljande workshop syftade till att presentera resultaten av analyserna och gemensamt bedöma analyserade mått i relation till riktlinjer och måltal sprungna ur forskning. Deltagarna fick med det som utgångspunkt bedöma och betygssätta planområdet med hjälp av faktorerna i den framtagna modellen.



BILD: WORKSHOP 1



BILD: WORKSHOP 1



BILD: SYNTESKARTA WORKSHOP 1



BILD: WORKSHOP 2



BILD: WORKSHOP 2

WORKSHOP



ANALYS



WORKSHOP







MODELL



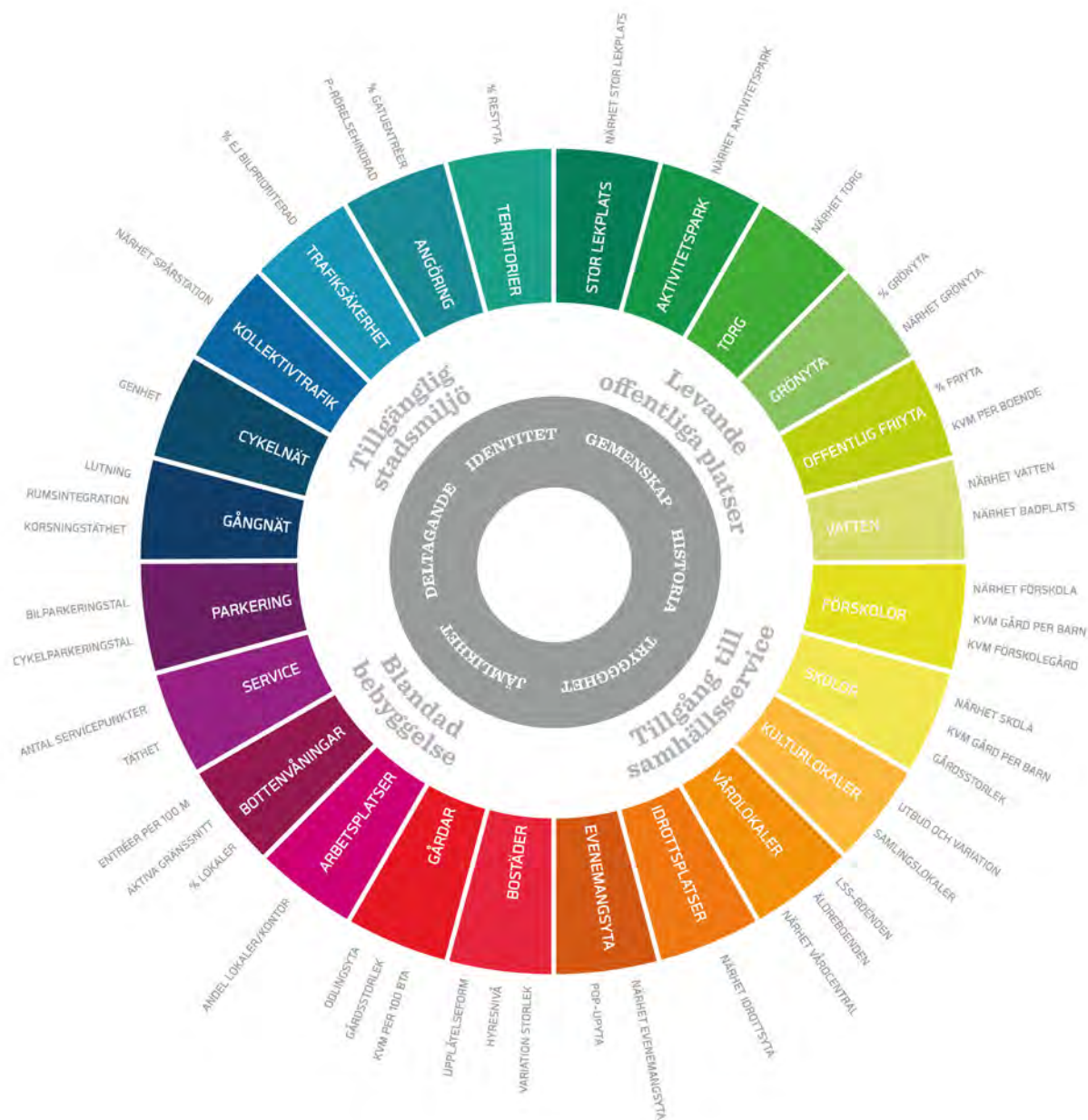
# MODELL

Spacescapes modell är indelad i fyra målbilder för ett socialt hållbart stadsområde (den vita cirkeln). Målbilderna är framtagna med inspiration från tidigare nämnda referenser för att dels möta Norra Djurgårdsstadens uppsatta mål för en hållbar stadsdel men även för att rent praktiskt kunna delas upp utifrån olika förvaltingsområden i det fortsatta planarbetet.

Runt målbilderna redovisas olika medel (i färg) som på olika sätt påverkar offentliga och privata sammanhang. För varje medel finns ett eller flera mått som syns som strålar runt den färgglada cirkeln. Färgskalan används för att illustrera rörligheten i modellen och för att förtydliga att den inte är ett facit över vilka medel som uppfyller respektive målbild. Alla beståndsdelar behövs, men vissa indikatorer är svårare att kompromissa om än andra.

I rapporten presenteras även rekommendationer och måltal utifrån forskning under respektive medel. Dessa kan självklart variera beroende på i vilket kontext stadsområdet ingår. I det här sammanhanget sammanfaller målbilderna väl med Norra Djurgårdsstaden egna hållbarhetsmål om att *Planera för ett väl fungerande vardagsliv* och *Bidra till att skapa en jämlik stad*.

Värdeord som *identitet*, *jämlikhet*, *gemenskap*, *historia* och *deltagande* (i den grå cirkeln) är effekter av de medel som modellen identifierar som viktiga. Dessa övergripande värdeord är svåra att mäta och skapas i växelverkan med samtliga medel, vilket är anledningen till att de inte delas upp i relation till målbilderna i modellen. Dessa värdeord, i kontexten för det specifika stadsområdet, måste identifieras i dialog med befintlig befolkning.





## LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

Det offentliga rummets struktur och platser har en avgörande betydelse för att skapa en jämn fördelning och vistelseutbud inom ett område. Hur bostadsområden planeras påverkar i hög grad vilka möjligheter för rekreation och möten som skapas. I modellen analyseras fördelning genom närhet till bl.a. lekplatser, torg och grönytor. Utformningen och lokaliseringen av dessa platser påverkar vilka möten och aktiviteter som sker i vardagslivet.

## TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE

Tillgång till förskolor, skolor, kulturlokaler, idrottsytor, evenemangsytor och offentlig service i allmänhet har stor betydelse för om människor upplever samhällsservicen som tillräcklig. Tillgången kan även upplevas olika beroende på livsvillkor, ålder och funktionsvariationer eller i olika skeden av livet.

## BLANDAD BEBYGGELSE

Den fysiska strukturen påverkar genom sin bebyggelse förutsättningar för blandning på olika sätt. Här analyseras exempelvis vilka som har tillgång till bostadsbeståndet och om fördelningen av arbetsplatser, lokaler, bottenvåningar och bostäder förenklar vardagslivet och ger möjlighet till möten mellan människor. Hur uppblandat ett stadsområde är påverkar i sin tur vilken identitet som skapas.

## TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

Målbilden tillgänglig syftar på hur strukturen kopplar samman stadsområdet med omgivningen och ger förutsättningar för en genomströmning av boende, verksamma och besökare. Här analyseras hur gång- och cykelnät, kollektivtrafik och gränser mellan privat och offentligt skapar samspel människor emellan.



## UPPMÄRKSAMMA

Symbolen ovan är en påminnelse om att alla faktorer som påverkar social hållbarhet inte går att förenkla till en värderos och till konkreta, mätbara variabler. När ögat återfinns i denna rapport är syftet att flagga för att modellen är otillräcklig och peka på andra aspekter som därför bör vägas in. Upplevelsen av trygghet och jämlikhet är exempel på områden där effekternas mätbarhet begränsas av att sambanden mellan stadsbyggnad och sociala konsekvenser inte är entydig, att underlag saknas eller enkelt låter sig mätas med etablerade metoder.

Känslan av trygghet kan upplevas på olika sätt och skilja sig från person till person. Att alla ska kunna känna sig trygga på offentliga platser och när de rör sig i staden olika tider på dygnet är en grundläggande aspekt i ett demokratiskt samhälle. Då trygghet är svårt att mäta objektivt, behandlas det i skrift där en bedömning eller rekommendation är möjlig att for-

mulera. Enligt Tryggare Mänskligare Göteborg, Boverket och BRÅ sammanfaller upplevelsen av trygghet ofta med närvaron av andra människor som har "ögon" på platser eller stråk.

Genus är en stor fråga inom social hållbarhet men inte heller enkel att mäta i ett tidigt skede där befolkningen inte är etablerad. Organisationen UN Women lyfter frågan om att trakasserier och sexuella övergrepp förekommer dagligen i det offentliga rummet när kvinnor rör sig mellan platser. Detta begränsar rörelsefriheten hos kvinnor som av den här anledningen väljer att inte ta del av kulturella eller rekreativa upplevelser, vilket i förlängningen påverkar hälsa och välmående (2016).

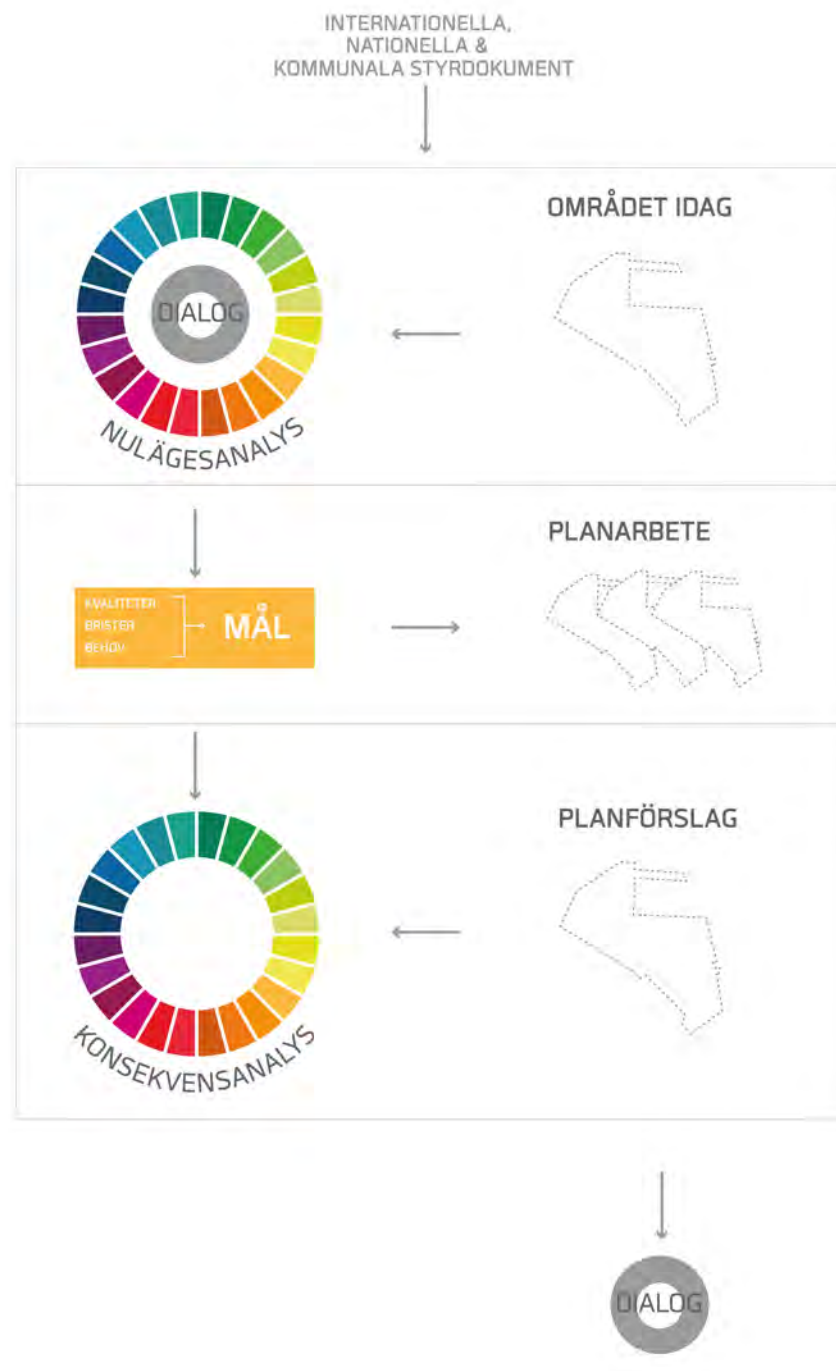
Genusperspektivet behandlas i de sammanhang där forskning eller statistik finns kring hur människor med olika könsidentitet upplever eller använder den byggda miljön.



## NÄR KAN MODELLEN IMPLEMENTERAS?

Spacescapes modell för social konsekvensanalys är en beståndsdel i processen att ta fram ett planprogram eller en detaljplan. Optimalt, i stadsområden med en befintlig befolkning, är att en social konsekvensanalys förekommer av en social nulägesanalys där de olika indikatorerna analyseras samtidigt som en dialog förs med boende om kvaliteter och brister inom området som omvandlingen har möjlighet att kompensera. Dialogen med befintlig befolkning är särskilt viktig för att identifiera faktorer som inte går att mäta, såsom områdets identitet och historia, upplevelsen av trygga/otrygga platser samt av jämlika villkor och lika möjlighet att delta i stadslivet.

Nulägesanalysen identifierar tillsammans med dialogen vilka behov som finns i området, vilket sedan kan utgöra kunskapsunderlag för att sätta upp mål som planprocessen har möjlighet att bevaka. Modellen kan på så vis fungera som en proaktiv analys över vilka möjligheter som behöver förbättras för att underlätta vardagslivet i området. Utöver att vara medskick till planarbetet ger konsekvensanalysen ett underlag för att bedöma måloppfyllelsen av de fysiska förändringar som planförslaget medför. Efter genomförd konsekvensanalys kan modellen även fungera som ett verktyg för uppföljning i dialog med befolkningen efter inflytt men även efter fem eller tio år när serviceutbudet etablerat sig. Värderosens uppbyggnad och grafiska enkelhet är tänkt att underlätta dels för olika förvaltningar att bevaka sina frågor, dels för jämförelse mellan olika områden som analyserats enligt denna metod. På så vis kan kunskapsåterföringen komma de ansvariga för nya projekt och stadsomvandlingar till del.





# MÄTA STAD

I modellen analyseras mått som blir relevanta att studera på olika skalor för att förstå planområdet och dess sammanhang. Måtten används för att över-  
sätta olika dimensioner av vardagslivet i stadsform.

För att inkludera information om strukturer som finns utanför planområdet görs majoriteterna av analyserna på planområdet med ett omland på 500 meter. Metoden används bland annat av New York Citys gröntillgångsmodell (New York City, 2014) och syftar till att ge en mer representativ bild av vad som faktiskt påverkar ett område.

Avgränsningen i sig fångar inte variationer inom området och därför kan olika analysmetoder användas för att mäta de rumsliga begränsningarna. Exempel på analyser som används i den här modellen presenteras nedan.

## LÄGESANALYS

För att fånga variationer inom ett område går det att mäta hur långt eller hur mycket av något som nås från olika startpunkter i området. En startpunkt kan till exempel vara en byggnad eller mittpunkten på rutnät som täcker hela området. Beroende på nätets finmaskighet visar den mer eller mindre detaljerad information om variationer inom området. Lägesanalysen från ett visst läge till en specifik destination kan mätas genom fågelavstånd eller gångavstånd, vilket det senare tar hänsyn till barriärer som stora vägar och vattenytor.

## NÄRHETSANALYS

För att istället mäta avståndet till något, till exempel närheten till grönyta eller torg, kan en närhetsanalys genomföras. Här kan fastigheter vara utgångspunkten eller precis som i lägesanalysen används ett rutnät som på en detaljerad nivå redovisar gångavstånd till målpunkten med hänsyn till barrirärer och höjdskillnader.

## RIKTLINJER SOM KAN MÄTAS

För att styra utformningen av en plan används ofta rekommendationer för att säkerställa goda stadsmiljöer. Den här modellen utgår från forskning som definierat sådana rekommendationer. Analyserna hjälper i sin tur till att göra de olika medlen mätbara.



PLANOMRÅDE

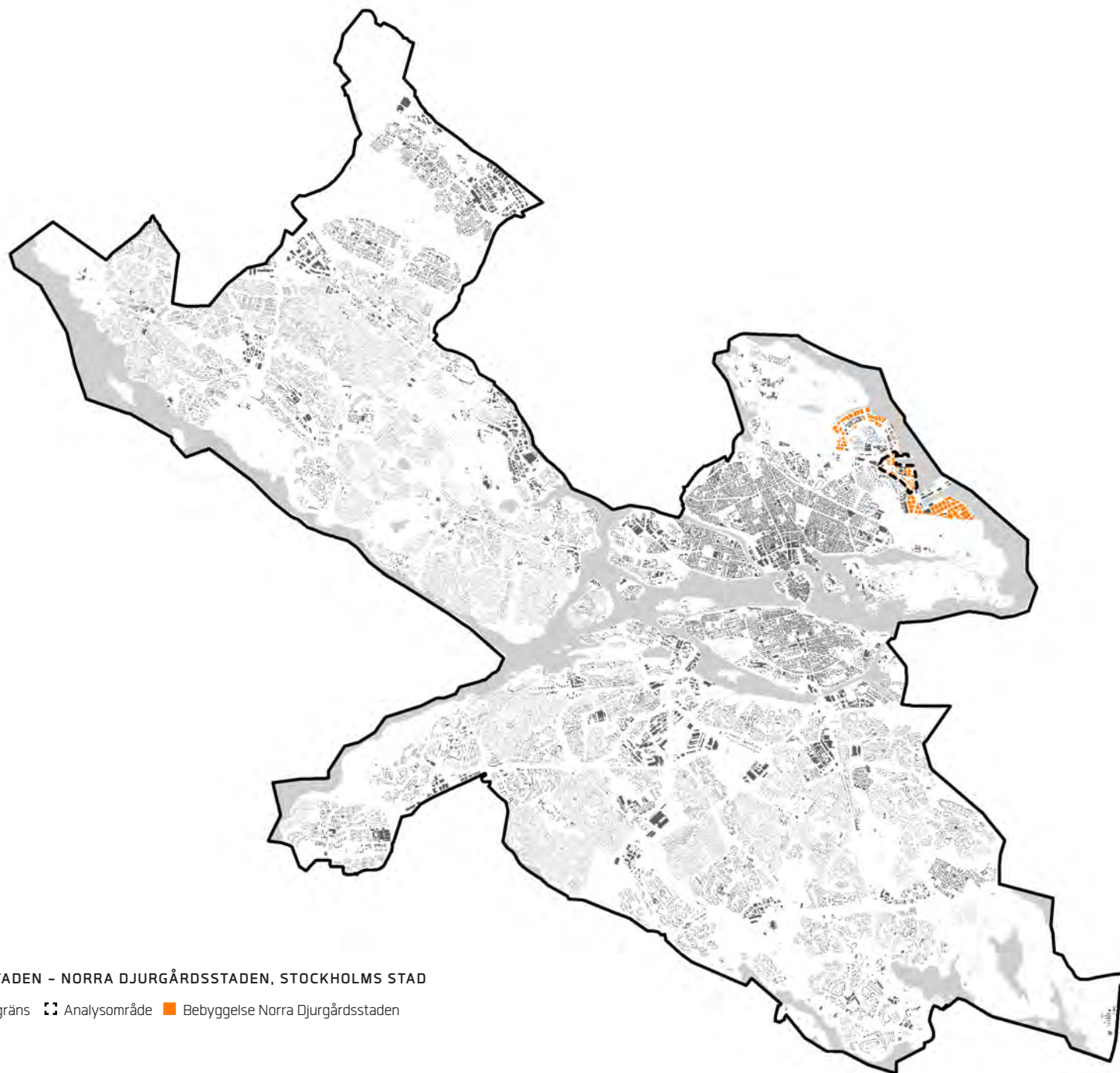


STADSELSOMRÅDE - ÖSTERMALM



ANALYSOMRÅDE: PLANOMRÅDE + 500 METERS BUFFER





KARTA: LÅGET I STADEN - NORRA DJURGÅRDSSTADEN, STOCKHOLMS STAD

□ Stockholms stads gräns    ▤ Analysområde    ■ Bebyggelse Norra Djurgårdsstaden



# LÄGET I STADEN

## OMRÅDET IDAG

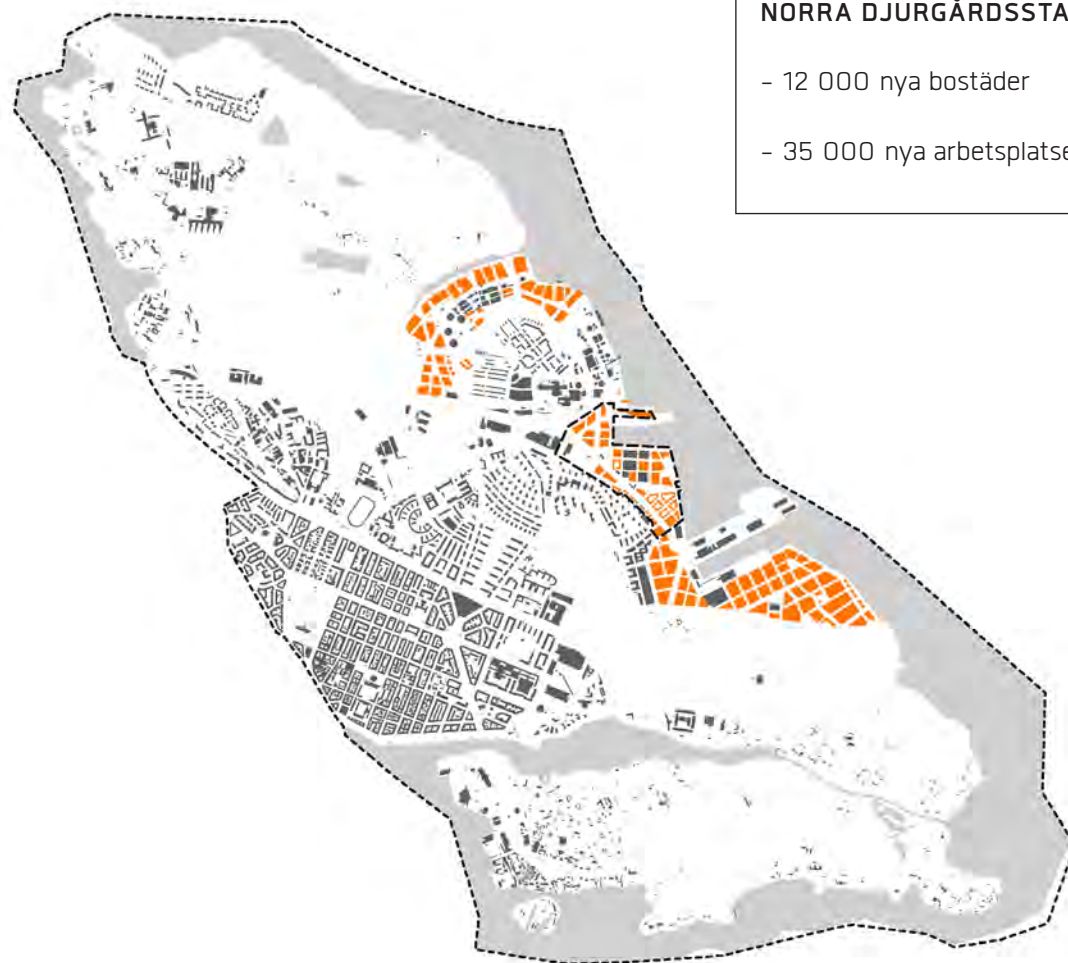
Norra Djurgårdsstaden är en helt ny stadsdel som sträcker sig från Hjorthagen i norr till Loudden och Frihamnen i sydost. Idag präglas stora delar av området av industri- och hamnverksamhet. Trots att stadsdelen utvecklas ska även hamnverksamheten bevaras och vara fortsatt verksam på pirerna.

Hela stadsdelen Norra Djurgårdsstaden planeras att på sikt att förses med Spårväg City som kopplar ihop Ropsten med Sergels torg. Stockholms central kommer enligt Trafikkontoret att nås inom 30 minuter oavsett transportslag.

En viktig fråga för områdets identitet är hur platsens historia tillvaratas och hur hamnen och staden ska samverka på bästa sätt.

Östermalms stadsdelsområde har idag en befolkning som, i relation till Stockholms stad i sin helhet, har färre ohälsodagar, högre andel elever som gick ut med behörighet till gymnasiet efter årskurs 9 (2013) och låg andel arbetslösa ungdomar. Stadsdelsområdet har både ett högt socioekonomiskt index och ett högt stadskvalitetsindex (Stockholms stad, 2015).

Kulturgeografen Jon Loit har studerat Norra Djurgårdsstaden och konstaterat att Stockholm står inför en utmaning då denna typ av nyproducerade livsstilsområden har en tendens att cementera den geografiska segregationen. I Norra Djurgårdsstaden handlar utmaningen om att inte skapa en exkluderande stadsdel som är reserverad för socioekonomiskt starka grupper (2014).



### NORRA DJURGÅRDSSTADEN

- 12 000 nya bostäder
- 35 000 nya arbetsplatser

KARTA: NORRA DJURGÅRDSSTADEN, ÖSTERMALM

--- Stadsdelsområdesgräns Östermalm    ■ Analysområde    ■ Bebyggelse Norra Djurgårdsstaden



## PLANOMRÅDET IDAG

### LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

Idag finns inga offentliga friytor inom planområdet. Kajen är otillgänglig för allmänheten och mötesplatser i form av torg och parker saknas. Närheten till Gärdet gör dock att boende i befintlig bebyggelse i närmiljön har god tillgång på friyta.

### TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE

Inom analysområdet idag finns en studielokal, skolverksamhet på gymnasienivå och vårdlokaler. Kulturverksamhet finns i form av Bilda Studios på Hangövägen och konsthallen Magasin III. I övrigt finns inga evenemangsytor i Södra Värtahamnen idag.

### BLANDAD BEBYGGELSE

Idag finns inga bostäder inom planområdet men däremot 3600 arbetande inom olika branschverksamheter. I mitten av området för Södra Värtan ligger en redan etablerad ICA-butik.

### TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

Planområdet är idag omringat av barriärer och tillgängligheten är låg för gående, cyklister och för resor med kollektivtrafik. Kopplingen till och från Gärdet innebär nivåskillnader och planskilda gångbanor. Gångflödena idag genreras främst av en arbetande dagsbefolkning, besökare till verksamheter och kunder till den befintliga ICA-butiken.



BILD: FLYGFOTO SÖDRA VÄRTAHAMNEN (STOCKHOLMS STAD)



## UNDERLAG FÖR ANALYS

- Stad och hamn i samverkan -Fördjupat program för Södra Värthamnen (2012)
- Utkast på plankarta, planbestämmelser och planbeskriving för Södra Värtan (2016)
- Kvartersdata (2016)
- Planillustration (2016)
- Mobilitetsindex (2016)
- Planöversikt Norra Djurgårdsstaden (2015)
- Plan för gång-, cykel- och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden (2016)
- Program för hållbarhetsutveckling - Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid (2016)



BILDER: PLANILLUSTRATION SAMT PERPEKTIVBILDER, SÖDRA VÄRTAN



## PLANOMRÅDET

### VALPARAISO

- 600 nya bostäder

### SÖDRA VÄRTAN

- 1 800 nya bostäder

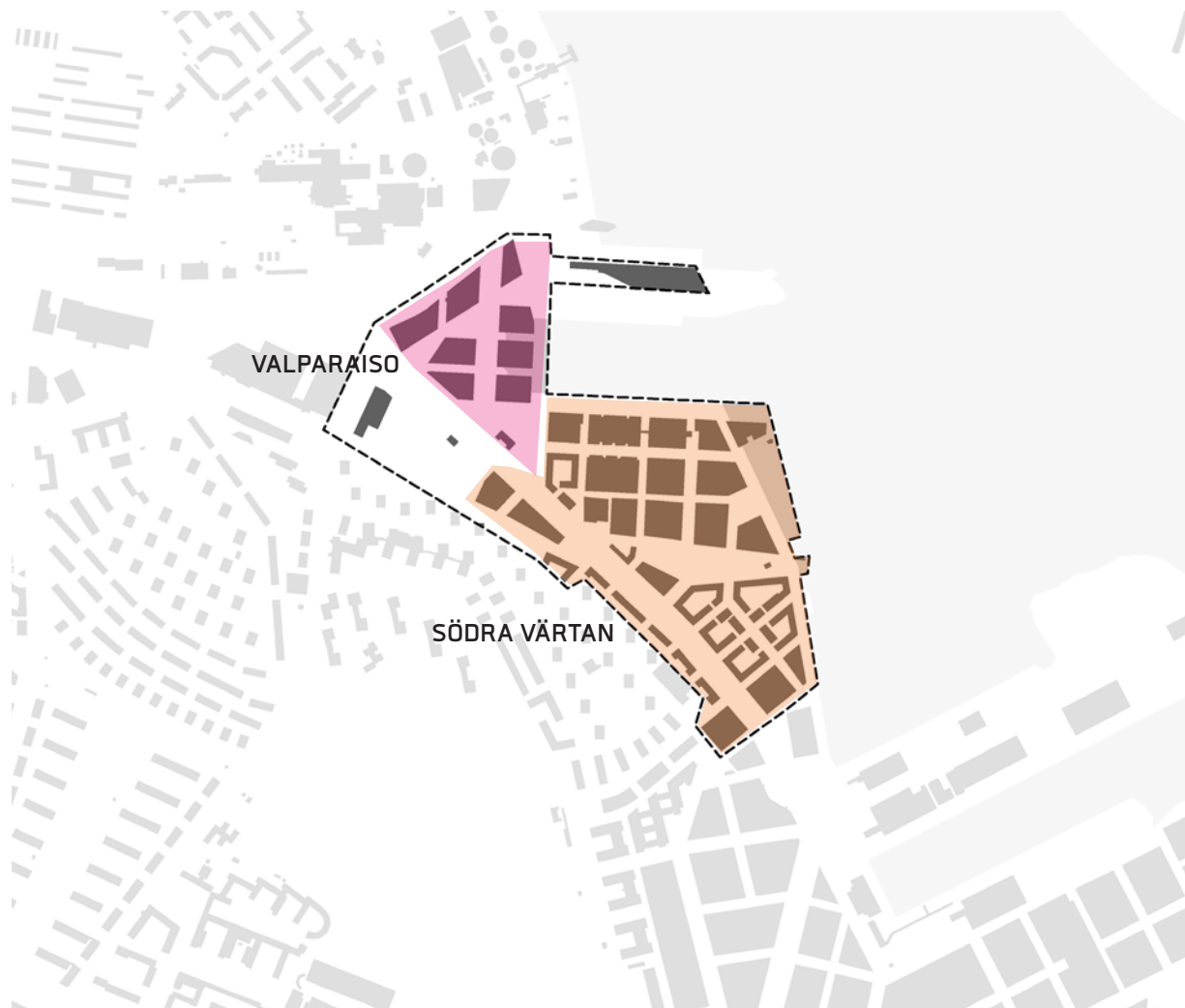
### SÖDRA VÄRTAHAMNEN TOTALT

- 2 400 nya bostäder
- 10 000 nya arbetsplatser
- 3 600 arbetande idag

Planområdet omfattar en markareal om ca 45 hektar varav ca 8 består av utfyllnader i vattnet.

Detaljplanerna skiljer sig åt då Valparaiso får en helt ny bebyggelse med hög andel arbetsplatser medan Södra Värtan uppförs i en kvartersstruktur som utgår från befintlig bebyggelse och fler bostäder. Den nya bebyggelsen är tänkt att fånga upp karaktärsdrag från hamn- och industrilandskap såväl som stads- och naturlandskap i omgivningen. 11 byggnader (varav 4 klassas som kulturhistorisk bebyggelse) värnas och integreras.

Bevarandet och utveckling av hamnen beskrivs som en stor del i att förvalta områdets historia och framtida identitetsskapande men innebär också potentiella målkonflikter när buller och barriäreffekter påverkar bostadsnära miljöer.







LEVANDE OFFENTLIGA  
PLATSER



# LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

## MÅL

Det är i stadens offentliga rum som stadens invånare främst ser och syns för varandra. Torg, lekplatser och parker är viktiga mötesplatser för samspel och attitydskapande mellan individer och olika grupper i samhället. Vilka som representeras och syns producerar förväntningar och en lokal kultur på olika platser. Det offentliga rummets struktur och platser avgör därför vilka typer av vistelsemöjligheter som finns inom ett stadsområde. Planeringen påverkar i hög grad vilka möjligheter som finns för rekreation och möten men även hur dessa fördelas jämt över staden.

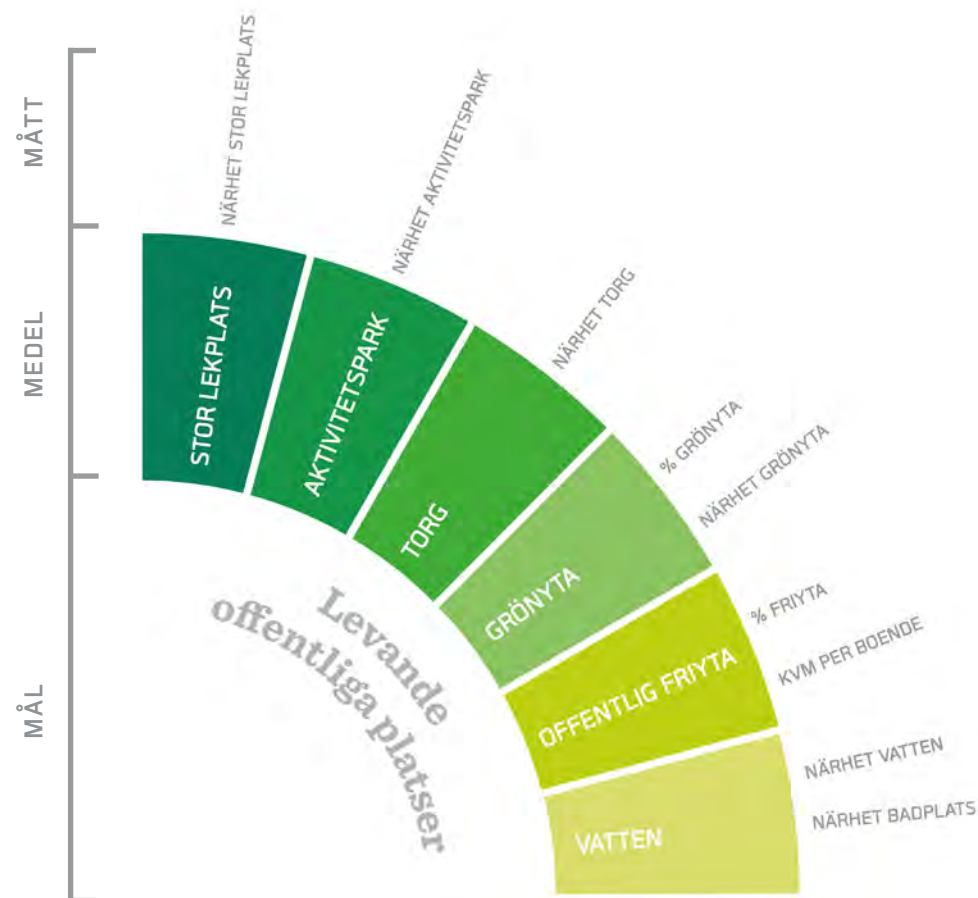
## MEDEL

Här finns bl.a. stor lekplats, torg, vatten, grönytor och offentlig friyta.

## MÅTT

Måtten som används är närhet till olika offentliga ytor tillsammans med analyser där t.ex. andel friyta beräknas. Ytterligare ett mått är friyta per person.

Då planeringen för Södra Värtahamnen är i ett tidigt skede är det inte möjligt att studera och mäta vilka som deltar och vistas i det offentliga rummet. I ett redan etablerat område hade det varit möjligt att i högre utsträckning kartlägga vilka grupper som är representerade och vilka som inte är det.





# STOR LEKPLATS

## BAKGRUND

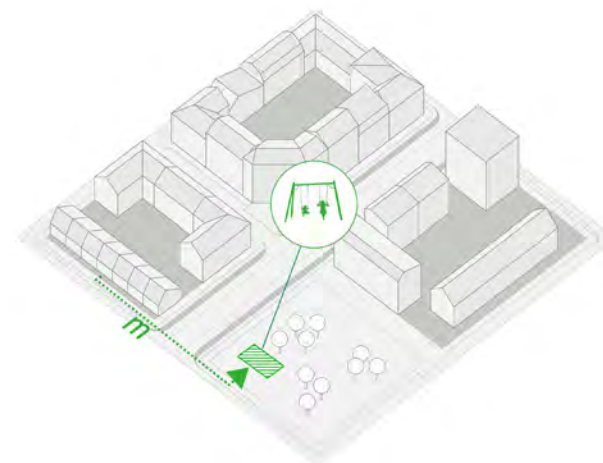
Offentliga platser att leka på är avgörande för barns fysiska, mentala och sociala utveckling. Barn behöver utrymme för bra lekplatser som erbjuder en mångfald av aktiviteter, fysiska utmaningar och möten med andra barn och vuxna både från stadsområdet och från andra delar av staden. Tillgång till rymliga utemiljöer i anslutning till förskola, skola och bostad har visat sig avgörande för så mycket som en tredjedel av barns behov att röra på sig (Movium, 2016). Lekplatser som ligger inom fem minuters gångavstånd från skolan eller hemmet används i störst utsträckning till vardags. Om avståndet till lekparken gör att barnet blir beroende av vuxna för att ta sig dit, riskerar detta att dra ned aktivitetsnivån markant, då barns rörelsefrihet minskat de senaste decennierna (Boverket 2015, Karsten 2016).

Ett pågående arbete på Stockholms stad är att ta fram en modell som definierar utformningen för olika typer av friytor och göra dessa mätbara. Definitionerna och rekommendationerna hänvisar i det här fallet till den så kallade Alviksmodellen som är en tolkning av kvalitativa riktlinjer i rapporten *"Grönare Stockholm"* (2016e):

- För att lekparken ska kunna innehålla en variation av aktiviteter och lek bör ytan inte vara mindre än 1 000 kvm.
- Det bör inte vara längre än 500 meter till en friyta

med stor lekpark (minst 1 000 kvm) från varje fastighet i analysområdet.

Vid ett flertal inventeringar av lekplatser i Sverige har det visat sig att knappt 1 % av dessa är utformade på ett sätt som möjliggör lek för barn med olika funktionsvariationer (Faskunger, 2007).



max 500 m

REKOMMENDERAT AVSTÅND TILL STOR LEKPLATS

## DEFINITION STOR LEKPLATS (Alviksmodellen)

Friyta större än 1000 kvm

Utformad för lek med lekredskap och lek-  
ytor

En variation av lekupplevelser, till exempel  
en temalekplats eller parklek.

Möjlighet till lek för olika åldrar

Inslag av träd

Minst hälften av ytan solbelyst kl 12 vårdagjämning (ej skuggad av byggnader)



# STOR LEKPLATS

## ANALYS

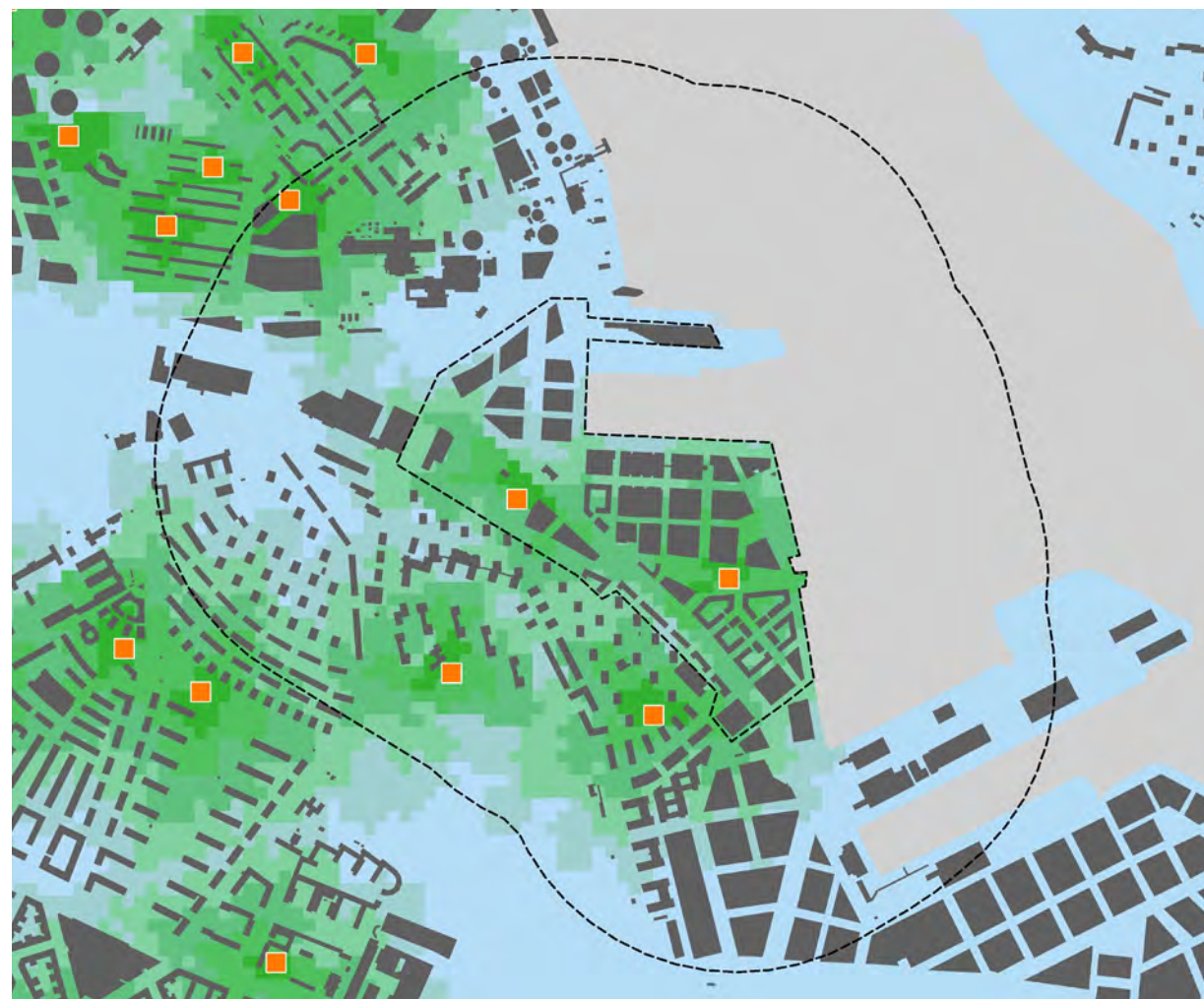
Samtliga bostäder inom stadsområdet har en stor lekplats inom 500 meter med förutsättning att Finlandsparken utvecklas med utökade lekmöjligheter.



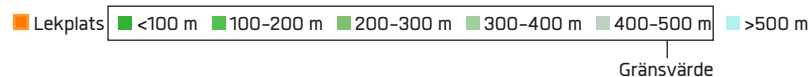
En trygghetsaspekt är huruvida det finns vuxna "ögon" på lekplatserna. Lekparken i Södra Värtan kan antas ha bostadsfönster och verksamheter i sina bebyggelsen som kantar den. Finlandsparken kan dock antas upplevas som ödslig kvälls- och vintertid.

## SLUTSATS

Inom planområdet finns två parker över 1000 kvm med planerade lekmöjligheter. Samtliga bostäder inom planområdet har mindre än 500 meter till närmsta lekplats och klarar rekommendationen. Dessa ytor behöver utformas för att passa barn i olika åldrar med en variation av lekvärden och möjliggöra för barn och föräldrar med olika funktionsvariationer.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL STOR LEKPLATS





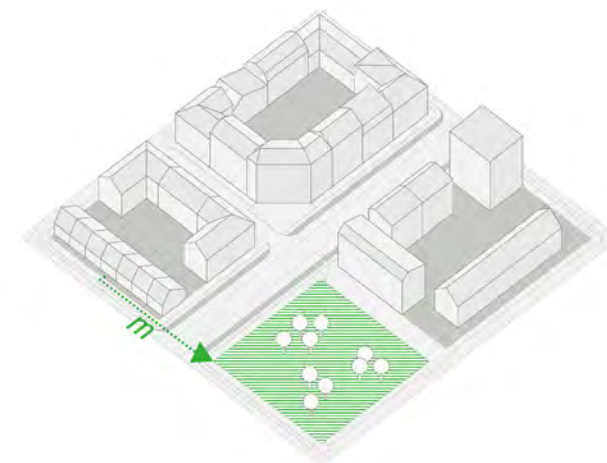
# AKTIVITETSPARK

## BAKGRUND

Statens folkhälsoinstitut beskriver parken som en av de viktigaste platserna i ett bostadsområde då närheten till dessa uppmuntrar till fysisk aktivitet och skapar välbefinnande. Studier visar även att områden med fler parker har en högre andel personer som promenerar eller cyklar (Faskunger, 2007).

För att grönområden ska få ett stort utbud av kvaliteter och rekreationsvärden krävs att de har en yta och en utformning som rymmer dessa värden och kvaliteter. Grönområdets multifunktionalitet är i sig attraktivt. Analyser genomförda på Stockholms stad visar att ett minimimått krävs på parkytor för att det ska finnas rum för utrymmeskrävande funktioner så som bollspel, sport, promenader och rofylldhet. En minsta storlek på aktivitetsparker anses därför vara 1 hektar.

Precis som för lekplats är definitionen tagen från Alviksmodellen från Stockholms stad. Max 500 meter till aktivitetspark från varje fastighet i analysområdet är rekommendationen.



### DEFINITION AKTIVITETSPARK (Alviksmodellen)

Friyta större än 1 hektar

Minst 50 m bred

Klippt gräsmatta som kan ha inslag av träd

Plan yta större än 0,5 hektar som fungerar för bollspel/bollek

Minst hälften av ytan solbelyst kl 12 vårdag-jämning (ej skuggad av byggnader)

## max 500 m

REKOMMENDERAT AVSTÅND TILL  
AKTIVITETSPARK



# AKTIVITETSPARK

## ANALYS

De närmsta aktivitetsparkerna är Finlandsparken, Gärdet med utegym, utomhusbad och sportfält samt Tessinparken. Majoriteten av fastigheterna har mindre än 500 meter till en aktivitetspark.

Finlandsparken med en storlek på 1,8 hektar tas med som yta med potential för att utveckla de kvaliteter som definierar en aktivitetspark med möjlighet att inrymma olika typer av rum. Övriga parkytor inom planområdet är för små till ytan för att klassas som aktivitetspark, vilket ställer krav på att många vistelsevärden inryms i dessa. Gena vägar till Tessinparken och Gärdet blir viktiga för att uppmuntra till aktivitet och rekreation.



Avgörande är att ytorna utformas som platser som upplevs som trygga kvälls- och vintertid. I och med att planområdet inte tillför nya aktivitetsytor kan det antas bli högre belastning av Gärdet och Tessinparken som kommer att påverka befintlig befolkning i närområdet då fler ska dela på samma yta.

## SLUTSATS

Majoriteten av planområdet klarar rekommendationen om max 500 meter till aktivitetspark. Gena vägar till Finlandsparken, Tessinparken och Gärdet med bra skyltning att hitta dit blir viktiga. För att platserna ska upplevas som trygga krävs även god belysning och sikt. Aktiviteter som kommer att finnas inom parkerna utformas så att alla kan delta.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL AKTIVITETSPARK





# TORG

## BAKGRUND

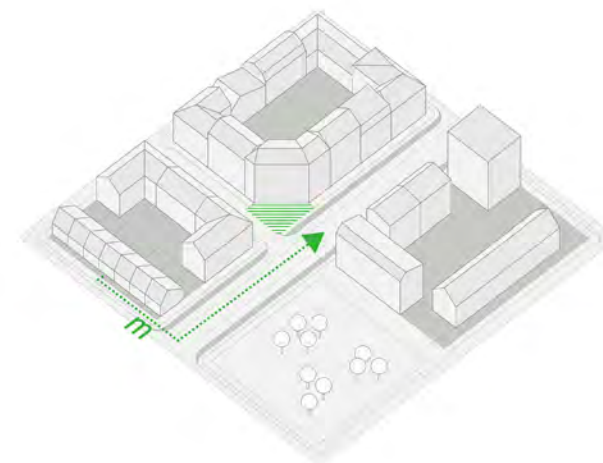
Torg som placeras strategiskt och utformas rätt utgör en viktig del i staden som mötesplats och samlingsrum (Hillier, 1996). I rapporten "Jämlika livsvillkor och stadsbyggande" problematiseras att individer med olika bakgrund i allt mindre omfattning möter varandra i vardagslivet (2016). Här fyller torg en viktig funktion, speciellt om de placeras där många människor rör sig naturligt i anslutning till kollektivtrafikhållplatser eller centrala stråk. Olika typer av användning och förhållanden för mikroklimat såsom sol, vind och sittplatser är också avgörande för att skapa förutsättningar för längre vistelser under flera tider på dygnet (Gehl, 2008). Det är även av vikt att utformningen av torget inte skapar dolda eller skymda platser som kvällstid kan upplevas som otrygga (Boverket et al, 2010).

Nätverket Healthy Cities (som är en del av WHO) betonar vikten av att utforma torg där människor över generations- och kulturgränser kan mötas, vilket bidrar till att skapa trygghet. För att skapa väl använda platser i nya bostadsområden rekommenderar de att i ett tidigt skede involvera en framtida befolkning för att utforma attraktiva mötesplatser såsom torg.

Enligt tidigare studier genomförda av Spacescape rekommenderas ett maximalt avstånd på 800 meter till torgyta, minst 500 kvadratmeter stor (Spacescape, 2015).

"When people of all ages, abilities and socioeconomic backgrounds can not only access and enjoy a place, but also play a key role in its identity, creation and maintenance, that is when we see genuine placemaking in action"

Project for Public Spaces



max 800 m

REKOMMENDERAT AVSTÅND TILL TORG



# TORG

## ANALYS

Samtliga fastigheter inom stadsområdet har mindre än 400 meters gångavstånd till torgyta och klarar därmed rekommendationen om maximalt avstånd på 800 meter med god marginal.

Torgytorna i Valparaiso ligger i anslutning till stationen för spårvägen vilket ger dessa potential att bli viktiga samlingsplatser med starka flöden.

Torgytorna i Södra Värtan ligger längs kajstråket, intill parken mitt i området och längst ut vid Södra Hamnvägen. Torget längst västerut, vid Södra Hamnsvägen har potential att bli en samlingsplats och entré in till området. På grund av beräknade bullernivåer längs Södra Hamnvägen är läget för det större torget, med visst skydd från den tunga trafiken motiverat eftersom torgets vistelsevärden ökar.



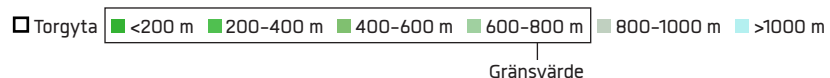
Bostadsfönster och verksamheter har "ögon" mot torgen inom planområdet och enligt vad som kan bedömas i detta skede skapas inte dolda eller skymda platser. Andelen arbetsplatser i Valparaiso kan göra att torgytorna upplevs som obefolkade kvällstid beroende på vilka verksamheter som inryms.

## SLUTSATS

Samtliga fastigheter klarar rekommendationen om max 800 meter till torgyta. Utformningen av torget bör involvera en potentiell framtida befolkning och närboende samt utformas så att alla kan delta.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL TORGYTA





# GRÖNYTA

## BAKGRUND

Gröna platser i staden ger möjlighet till rekreation, rofylldhet och närhet till vardagliga naturupplevelser. Forskning visar att närhet till gröna stadsrum med i huvudsak vegetationstäckt mark främjar hälsa och välbefinnande (Grahn & Stigsdotter, 2003). Borne som har nära till grönytor har visat sig använda dessa oftare och längre stunder och uppvisar färre stressrelaterade besvär. Speciellt barn har visat sig vara friskare om de bor närmare grönområden (Healthy cities, 2013). Därför behövs det grönområden nära bostäder och arbetsplatser i städer. Forskning har visat att vi till vardags inte går längre än 200-300 meter till grönområden (Grahn & Stigsdotter, 2003). I Stockholms stad är riktlinjen 200 meter (Stockholms stad, 2004).

Närheten blir extra avgörande för människor med olika funktionsnedsättningar men även barn som idag i genomsnitt uppskattas ha en rörelsefrihet på ca 300 meter (Boverket, 2015).

Enligt UN Habitat bör ett områdes andel av offentlig friyta uppgå till 15% (2014). En tredjedel av denna yta, alltså 5% av planområdet bör bestå av offentlig grönyta (Spacescape, 2015).

### DEFINITION GRÖNT RUM (Alviksmodellen)

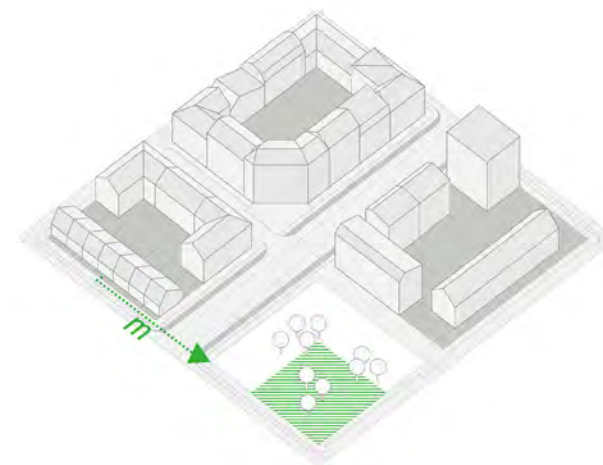
Sociotopyta större än 0,2 hektar

Lekmöjlighet (behöver ej vara ordningsställd lekplats, kan ej vara kyrkogård eller esplanad)

Huvudsakligen vegetationstäckt mark

Merparten av ytan har vägbuller på mindre än 50 dBA

Minst hälften av ytan solbelyst kl 12 vårdagjämning (ej skuggad av byggnader)



## max 200 m

REKOMMENDERAT AVSTÅND TILL GRÖNYTA

## minst 5%

OFFENTLIG GRÖNYTA REKOMMENDERAS



# GRÖNYTA

## ANALYS

I Valparaiso och i de norra delarna av Södra Värtan är det längre än 200 meters gångavstånd från fastigheterna till en grönyta som är större än 0,2 hektar. Parken mot kajstråket på 0,15 hektar uppfyller inte kraven om minsta storlek.

6%

AV PLANOMRÅDET BESTÅR AV  
GRÖNYTA



Finlandsparken som lummig park med få aktiva fasader i anslutning kan antas upplevas otryggt under kvälls- och vintertid.

## SLUTSATS

Planområdet klarar inte rekommendationen om högst 200 meters gångavstånd till en grönyta. Parken i anslutning till kajstråket är för liten till ytan för att uppfylla definitionen. Dock uppnås målet om minst 5 % offentlig grönyta. Framtida aktiviteter på grönyterna ska utformas så att alla kan delta.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL GRÖNYTA

Grönyta    <50 m    50-100 m    100-150 m    150-200 m    >200 m

Gränsvärde

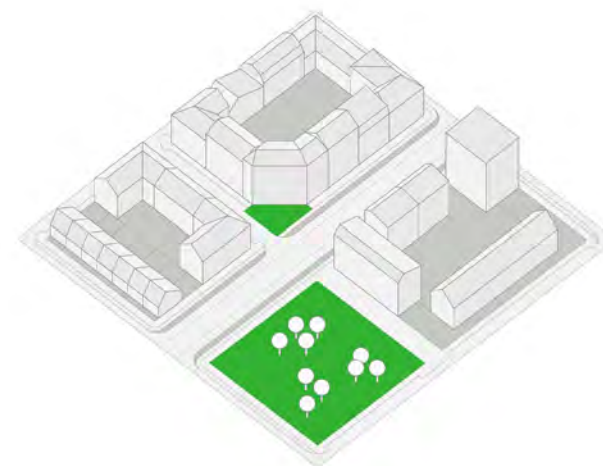


# OFFENTLIG FRIYTA

## BAKGRUND

Ett sätt att beskriva hur mycket markyta som avsätts för offentliga platser i ett område är hur stor andel av den totala markytan som de offentliga platserna upptar. Det är ett vanligt mått på markanvändning inom stadsplanering. I städer som New York, London, Paris och Stockholm, som ofta hamnar högt i internationell rankning av attraktiva städer, består markytan till 10-20% av offentlig friyta. FNs organ för boende och stadbyggnadsfrågor, UN Habitat, har gjort studier kring detta mått och kommit fram till en rekommendation om minst 15% offentlig friyta för att tillgodose behovet av torg, parker och naturområden (UN Habitat, 2014). Därför rekommenderas minst 15% friyta.

För att mäta hur mycket offentlig friyta som faktiskt finns tillgänglig för befolkningen kan tillgången till friytan delas på antalet människor som bor inom området. På så sätt tas måttet kvadratmeter offentlig friyta per boende fram. New York City rekommenderar minst 10 kvm offentlig friyta per boende på stadsdelsnivå (New York City, 2014).



minst 15%

OFFENTLIG FRIYTA REKOMMENDERAS



minst 10 kvm

FRIYTA PER BOENDE REKOMMENDERAS



# OFFENTLIG FRIYTA

## ANALYS

Rekommendationen om minst 15% friyta uppnås både inom planområdet och inom analysområdet. Variationen i friytornas karaktär anses kunna erbjuda olika typer av vistelser genom mer och mindre intensiva platser.

Utformning och utbredning för utomhusbadet och Värtaterminalens takterrass är under framtagande. Ytorna i analysen är ett därför antagande baserat på tidiga skisser i det fördjupade programmet för Södra Värthamnen (2012). Även om dessa ytor halveras i storlek skulle andelen offentlig friyta fortfarande uppgå till 17%.

De grönaste färgerna i kartan betyder att en hög andel av marken består av offentlig grönyta inom 500 meters gångavstånd. Den mörkaste blå färgen innebär att mindre än 10% av markytan består av offentlig grönyta inom 500 meters gångavstånd.

19,5%

AV PLANOMRÅDET BESTÅR AV  
OFFENTLIG FRIYTA

16%

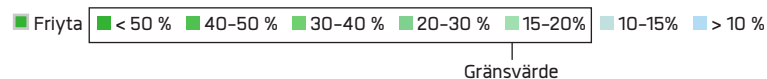
AV ANALYSOMRÅDET BESTÅR  
AV OFFENTLIG FRIYTA

## SLUTSATS

Rekommendationen om minst 15% offentlig friyta uppnås.



KARTA: ANDEL FRIYTA INOM 500 METERS GÅNGSAVSTÅND





# OFFENTLIG FRIYTA

## ANALYS

Friytornas storlek dividerat på antalet boende inom området ger 11 kvm per person inom 500 meters gångavstånd. Inom analysområdet finns 25 kvm friyta per boende. Friytan delat på den totala dagsbefolkningen (boende och arbetande) ger 3,5 kvm per person, vilket ger en delvis annan bild av friytetillgången som innebär att friytor periodvis kan ha högt besöksstryck. Motsvarande siffra för analysområdet är 10 kvm per person.

De blå färgerna i kartan visar avsaknaden av friytor eller att det är en många boende som delar på friytorna inom 500 meters gångavstånd.

11 kvm

FRIYTA PER BOENDE FINNS I  
PLANOMRÅDET

25 kvm

FRIYTA PER BOENDE FINNS I  
ANALYSOMRÅDET

## SLUTSATS

Inom planområdet uppnås rekommendationen om 10 kvm per boende. Dock kommer en stor andel arbetande befolka friytorna och med hänsyn till det blir motsvarande siffra endast 3,5 kvm per person (boende och arbetande). Badet och Värthamnens takterrass kan antas blir målpunkter i området.



KARTA: FRIYTAYTA PER BOENDE INOM 500 METERS GÅNGAVSTÅND

■ Friyta ■ < 50 kvm ■ 40-50 kvm ■ 30-40 kvm ■ 20-30 kvm ■ 10-20 kvm ■ 5-10 kvm ■ > 5 kvm

Gränsvärde

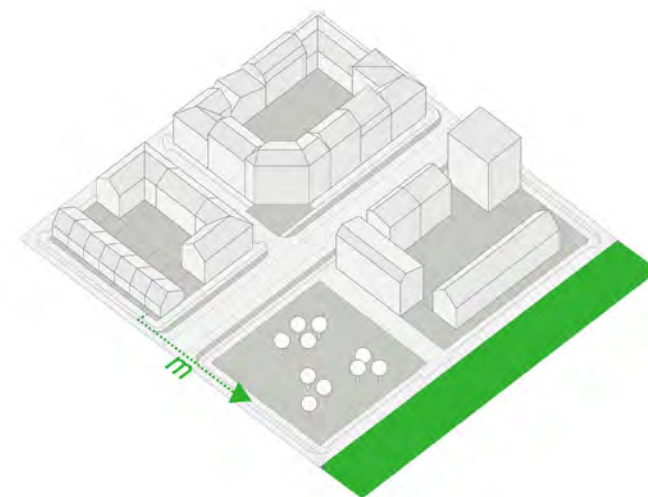


# VATTEN

## BAKGRUND

Närhet till vatten bidrar i hög grad till upplevelsevärden och rekreation och skattas som attraktivt närboendekvaliteter värderas (Stockholms läns landsting, 2013). Liksom parkområden lockar kajer och öppna vattenytor till sig människor, vilket bidrar med stadsliv samtidigt som en känsla av skärgård, båtliv och inslag av hamnverksamhet bidrar starkt till ett områdes karaktär.

Studier har även visat att närhet till vatten och badplatser korrelerar med promenadvanor och den sammanbundna fysiska aktiviteten i ett bostadsområde (Faskunger, 2007).



**tillgänglig vattenfront**  
REKOMMENDERAS



# VATTEN

## ANALYS

Samtliga fastigheter inom stadsområdet har under 400 meters gångavstånd till vatten. Tillgången till vatten och vistelsevärden längs kajen kommer att ha stor betydelse för områdets attraktivitet för besökare från andra delar av staden och väntas utgöra en stark målpunkt för såväl människor som verksamhetsetableringar. Utvecklingen av hela planområdet bidrar också till att tillgängliggöra kajen och erbjuda vattenkontakt för boende och verksamma i övriga stadsdelen. Tidigare har industri- och hamnverksamhet utgjort en barriär närmast vattnet.

Samtliga fastigheter inom detaljplaneområdet för Södra Värtan har tillgång till en badplats inom 500 meters gångavstånd. Badplatsen kan antas bli en målpunkt som drar till sig besökare från hela stadsdelen och staden.



Kajstråket och badplatsen tillgängliggör rekreativvärden men kan också upplevas otrygga kvällar och vintertid när platserna förmodas varmare och välbesökta. Att stärka året-runt aktiviteter kan motverka detta.

## SLUTSATS

Fastigheterna inom planområdet har mindre än 400 meter till vattnet, vilket erbjuder en attraktiv vistelsemiljö för boende, arbetande och besökare. Utformningen längs kajen blir avgörande för att detta ska upplevas som en plats som är tillgänglig för alla året runt. Samtidigt måste säkerhet avseende barn som rör sig nära kajkanten också beaktas i utformningen.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL VATTEN/BADPLATS

■ Vatten □ Badplats ■ <100 m ■ 100-200 m ■ 200-300 m ■ 300-400 m ■ 400-500 m ■ >500 m





**TILLGÅNG TILL  
SAMHÄLLSSERVICE**



# TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE

## MÅL

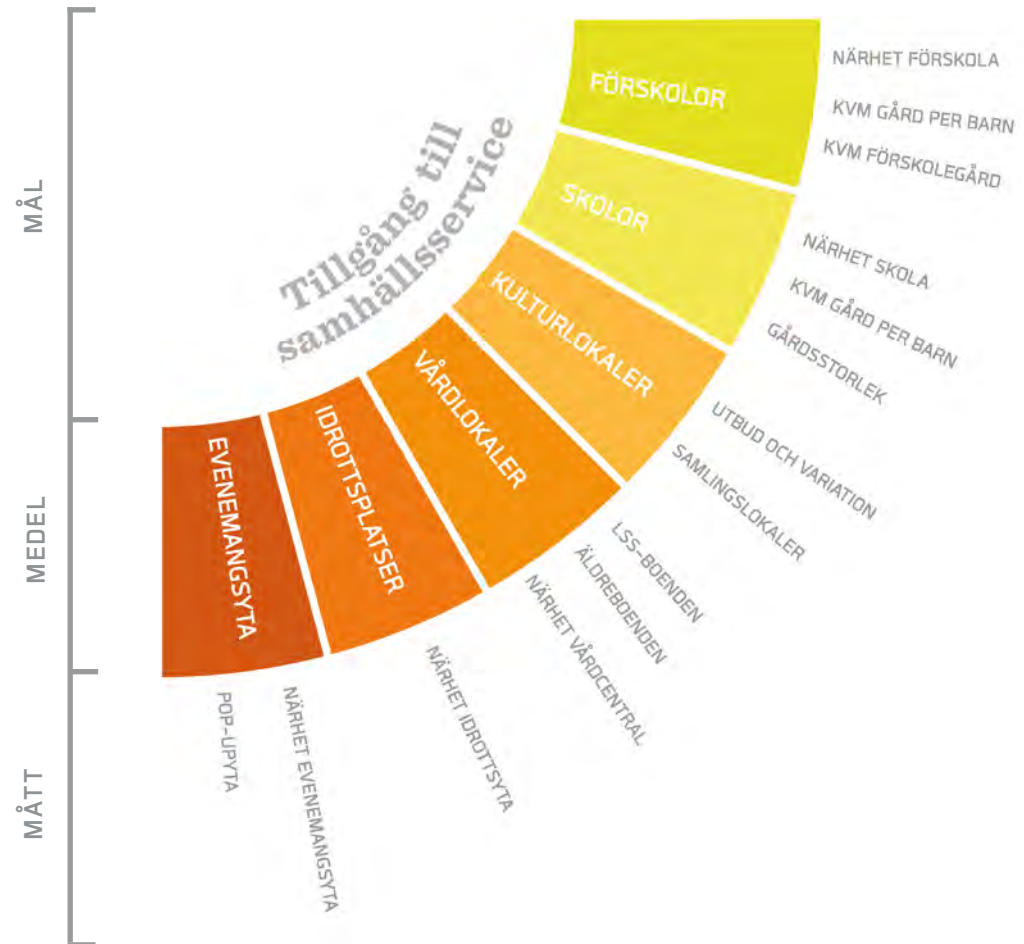
Graden av offentlig service som finns i ett område är tillsammans med idrottsytor och evenemangsytor bidragande faktorer till hur välförsörjt ett område upplevs avseende samhällsservice. I områden med en lägre grad av samhällsservice kan individens tilltro till samhället som gemensamt projekt börja urholkas, vilket kan bidra till negativ mytbildning.

## MEDEL

Här ingår skola, förskola, kulturlokaler, offentliga mötesplatser som är gratis, idrottsplatser, evenemangsytor och vårdlokaler.

## MÅTT

Måtten varierar från närhet till service och idrottsplatser till rymlighetsmått som beskriver hur mycket yta varje barn får på sin förskolegård.





# FÖRSKOLA

## BAKGRUND

Begränsade möjligheter för barn och unga att röra på sig i sin närmiljö är en folkhälsofråga. Tillgången på friytor för lek och utesvistelse är i PBL definierat som ett allmänt intresse och barnens rätt till lek, vila och rekreation anpassad till barnets ålder måste bevakas enligt artikel 31 i Barnkonventionen (1989).

Förskolegårdens storlek och utformning sätter ramar för antalet aktiviteter och möjligheten för barnen att utmana och utveckla sin fysiska, mentala och sociala kompetens. Då föräldrars kunskap om platser och utemiljöer i sin omgivning varierar, ofta i samverkan med socioekonomiska förutsättningar, blir närmiljöns utbud viktigare för barn än för vuxna som rör sig längre ifrån hemmet. För att barn ska få lika möjligheter och förutsättningar att utvecklas, oberoende av föräldrar, är kvaliteten på förskolans närmiljö viktig att upprätthålla (Karsten, 2016). För många barn är skol- och förskolegårdar den enda plats för utevistelse de har tillgång till i vardagen.

Enligt rekommendationer från Boverket behöver förskolebarn minst 40 kvm förskolegårdsyta per barn och en minsta förskolegårdsyta om 3000 kvm (Movium, 2016).

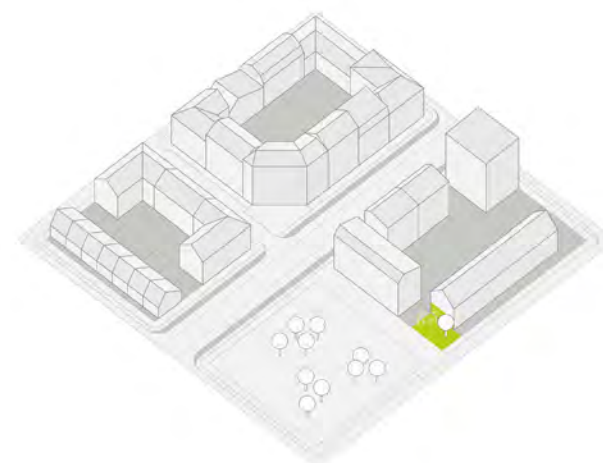
Stockholms stad saknar riktlinjer för antal kvadratmeter förskolegård per barn. Boverkets allmänna råd (2015:1) för förskolor föreskriver dock att friyta för lek ”bör vara så rymlig att det utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Friytan bör

kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet”. Förskolegårdarnas utformning ska även möjliggöra vistelse och socialt samspel oavsett funktionsvariation.

I de fall förskolor placeras i bostadskvarter, exempelvis i bottenvåningar i flerbostadshus, är det viktigt att bostadsgårdarna är tillräckligt stora att rymma egen friyta för förskolan (Boverket, 2015). Konflikter med boende kan uppstå om hela gården uppfattas som ianspråktagen, även om samnyttjande av bostadsgårdar ofta är nödvändig i en tät stad.

Enligt en studie genomförd i Malmö kan en spännande och utvecklande miljö uppnås även på något mindre förskolegårdar om innehåll och lekvärdeskvaliteter är goda. Dock menar Malmö stad att det finns en gräns på hur små ytor som kan kompenseras med ökade lekvärden, då möjligheten till rörelse blir begränsad och slitaget mycket stort. En inventering av stadens förskolor visade att det finns ett tydligt samband mellan storleken på gården och det totala lekvärdet, något som dock kan kompenseras med riktade åtgärder för att öka lekvärdet på mindre gårdar. I en jämförelse mellan tretton förskolor i Malmö drog staden slutsatsen att 30 kvm per barn och en total yta på 2 000 kvm uppnår tillräckligt stora och variationsrika ytor (Malmö stad, 2011).

I brist på riktlinjer från Stockholms stad följer rekommendationerna det som Malmö stad bedömt är rimligt för god kvalitet på förskolegårdar i täta stadsmiljöer.



## minst 30 kvm

FÖRSKOLEGÅRD PER BARN REKOMMENDERAS

## minst 2000 kvm

SAMMANHÄNGANDE FÖRSKOLEGÅRD REKOMMENDERAS



# FÖRSKOLA

## ANALYS

Antalet förskoleplatser beräknas som 0,2 platser per lägenhet inom området för Södra Värtan. I detaljplanområdet för Valparaiso förväntas behovet täckas av förskolorna i Södra Värtan och befintliga förskolor i närområdet då antalet bostäder är relativt få.

Samtliga förskolegårdar inom analysområdet inryms inom kvartersmark och har enligt planbestämmelserna ett minimimått på 700 kvm. Rekommendationen om minst 2 000 kvm gårdsyta för förskolorna uppnås därmed inte. Förutsatt att förskolegårdarna inte blir större än minimimåttet 700 kvm innebär det ca 10 kvadratmeter förskolegård per barn.



Bostadsgårdar som samnyttjas för förskolegårdar påverkar gårdarnas funktionalitet eftersom fler installationer behöver inrättas på samma yta och behovet av tydliga avgränsningar är viktig för förskoleverksamheten.

I samtliga fall behöver antalet funktioner och lekvärdet på förskolegårdarna hålla samma standard som vad som inrymts på 2 000- 3000 kvm.

# 0,2

FÖRSKOLEPLATSER PER BOSTAD I SÖDRA VÄRTAN

# 10 kvm

FÖRSKOLEGÅRD PER BARN I SÖDRA VÄRTAN



KARTA: FÖRSKOLEGÅRDAR

■ Förskolegårdar (min 700 kvm)



# FÖRSKOLA

## SLUTSATS

Samtliga förskolegårdar är för små enligt rekommendationer från Malmö stad och Boverket. Dock är det svårt att uppnå dessa i täta stadsmiljöer och fokus bör i det här fallet ligga på hur vi på mindre förskolegårdar får till lekvärde och olika funktioner inom mindre ytor.

Majoriteten av förskolorna ligger i anslutning till parkerna i Södra Värtan. Om parker av nödvändighet används för att kompensera bristande rymlighet på förskolegårdarna kommer dessa att belastas hårt. Tidigare erfarenheter i Stockholm (till exempel i Årstadal) visar att detta innebär stora utmaningar för utformning och drift av parkmiljöer, där exempelvis vegetationen har svårigheter att etablera sig. I vissa fall krävs exempelvis konstgräs på grund av hårt slitage, vilket förmodligen inte ger samma vistelsekvaliteter för andra än barnen. Parker som används av barn i hög utsträckning kräver vissa lekvärden som kan vara på bekostnad av andra inslag, såsom bloms-terprakt och vatten. Det är alltid av vikt att lekmöjligheterna för barnen anpassas för olika typer av funktionsvariationer.



# SKOLA

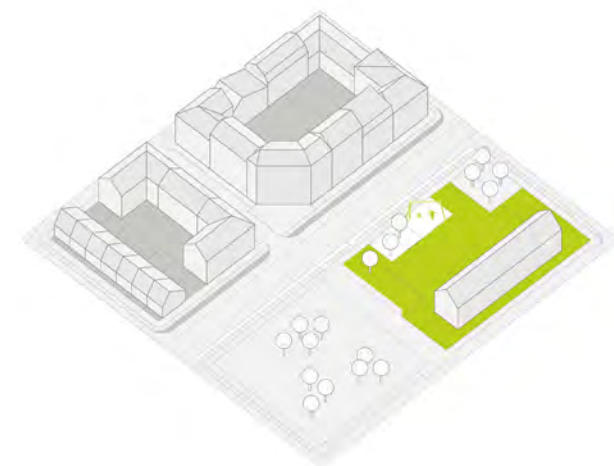
## BAKGRUND

För att undervisningen i skolan ska fungera måste det finnas en bra skolgård där barnen kan röra sig, springa och leka. Forskning visar att detta påverkar studieresultaten (Sosial- og helsedirektoratet, 2003). En skolgård bör också kunna användas i själva undervisningen i till exempel idrott och naturvetenskap.

Skolgården ska precis som förskolegården innehålla en variation av aktiviteter men även fylla en pedagogisk funktion i undervisningen och ge möjlighet för skolelever att skapa ett frirum där de själva påverkar och kan lämna ett avtryck (Boverket). Detta benämns ibland som "dynamisk lek."

Boverkets allmänna råd (2015:1) för skolor föreskriver att friyta för lek "bör vara så rymlig att det utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Friytan bör kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet". Skolgårdarnas utformning ska möjliggöra vistelse och socialt samspel oavsett funktionsvariation.

Enligt studier kan barngrupper på mindre gårdar, oavsett antalet barn, få svårt att "utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov" (Mårtensson et al. 2009). Enligt Boverkets rekommendationer ska skolgårdarna ge förutsättningar för 30 kvm friyta per barn och en minsta totala storlek på 3000 kvm.



## minst 30 kvm

SKOLGÅRD PER BARN REKOMMENDERAS

## minst 3000 kvm

SAMMANHÄNGANDE SKOLGÅRD  
REKOMMENDERAS

## högst 30 km/h

HASTIGHET VID SÄKRA SKOLVÄGAR



# SKOLA

## ANALYS

Skolplatser beräknas inte inom planområdet då behovet förväntas täckas upp av befintliga skolor i området tillsammans med planerade skolor i Hjorthagen och Loudden. Antalet bostäder anses inte motivera en ny skola inom området (Stockholms stad, 2012). Idag ligger Djurgårdens Waldorfskola inom planområdet men det är oklart om verksamheten kommer att fortsätta i detta läge.

Planområdets läge, inringat av barriärer, i form av nivåskillnader och infrastruktur, gör avsaknaden av en skola inom området problematisk. Trygga skolvägar till Hjorthagen, Gärdet och Loudden är en förutsättning för barns rörelsefrihet. Närhet till skola anses minimera trafikrisker förknippade med föräldrar som skjutsar barnen och skapar trafikerade miljöer i skolornas närhet.



Enligt *"Plan för gång-, cykel, och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden"* kan befintliga skolor i Hjorthagen nås via gångbanor på Rådjursstigen, gångvägarna från Västra Hjorthagen samt via föreslagen planskild koppling mellan Valparaiso och Hjorthagen. Skolan på Gasverkssvägen är kopplad via gångbanor på Gasverkssvägen.

Vägen till den planerade skolan på Loudden kan innebära att skolelever behöver passera Södra Hamnvägen som har en hastighet på 40 km/timmen. Vägen till Gärdets skolan från majoriteten av fastigheterna i planområdet innebär också att Södra Hamnvägen behöver passeras.



### KARTA: SKOLOR I NÄROMRÅDET

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| - Djurgårdens Waldorfskola | - Hjorthagens skola                            |
| - Gärdesskolan             | - Planerad skola Gasverkssvägen                |
| - Futuraskolan             | - Planderas skola Loudden (okänd lokalisering) |



## SKOLA

### SLUTSATS

Ingen skola planeras inom planområdet då Stockholms stad anser att antalet bostäder inte motiverar detta. Frånsett det konstaterade behovet av skola påverkas vardagen för familjer som bosätter sig i Södra Värtahamnen eftersom skolorna ligger utanför planområdet. Detta kan bidra till att hämtningar och lämningar av barn tar mer tid än när skolor ligger nära bostaden. Trafiksäkerheten påverkas eftersom skolor som ligger längre från bostaden är mer trafikalstrande när föräldrar hämtar och lämnar med bil. Detta ställer i sin tur krav på säkra skolvägar med hänsyn till barns rörelsefrihet. Barns möjlighet till att självständigt röra sig i staden, och på så vis successivt frigöra sig från föräldrarna, måste möjliggöras av den bebyggda miljön och de avstånd den skapar.



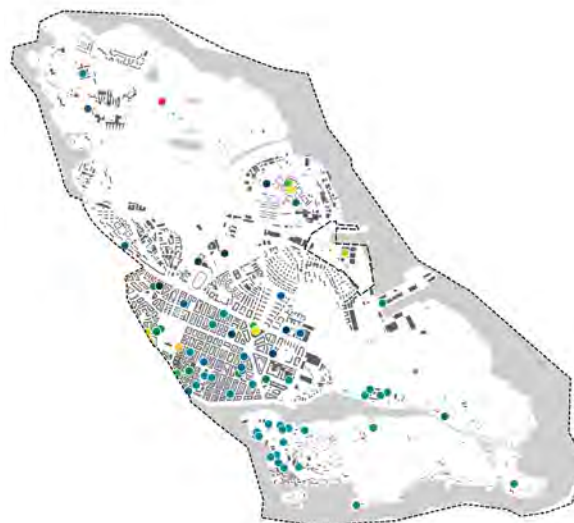
# KULTURLOKALER

## BAKGRUND

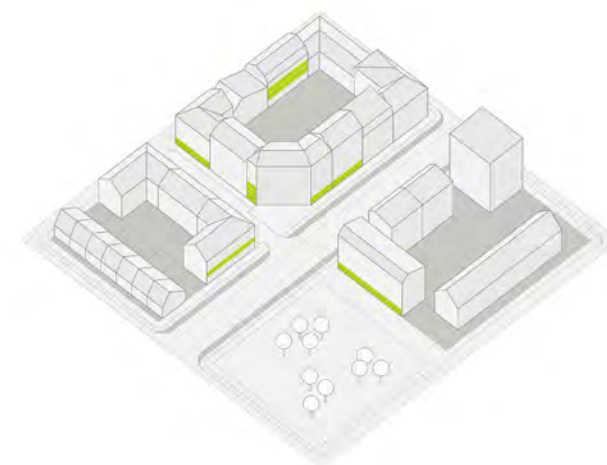
Enligt stadens styrdokument ska kulturverksamheter ses som en självklar del av demokratin som hjälper till att minska rädsla, fördomar och främlingskap mellan människor (Dahlin, 2015). För att skapa ett jämlikt utbud av kulturellt kapital krävs platser där kostnadsfria aktiviteter kan äga rum. Dessa måste vara tillgängliga, kommunikativa och väl synliga då det enligt forskaren Lia Karsten är vanligt att t.ex. familjer med lägre utbildnings- och inkomstnivå, i brist på kunskap och lokalkännedom, stannar hemma istället för att besöka olika kulturella verksamheter. Tillgången till möjligheter att delta i kulturella och sociala sammanhang utanför skolan ger en ökad känsla av deltagande och påverkan hos barn (2016). Kultur och konst ska även ses ett verktyg för att minska rädsla och fördomar mellan människor (Dahlin, 2015)

Rapporten *"Skillnadernas Stockholm"* visar att kulturskolors aktiviteter i Stockholm besöks av barn oberoende familjernas inkomstnivå (2015). Kulturlokaler är på så vis viktiga för att erbjuda aktiviteter för barn med mindre resursstarka familjer, men även för pensionerade och andra som saknar återkommande sammanhang att vara en del i.

Utifrån rapporten *"Samlingslokaler i Stockholm"* presenteras till höger hur många invånare som delar på de olika lokalerna på Östermalm idag. Det kan fungera som en riktlinje för att möta befolkningsökningen men även konstatera att stadsdelsområdet idag saknar ett kulturhus.



KARTA: SAMLINGSLOKALER ÖSTERMALM (2014)



INVÅNARE PER LOKAL ÖSTERMALM

	2014	2018	2023	Snitt 2014
Befolkning	72000	80000	73000	-
Samlings- och möteslokaler	36000	40000	37000	28000
Bibliotek	24000	27000	24000	23000
Kulturhus	-	-	-	152000
Biografer	72000	80000	73000	38000
Scener	7000	8000	7000	8000
Museer och konsthallar	2000	2000	2000	12000
Bokningsbara skollokaler	24000	27000	24000	51000
Studieförbundens egna lokaler	36000	40000	37000	27000
Hembygdsgräddor och 4H-gräddor	72000	80000	73000	76000
Fritids- och ungdomsgräddor	8000	9000	8000	13000
Idrottsanläggningar med bokningsbara lokaler	10000	11000	10000	6000

## antal & variation

AV KULTUR- OCH SAMLINGSLOKALER



# KULTURLOKALER

## ANALYS

Inom planområdet upptas 14 % av lokaler men fördelningen mellan detaljplanerna skiljer sig. I detaljplaneområdet för Valparaiso ligger BTA för lokaler på 20 % av den totala BTAn. Motsvarande siffra för Södra Värtan är 13 %. Av planbestämmelserna framgår inte om lokalyta kommer att öronmärkas för kulturella verksamheter, förenings- eller samlingslokaler. En kulturskola och ett bibliotek planeras vid Gasklockorna. Inom analysområdet finns idag lokaler som används som fritidsgård, som studieförbundens egna lokal och konsthallen Magasin III som delat med sig av samtida konst sedan 1987.

Scener eller lokaler för teater och dans bör prioriteras för att skapa ett varierat utbud för barns fritidsaktiviteter, speciellt med tanke på den tillgång som finns till ytor för bollsporter på Gärdet. Fritids- och ungdomsgårdar är viktiga för att erbjuda äldre barn och ungdomar mötesplatser utanför skolan. Samlingslokaler för äldre och eventuella språkcaféer är också av vikt för att skapa mötesplatser för alla.

### ANDEL LOKALYTA

Södra Värtan:	13%
Valparaiso:	20%
Totalt Södra Värtahamnen:	14%



KARTA: SAMLINGSLOKALER IDAG

- Samlings- och möteslokaler
- Studieförbundens egna lokaler
- Bibliotek
- Fritids- och ungdomsgårdar
- Museer och konsthallar
- Scener
- Bokningsbara idrottsanläggningar



## KULTURLOKALER

### SLUTSATS

Det finns en osäkerhet i prognosen om kulturlokaler eftersom innehållet i de verksamhetslokaler som planeras inte kan förutses i ett tidigt skede. Lokalytor för kulturverksamhet i kommunal regi är inte öronmärkta i dagsläget.

Kulturskolan är en verksamhetstyp som genom sin låga terminskostnad erbjuder barn att delta utan att föräldrars ekonomi är avgörande, enligt Stockholms stad. En kulturskola planeras i Gasverksområdet.

Eftersom flickor, enligt Stockholms stads kartläggning, i lägre utsträckning deltar i kultur- och idrottsutbudet är det viktigt att vara lyhörda för aktiviteter som attraherar flickor i högre grad. För Södra Värtahamnen rekommenderas att de etablerade privata aktörer inom kultur som redan finns (ex. Bilda Studie, Magasin III) ges goda förutsättningar att fortsätta verka inom området. För både Valparaiso och Södra Värtan är det önskvärt att stärka kulturlokaler genom kluster av verksamheter som kan tänkas stärka platsen och varandra. Lokaler med varierade storlek kan bidra till en mångfald av större och mindre kulturaktörer.



Kulturlokaler är ett viktigt komplement till bostäder och kontor som ger aktivitet olika tider på dygnet och bidrar till att öka tryggheten lokalt. Kulturlokaler bör utformas så att alla kan delta, oberoende av funktionsvariation.



MUSIKHAMN. Med nystartade Bilda Studios kulturhus i Värtahamnen får musiklivet på Östermalm ett rejält uppsving.

FOTO: ANDREAS ENBUSKE

## Musiken växer i Värtahamnen

■ ■ **Högtryck för efterfrågan på replokaler – och ett kraftigt växande utbud. Nystartade Bilda Studios hoppas att det kan lyfta Östermalms musikliv.**

Mat, musik och umgänge. Lokaler vikt åt kultur. Till stor

rare tvärtom, tror Kaj Haataja på Soundcorner. De har huserat i ett före detta kontorshus vid Lidingövägen i Hjorthagen sedan 2007. Deras 28 replokaler har varit så gott som fullbokade sedan

**”Vi hoppas att det här kan bli ett kulturhus och en mötesplats.”**

ten till tunnelbanan och Norra Djurgårdsstaden som byggs.

Fredric Thomsen hoppas att det nya verksamhetshuset kan leda till fler spelningar och en mer levande musik-

BILD: ARTIKEL OM BILDA STUDIOS I VÄRTAHAMNEN.  
KLIPP FRÅN ÖSTERMALMSNYTT 2013-04-12

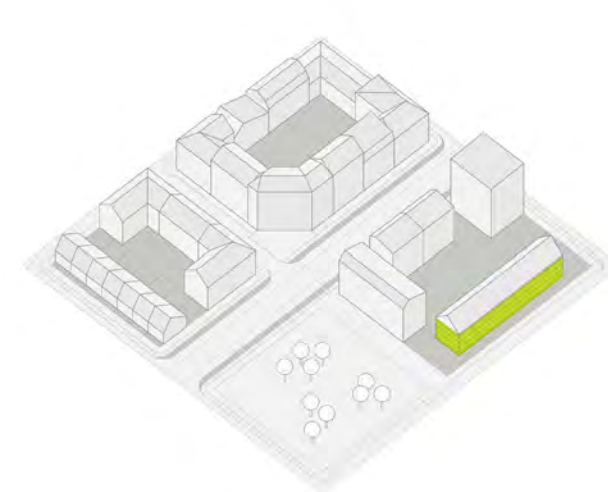


# VÅRDLOKALER

## BAKGRUND

Behovet av vård varierar över en livstid. För de som har löpande behov av kontakt med vården är närheten något som förenklar vardagen. Tillgång till vårdlokaler är en fråga om trygghet både i form av den upplevda tillgängligheten (till exempelvis vårdcentraler eller apotek) men även mer konkret eftersom vårdtjänster skapar flöden av människor och aktivitet över dygnets timmar. I brist på andra mer konkreta mått föreslår Spacescape att en analys över antalet och variationen av tillgängliga vårdlokaler görs.

Lokaler avsatta i syfte att verka som vårdverksamhet nämns inte i planbestämmelsen eller programmet. Osäkerheten är alltför stor att låta sig konsekvensbeskrivas men troligt är att service relaterat till vård kommer etableras inom området.



## antal & variaton

AV VÅRDLOKALER



# VÅRDLOKALER

## ANALYS

I dagsläget nås Gärdets vårdcentral från samtliga planerade fastigheter i planområdet inom 1 km gångavstånd.

- Tre gruppboenden med LSS-inriktning finns inom analysområdet. Gärdets gruppboende i anslutning till vårdcentralen, två gruppboenden på Sandhamnsgatan som drivs av aktören Nytida samt Dianagårdens vård- och omsorgboende.

- Tre äldreboenden finns inom analysområdet. Dels i anslutning till Gärdets äldreboende, Dianagårdens vård- och omsorgsboende samt Attento Kampementet.

## SLUTSATS

I detta skede går det inte att dra slutsatser om tillgången till vårdlokaler inom planområdet. Dock nås Gärdets vårdcentral inom 1000 meters gångavstånd från samtliga planerade fastigheter inom planområdet. Det finns också tillgång till äldreboenden och gruppboenden med LSS-inriktning inom analysområdet. Trycket på dessa verksamheter kan dock antas bli högt när samtliga bostäder i stadsdelen står klara och lär kompletteras med fler likartade verksamheter.



KARTA: GRUPPBOENDEN MED LSS-INRIKTNING



KARTA: ÄLDREBOENDEN



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL VÅRDCENTRAL

□ Vårdcentral ■ <200 m ■ 200-400 m ■ 400-600 m ■ 600-800 m ■ 800-1000 m ■ >1000 m



# IDROTTSYTOR

## BAKGRUND

Forskning visar att närheten till anläggningar för fysisk aktivitet har stor betydelse för om människor rör på sig regelbundet. Antalet platser och faciliteter inom ett område har stark korrelation med förekomsten av regelbunden fysisk aktivitet hos de boende (Faskunger, 2007).

Stockholms stad tillsammans med Stockholms universitet har studerat vilka som använder olika typer av planlagda utomhusytor för spontanidrott i Stockholm. Studien visar att pojkar och män är överrepresenterade och utgör 80 % av de som nyttjar platser för näridrott. Störst skillnader syns på fotbollsplaner och anläggningar för skateboard (2012).

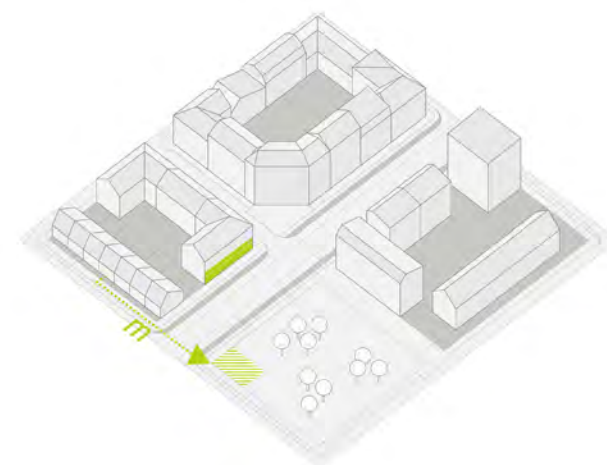
Enligt det idrottspolitiska programmet för Stockholms stad ska tillgången och närheten till anläggningar erbjuda stora möjligheter till fysisk aktivitet (2013). I programmet presenteras intervjuer med flickor, både aktiva och inaktiva, som önskar fler simhallar, äventyrsbad, utomhusbad och lokaler för dans/aerobics. Pojkar önskar främst fotbollsplaner och sporthallar för bollsporter.

Vuxna i Stockholm önskar satsningar på friluftsområden, motionsspår, simhallar och utomhusbad. Kvinnor efterfrågar fler lokaler för yoga, meditation och Qi Gong medan män anser att det är viktigt att satsa på fotbollsplaner (2013).

Enligt rapporten "Skillnader i Stockholm" är barns möjligheter att delta i olika sociala och kulturella sammanhang vid sidan av skolan något som skiljer sig åt beroende på var barn bor och uppväxten i övrigt. Tillgång till dessa möjligheter ger en ökad känsla av inkludering och deltagande (Stockholms stad, 2015). Studier visar också att barn till högt utbildade och socioekonomiskt starka föräldrar rör sig mer än barn till socioekonomiskt svaga föräldrar (Faskunger, 2007).

Trygghet och säkerhet är viktiga faktorer för att äldre regelbundet ska vara fysiskt aktiva. För ålderspensionärer visar studier också samband mellan mycket promenader, upplevd trygghet, medborgaranda och antalet närliggande anläggningar (ibid). Idrottsytor rekommenderas därför ligga max 500 meter från fastigheterna inom planområdet.

Idrottsplatser är ytkrävande och behöver planeras in i tidigt skede då brister i tillgång till idrottsytor svårigen låter sig lösas i efterhand.



## max 500 meter

TILL IDROTTSYTOR



# IDROTTSYTOR

## ANALYS

I analysen har befintliga idrottsytor som är allmänt tillgängliga, gratis eller bokningsbara kartlagts. Bokningsbara idrottshallar, utomhusbad, bollplaner och utegym ingår i kartläggningen.

Enligt Idrottsförvaltningen ska ytterligare en idrottshall tillkomma i den senare etappen av Norra Djurgårdsstaden i Frihamnen/Loudden. Lokalisering för denna är okänd och därför är den inte inkluderad i analysen.

I Valparaiso är det längre än 500 meter till ytor med idrott eller bad. Inom Kommunhusparken diskuteras olika möjligheter och aktiviteter med sportinriktning vilket skulle förbättra analysresultatet för Valparaiso.

Innehållet i friytorna inom planområdet är ännu inte fastställt och utomhusaktiviteter i form av ett utegym skulle kunna vara lämpligt längs kajen eller på annan väl synlig plats för att uppmuntra till motion. Utegym kan med fördel placeras i anslutning till promenad eller löpstråk.

Ytor för bollplaner inryms inte inom planområdet med befintligt struktur. Befintliga bollplaner i stadsdelsnämndsområdet är redan idag fullbokade.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL IDROTTSYTA

□ Idrottsyta ■ <100 m ■ 100-200 m ■ 200-300 m ■ 300-400 m ■ 400-500 m ■ >500 m



# IDROTTSYTOR

## SLUTSATS

Ett utegym och en ytterligare yta för idrott skulle med fördel inrymmas inom planområdet. En joggingslinga inom området skulle också kunna vara en mindre ytkrävande lösning för att skapa närhet till motionsmöjligheter. Andra mindre ytkrävande idrottsytor kan tänkas inrymmas i de verksamhetslokaler som planeras i området, exempelvis lokaler för dans eller yoga. Detta kan inte ersätta bristen på idrottshallar i nära anslutning till planområdet, enbart kompensera.

Då flickor enligt forskning i lägre utsträckning använder sig av de typer av idrottsytor som finns inom planområdets bufferområde idag, är det viktigt att involvera tjejer i utformningen av de ytor som kan bli aktuella för ytterligare idrott inom planområdet och vara lyhörd för de önskemål som finns.

Idrottsytorna utformas så att alla kan delta.



Det är särskilt viktigt att offentligt finansierade verksamheter upplevs tillgängliga och trygga för alla eftersom resursfördelningen annars riskerar vara odemokratisk. Könsidentitet ska inte behöva begränsa möjligheten att på ett säkert sätt ta del av stadens utbud av aktiviteter. Verksamheter som ska tilltala kvinnor bör av trygghetsskäl inte lokaliseras för sig utan i anslutning till befolkade stråk och aktiva fasader.



BILD: VÅRBY GÅRD DANSBANA  
(UR LOKALTIDNINGEN MITT I, 2016)

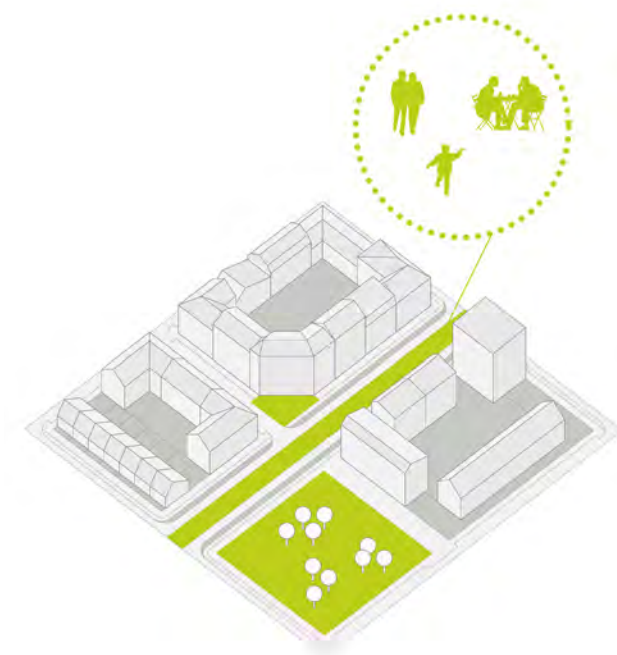


# EVENEMANGSYTA

## BAKGRUND

För att skapa målpunkter och mötesplatser är evenemangsplatser och flexibla ytor för tillfälliga verksamheter viktiga för att ge en känsla av deltagande och inflytande över sin närmiljö. De senaste åren har intresset och förekomsten av marknader, torghandel, food trucks, loppisar och nya sätt att samla människor ökat och blivit en del av att skapa temporära eller mer återkommande målpunkter.

Evenemangsytor är viktiga för nyproducerade områden för att stärka en platsidentitet. I Eskilstuna kommun har torgvärdar anlitats specifikt för att organisera aktiviteter på stadens torg.



## flexibla ytor

MED EN VARIATION INOMHUS & UTOMHUS



# EVENEMANGSYTA

## ANALYS

En utmaning med Södra Värtahamnen är att mycket ska inrymmas inom planområdet och att den tydliga programmeringen av ytor, som i många fall är positiv, lämnar lite utrymme för flexibla ytor där boende, verksamma och besökare själva kan skapa och konstruera platser. Det blir därför viktigt att de friytor som finns ger möjlighet till flexibilitet och tillfälliga evenemang.

Utomhusbadet, kajstråket, torgytorna, vistelsegatorna och parkerna kan tänkas fungera som platser där evenemang eller tillfälliga verksamheter kan få utrymme. Enligt programmet för hållbar utveckling som tagits fram för Norra Djurgårdsstaden ska det finnas platser, både fysiska och virtuella, för möten, tillfälliga aktiviteter och egna initiativ i form av mindre lokaler eller zoner avsatta för odling (Stockholms stad, 2016b: 46).

## SLUTSATS

Evenemang är viktiga inslag i en ny stadsdel som Södra Värtahamnen och Valparaiso för att stärka en platsidentitet och locka människor från ett bredare upptagningsområde att besöka stadsdelen initialt. Evenemangsytor utgör ett komplement till det "normala" utbudet i ett stadsområde och ge fysisk plats åt olika perspektiv. Food trucks kan exempelvis introducera olika matkulturer, medan konserter och föreläsningar kan erbjuda ett nischat utbud som synliggör samhällets mångfald.



PAPIRÖEN, KÖPENHAMN



POP UP-PARK ÅSÖGATAN, STOCKHOLM



FOOD TRUCK POBLENOU, BARCELONA



SPONTAN DANS, BARCELONA





BLANDAD BEBYGGELSE



# BLANDAD BEBYGGELSE

## MÅL

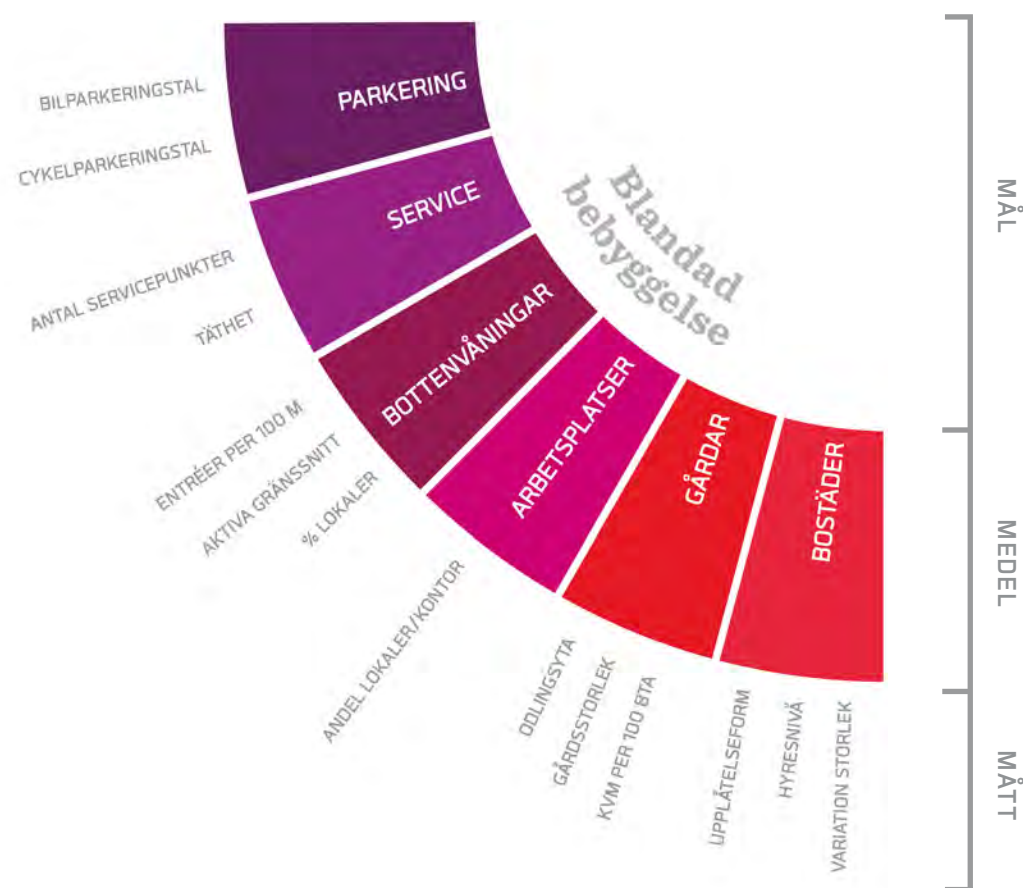
Målbilden blandad bebyggelse fokuserar främst på strukturen i form av bebyggelse och vilka förutsättningar den ger för att också skapa en blandad befolkning. En konkret utformning av en blandad stad, där olika typer av bostäder och funktioner varierar inom samma område, kan underlätta för det som i forskningen kallas socialt kapital - nämligen det som för människor samman och överbryggar olikheter.

## MEDEL

Här analyseras vilka som har tillgång till bostadsbeståndet och om fördelning av arbetsplatser, lokaler, bottenvåningar och bostäder ger möjlighet till möten mellan människor.

## MÅTT

Måtten är bland annat andel hyresrätter, fördelning i bostadsstorlek, storlek på gårdar, närhet till arbetsplatser och service samt entrétäthet.





# BOSTÄDER

## BAKGRUND

### UPPLÅTELSEFORM

Bostadskrisen i Stockholm påverkar bostadspri-  
serna för samtliga Stockholmare, men drabbar i  
första hand de grupper med lägre socioekonomiska  
resurser och unga människor (Dahlin, 2015). Ande-  
len bostadsrätter har ökat markant mellan år 1998-  
2014, på grund av ombildning av hyresrätter och en  
hög takt av nyproduktion av bostadsrätter. Bostads-  
rätterna utgjorde tidigare endast en fjärdedel av bo-  
stadsbeståndet i Stockholm men utgör idag hälften.  
Andelen hyresrätter har minskat i motsvarande om-  
fattning. Störst ökning av andel bostadsrätter finns  
i attraktiva stadsdelar där tillgången till stadskvali-  
teter som park och service är hög i relation till andra  
delar av staden (Stockholms stad, 2015).

En direkt konsekvens av obalansen i upplåtelse-  
former, tillsammans med ökade hyresnivåer och  
bostadspri-  
ser, är att valmöjligheter för låginkomst-  
tagare att bosätta sig i attraktiva delar av staden be-  
gränsas. Därmed förstärks alltmer den geografiska  
segregationen i staden (Skillnadernas Stockholm,  
Segregation i Stockholmsregionen, 2015). Malm-  
ökommissionens slutrapport (2014) betonar dess-  
utom att blandade upplåtelseformer och olika verk-  
samheter i samma område skapar fördelar för barns  
och ungas uppväxtvillkor genom att flera olika sor-

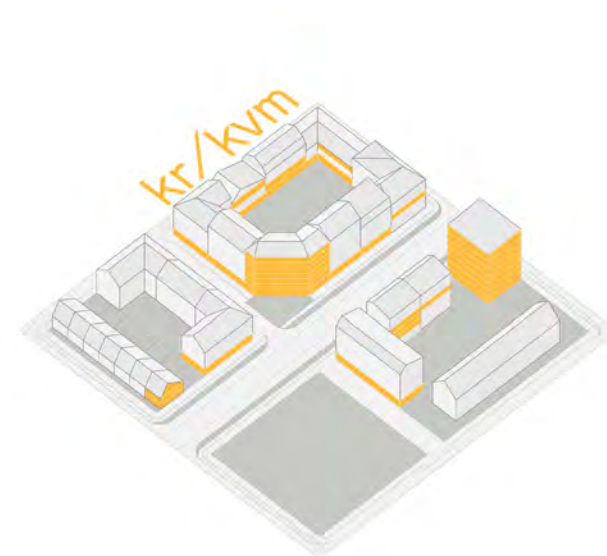
ters vuxna finns nära som förebilder.

Utöver upplåtelseformer som hyres- och bostadsrätt  
kan ägande i form av kooperativa hyresrätter och  
äganderätter/ägandelägenheter, samt byggemen-  
skaper vara alternativ att utreda.

Ett av målen för Norra Djurgårdsstaden är att :

*”Skapa ett varierat bostadsutbud med olika upplåtel-  
seformer som kan möta behov under livets alla skeden  
för olika åldrar, inkomstgrupper och hushållstyper.”*

Hyresrätter och bostadsrätter i en jämn fördelning  
rekommenderas.



## jämn fördelning

HYRESRÄTTER/BOSTADSRÄTTER  
REKOMMENDERAS



# BOSTÄDER

## HYRESNIVÅER

Då byggkostnaderna i Sverige är höga blir nybyggda hyresrätter alltför dyra för låginkomsttagare och för människor i alla skeden i livet. Andelen hyresrätter i en ny stadsdel räcker därför inte som mått för att säkerställa åtkomliga bostäder för samtliga grupper i samhället.

I forskningsrapporten Jämlika livsvillkor och stadsbyggande konstateras att det är av lika stor vikt att identifiera plaster där den byggda miljön erbjuder gynnsamma livsvillkor som att uppmärksamma de delar av staden som anses vara mer utsatta. Detta för att lägen som erbjuder hög tillgänglighet till resurser och nytta är lägen där det är lämpligt att etablera "bostadstyper som är tillgängliga för mindre resursstarka grupper i samhället" (2015; 33).

Den geografiska segregationen som annars förstärks bidrar till att "resursstarka gruppers privilegier döljs för dem själva som en konsekvens av att denna grupp inte blir varse icke-privilegierade gruppers levnadsvillkor" (2015; 3).

I Göteborgs stad har ett kunskapsunderlag tagits fram för att undersöka hur styrmedlen kan användas för att möjliggöra även för de mer resurssvaga att bo i nya attraktiva områden. Exempel presenteras från olika delar av Europa (England, Paris, Wien) där en andel av bostäderna (20-40 %) vid nybyggnation öronmärks för hyror som mindre resursstarka ska

ha möjlighet att efterfråga. Organisationen Healthy Cities menar att vi måste planera för tillgängliga bostäder i attraktiva lägen för äldre, låginkomsttagare och personer med olika funktionsvariationer för att skapa en inkluderande stad som främjar demokrati och delaktighet (2016).

I Frihamnen i Göteborg utvecklas ett system för åtkomliga hyresnivåer på nybyggda lägenheter. Målsättningen är att 25% av alla hyresrätter ska ha en hyra på 1000 kr kvadratmeter och år, vilket betyder att en lägenhet på 70 kvadratmeter får en månads-hyra på 5833 kr. Ytterligare 25% av hyresrätterna ska ha en årshyra på 1400 kr per kvadratmeter och år. Totalt byggs 10000 lägenheter i projektet där blandningen i upplåtelseform uppgår till 50% hyresrätter och 50% bostadsrätter. Övriga 50% kommer att dels att ha en årskostnad på 1859 kr per kvadratmeter och år medan resterande hyreslägenheter får fri hyres-sättning (Hem & hyra, 2014).

Medelinkomsten för män (20-64 år) var år 2011 351 600 kr i Stockholm. Motsvarande siffra för kvinnor i samma åldersspann var 274 500 kr. Kvinnor över 65 års ålder hade en medelinkomst på 209 800 kr och män 319 200 kr (Stockholms stad, 2015). Bostadskostnaden uttryckt i hyra eller ränta bör inte överstiga 30 % av medelinkomsten. Baserat på medelinkomst har därmed män generellt sett högre betalningsförmåga än kvinnor, vilket ger ökade val-möjligheter på bostadsmarknaden.

## VARIATION I STORLEK

För att möta alla stadier i livet, åldrar och livssituationer krävs en fördelning av storlekar på bostäder. Med lägenhetsstorlekar menas i det här fallet antalet rum och inte storlek i kvadratmeter. I rapporten "Från delad till enad stad" konstaterar Åsa Dahlin att stora nyproducerade lägenheter generellt ger längre flyttkedjor än små nyproducerade lägenheter (Dahlin, 2015). Ökad rörlighet på bostadsmarknaden behöver vägas mot att stora lägenheter, framförallt nyproducerade sådana kan vara svåra för unga och äldre att ha råd med.

Enligt statistik från Statistiska Centralbyrån utgör andelen enpersonshushåll 43,8% av hushållen i Stockholm. Nationellt ligger motsvarande siffra på 37,7%. Samboende utan barn utgör 24,9% och samboende med barn 22,2%. Ensamstående med barn utgör 5,9% (SCB, 2013). Liknande siffror för Stockholm fanns inte tillgängligt.

max 30 %

AV INKOMSTEN TILL HYRA

variation

AV LÄGENHETSSTORLEKAR



## BOSTÄDER

### ANALYS

Ett av målen för Norra Djurgårdsstaden är att :

*"Skapa ett varierat bostadsutbud med olika upplåtelseformer som kan möta behov under livets alla skeden för olika åldrar, inkomstgrupper och hushållstyper."*

Inom detaljplanen för Södra Värtan kommer 22% av bostadsbeståndet bestå av hyresrätter och 78% bostadsrätter. 53 000 kvm av 246 000 kvm BTA för bostäder avsätts alltså för hyresrätter. Motsvarande uppgifter finns inte för Valparaiso i detta skede.

# 22 %

### HYRESRÄTTER I SÖDRA VÄRTAN

Då kvadratmeterpris per år inte är satta för de hyresrätter som kommer att inrymmas inom detaljplaneområdet för Södra Värthamnen görs ett antagande att kommande hyresnivåer kan jämföras med hyresnivåer för nyproducerade lägenheter i Västra Hjorthagen i Norra Djurgårdsstaden. Tabellen till höger visar priser på hyresrätter i Hjorthagen (Hårdvalls-gatan 26) med inflytt år 2017 (Stockholms bostadsförmedling, 2016). Studentbostäder kommer att utvecklas inom planområdet för Loudan.

### PRISER HJORTHAGEN - INFLYTT 2017

Antal rum	Storlek kvm	Våningsplan	Månadshyra
2	47	1	10 361 kr
2	70	2	13 717 kr
4	87	4	16 588 kr
4	107	2	18 927 kr

En 2-rumslägenhet på 70 kvm kostar enligt uppgifterna från Stockholms bostadsförmedling (2016) 13 717 kr i månaden, vilket kan jämföras med motsvarande storlek i Frihamnen Göteborg (5833 kr/månaden). Kvadratmeterpriset per år blir i genom snitt 2 350 kr enligt datan i tabellen ovan.

# 2 350 kr

### PER KVADRATMETER OCH ÅR I HJORTHAGEN

Som statistik från Stockholms stad visar från 2011 finns det stora skillnader i medelinkomst mellan kvinnor och män. Skillnaderna är som störst efter 65 års ålder då kvinnors medelinkomst ligger på 65 % av det män tjänar. För att ge möjlighet åt människor oberoende kön i alla stadier av livet att bosätta sig Södra Värthamnen bör dessa sociala frågor beaktas i pris- och hyressättning.

Inom detaljplaneområdet för Södra Värthamnen, som kommer att innehålla flest bostäder, är det uttalat att bostäderna ska ha varierade storlekar. Dock preciseras inte fördelning mellan lägenhetsstorlekar i det tidiga skedet utan överläts åt fastighetsägarna i ett senare skede att bestämma fördelningen.

Studentlägenheter planeras på Studentfartyget sydost om planområdets gräns.



För att Södra Värthamnen ska upplevas som ett tryggt område för alla är det viktigt att närvaron av olika grupper i samhället syns i de offentliga miljöerna. Området kommer att innehålla många kvaliteter och fördelaktiga livsvillkor men med bostadspriser som kan antas exkludera vissa socioekonomiska grupper. Frågan blir därför vilka som inte får tillgång till dessa miljöer och vad det gör med områdets känsla av mångfald och öppenhet.



# BOSTÄDER

## SLUTSATS

Andelen hyresrätter inom detaljplaneområdet för Södra Värtan är 22%, resterande är bostadsrätter. Motsvarande information saknas för Valparaiso. En större variation i upplåtelseformer bör övervägas. Utöver upplåtelseformer som hyres- och bostadsrätt kan ägande i form av kooperativa hyresrätter och äganderätter/äandelägenheter, byggemenskaperna vara alternativ att utreda. Även alternativa hyreskontrakt, exempelvis s.k. "kompiskontrakt" kan möjliggöra för unga att ha råd med större lägenheter tillsammans.

Kvinnor över 65 års ålder har en medelinkomst på ca 17 500 kr i månaden. Om högst 30% av månadsinkomsten ska gå till hyra eller ränta bör hyran inte överskrida 5 250 kr i månaden i snitt. Här kan staden, i samarbete med byggherrar, utreda sätt att erbjuda lägre hyror i delar som ännu inte markanvisats.

Med kvadratmeterpriserna som antas blir det svårt för mindre resursstarka individer, äldre och ungdomar att få en lägenhet i området. Det blir därför avgörande att erbjuda en variation i lägenhetsstorlekar inom planområdet för att på så vis skapa bostäder med olika månadskostnader.

Eftersom i princip samtliga bostäder inom planområdet är nyproducerade förmodas gällande lagstiftning kring tillgänglighet tillämpas.



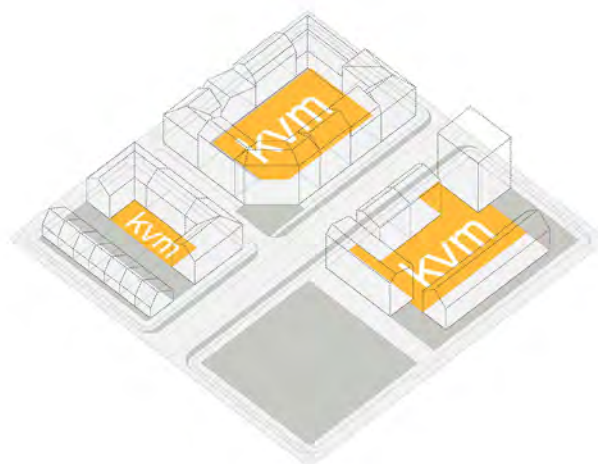
# GÅRDAR

## BAKGRUND

En kvartersgård är en gemensam yta som delas av de som har tillgång till fastigheten. Forskning vid KTH i Stockholm (Minoura et al., 2012) har visat att en gård inte ska vara för liten, minst 1500 kvadratmeter, gärna 2000 kvadratmeter och relativt sammanhängande för att säkerställa multifunktionalitet, dvs att en mångfald av aktiviteter är möjliga, såsom lek, odling, grillning. Till höger syns exempel från gårdar från Södermalm i Stockholm där stora gårdar tenderar att ha funktioner för fler användningsområden. Odling är ett exempel på en aktivitet som kan skapa sammanhållning mellan grannar eller inom ett bostadsområde (Lovell et al, 2014). När bostadsgårdar fungerar som sociala arenor kan samspel och problemlösning mellan boende stödjas (Olsson 2012).

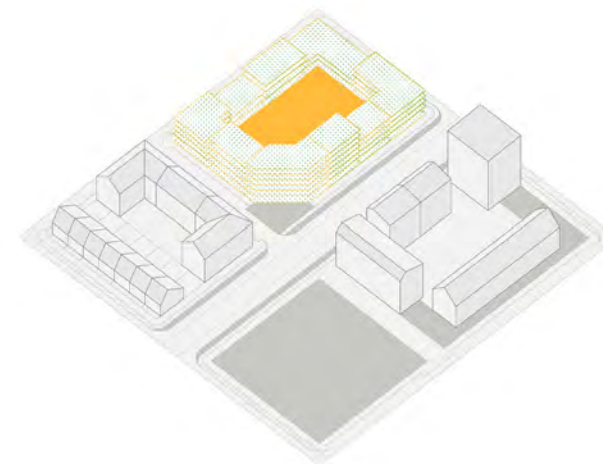
Kvaliteten på de gemensamma uterum som är tillgängliga för boende i ett kvarter är beroende av hur många som bor i kvarteret. Är kvarteret tätt bebyggt och gården liten så måste många samsas om det gemensamma uterummet. Därför är det rimligt att mäta och styra relationen mellan uterum och täthet i kvarteret. Detta mått kallas rymlighet.

Rymligheten i kvarteret mäts i kvadratmeter uterum dividerat med den totala våningsytan (BTA). Detta är ett slags trängselmått och fångar om det finns tillräckligt mycket uterum per person i kvarteret. Den modernistiska planeringen rekommenderade 100 kvadratmeter uterum per 100 kvadratmeter BTA (ungefär 1 lägenhet) men tenderade skapa överytor. 20 kvadratmeter per bostad rekommenderas för att skapa en rimlig rymlighet (Minoura et al., 2012).



### minst 1500 kvm

SAMMANHÄNGANDE GÅRD



### minst 20 kvm

GÅRD PER 100 BTA BOSTAD

840 m <sup>2</sup>	1 920 m <sup>2</sup>	2 130 m <sup>2</sup>	2 220 m <sup>2</sup>	2 830 m <sup>2</sup>	2 840 m <sup>2</sup>	2 900 m <sup>2</sup>	4 050 m <sup>2</sup>
sittgrupp sandlåda bänk	4 sittgrupper sandlåda 8 bänkar rutschkana/ klätterställning 2 sopsortering	2 sandlådor 4 bänkar 4 grillar 6 sittgrupper 2 stora träd	2 små sandlådor 6 bänkar avskild lekya rutschkana/ klätterställning gungor 2 sopsortering	2 stora sandlådor avskild lekya rutschkana/ klätterställning gunghäst paviljong förråd	3 sittgrupper tvätthörna 24 p-platser 2 sopsortering stor gräsmatta	8 bänkar sopsortering förrådslängor liten scen gård med bäsketkorg	5 sittgrupper liten sandlåda 3 garage- infarter återvinning grillplats 9 stora träd sopsortering

# GÅRDAR

## ANALYS

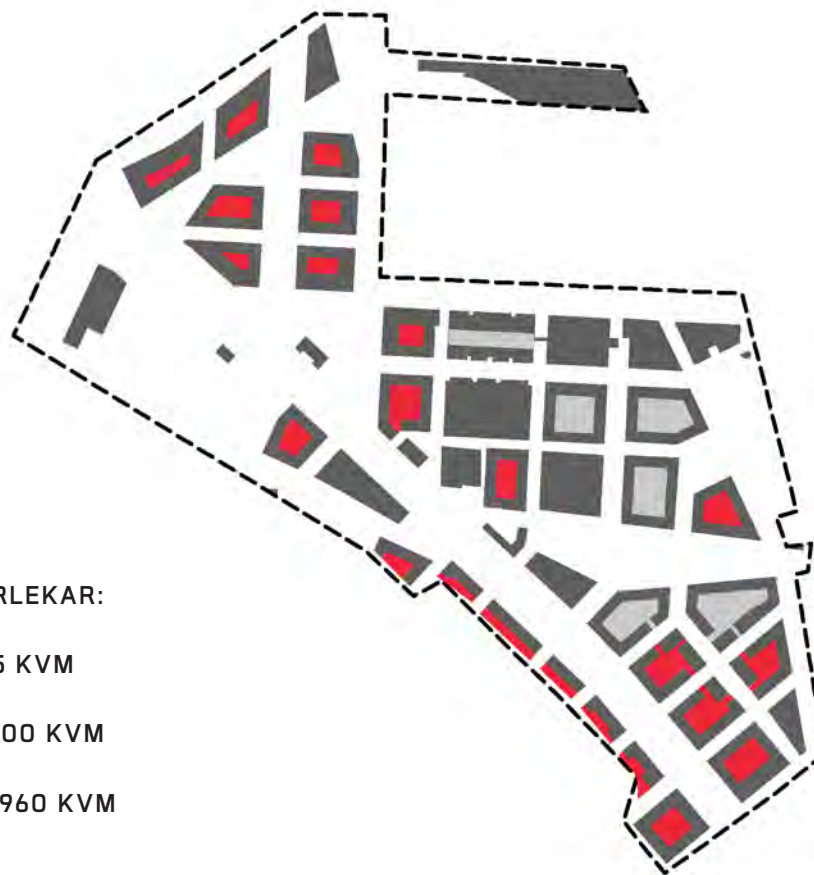
Inom planområdet är det planerat för relativt små kvarter som med olika höjder syftar till att ge en variation och samtidigt värna utblickar från Gårdet mellan och över den nya bebyggelsen. Kvartersgårdarna inom detaljplanen för Södra Värtan beskrivs som gröna gårdar med gemensamma funktioner och uteplatser. Kvartersutformningen ska skydda mot buller samtidigt som sol släpps in på gården.

Endast 6 quartersgårdar klarar rekommendationen om minst 1500 kvm sammanhängande gårdsyta. Samtliga av dessa ligger inom detaljplaneområdet för Södra Värtahamnen. 5 av gårdarna ska dessutom samutnyttjas som förskolegårdar om minst 700 kvm.

25% av takytan ska, enligt planbestämmelsen för Södra Värtan, utgöra gemensam yta för utevistelse tillsammans med 10% växthus. Detta kompletterar i viss mån de små gårdarna, men erbjuder inte den sammanhängande yta som en mångfald av program och aktiviteter behöver (Minoura, 2016). Gemensamma ytor på taket blir ett komplement och kan erbjuda exempelvis odlingsmöjligheter, vilket enligt planbestämmelsen möjliggörs på taken.



Kvartersutformning kan påverka känslan av trygghet eftersom färre utomstående som passerar på gården i forskning visat sig korrelera med gårdars slutenhet och med boendes upplevda trygghet och tillhörighet till den gemensamma gården.



### GÅRDSSTORLEKAR:

MIN: CA 325 KVM

MAX: CA 2200 KVM

MEDEL: CA 960 KVM

KARTA: KVARTERSGÅRDARS STORLEK

■ < 1500 kvm ■ > 1500 kvm



# GÅRDAR

## ANALYS

Ingen av kvartersgårdarna klarar rymlighetsrekommendationen 20 kvm gårdsyta per 100 kvm BTA bostad. 3 kvarter ligger strax över 15 kvm per 100 BTA och resterande ligger under. Ungefär hälften av kvarteren ligger under 10 kvm per 100 BTA bostad.

5 av gårdarna kommer dessutom att inrymma förskolegårdar om minst 700 kvm vilket gör dessa åtminstone delvis otillgängliga för boende dagtid vardagar.

## SLUTSATS

Minst 1500 kvm sammanhållen kvartersgård uppnås endast på 6 av 30 bostadskvarter. Storleken på gårdar påverkar även mikroklimat genom att andelen gård som är solbelyst är mindre på små gårdar (givet att våningstalet är densamma).

Ingen av kvartersgårdarna klarar rekommendationen om minst 20 kvm per 100 BTA. En konsekvens av låg rymlighet på gårdar kan bli att boende upplever det svårt att finna lugn och ro på gården när alltför många delar den. De gemensamma ytorna på taken kan erbjuda en annan typ av vistelse som komplement. Där gårdars kapacitet är lågt kan användning utebli eftersom man i högre grad väljer sin privata balkong eller den offentliga parken för utevistelse. I vissa fall medför detta att besöksstryck och slitage i parker i närområdet ökar, något som behöver beaktas i gestaltning och drift.



KARTA: KVARTERSGÅRDARS RYMLIGHET PER 100 BTA BOSTAD

■ 5-10 kvm   ■ 10-15 kvm   ■ 15-20 kvm

# ARBETSPLATSER

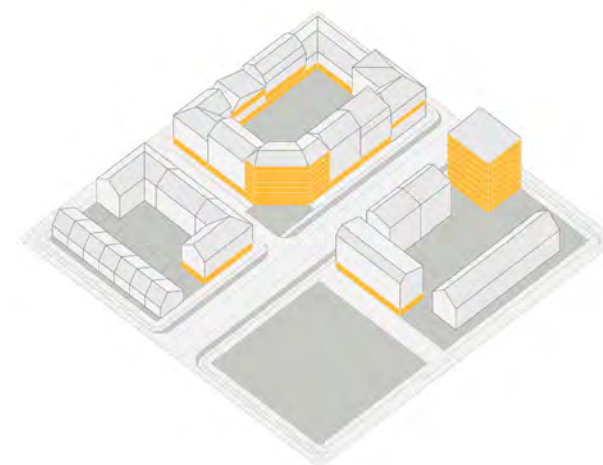
## BAKGRUND

En funktionsblandning mellan bostäder, arbetsplatser och service främjar inte bara en blandad stad utan ger även förutsättningar för att förenkla vardagen. Studier visar att svårigheter att få ihop livspusslet i högre utsträckning drabbar kvinnor än män, vilket gör frågan angelägen ur ett jämställdhetsperspektiv. Även trygghetsaspekter kan kopplas till graden av funktionsblandning eftersom områden med i huvudsak bostäder eller arbetsplatser tenderar att vara ödsliga olika tider på dygnet. En bra balans mellan arbetsplatser och bostäder ger en jämnare aktivitet över dygnet, vilket också ger bättre underlag för service i många fall. En blandad stadsmiljö är mer dynamisk och levande, vilket också bidrar till trygghet. Forskning har visat att en mångfald av funktioner påverkar transportvalet. Ju större mångfald desto mer benägna är människor att gå, cykla och åka kollektivt eftersom närmiljön erbjuder det som efterfrågas för vardagsbehoven (Ewing & Cervero, 2010).

Funktionsblandning mäts i andel lokalyta av den totala våningsytan (BTA). UN Habitat betonar att en funktionsblandad stad ger fördelar avseende möjligheten att samnyttja stadens ytor och lokaler. De föreslår i sina riktlinjer för hållbar stadsbyggnad en fördelning av byggnadsytan där 40-60% är handel eller kontor, 30-50% är bostäder och 10% är offentlig service. Minst 40-60% BTA rekommenderas vara avsatt för lokal och kontor

Enligt en resvaneundersökning, som presenterades våren 2016, spenderar den genomsnittliga stockholmaren 271 timmar per år på att pendla till och från arbetet, vilket motsvarar över 6 veckors semester (Trafikförvaltningen, 2016). Arbetsplatser inom kortare avstånd kan därför leda till att mindre tid läggs på pendling.

Det är attraktivt för kontor att ha tillgång till urbana verksamheter, särskilt ett stort och varierande butiks- och restaurangutbud som kan utgöra möteslokaler för arbetande. Forskning visar att kreativa och kunskapsintensiva företag söker sig till levande, tät och blandad stadsmiljö då den ger möjligheter till större social interaktion och till ekonomiska utbyten (Stockholms läns landsting, 2013). Områden som inte erbjuder en blandad stadsmiljö kan med tiden se verksamheter försvinna från området. Forskning visar att en blandning av arbetsplatser och bostäder också speglas i vilka som använder torg och platser i området. Funktionsblandning ger större blandning mellan människor som bor nära och längre bort (Leggeby 2014).



# 40-60%

**BTA TILL LOKALER ELLER KONTOR  
REKOMMENDERAS**



# ARBETSPLATSER

## ANALYS

Arbetsplatser finns inom 100-200 meter från samtliga fastigheter inom hela planområdet.

Fördelningen av ytor för arbetsplatser och lokaler skiljer sig mellan de två analyserade delområdena. Valparaiso ligger i överkant med 64 % lokaler/kontor medan Södra Värtan ligger bra till med 48% lokaler/kontor (inklusive befintlig bebyggelse). Den höga andelen lokaler och kontor i Valparaiso har sin förklaring i de höga bullernivåerna som endast möjliggör bostäder i mitten av området med bebyggelse för verksamheter i mer bullerutsatta lägen. Totalt har planområdet 51 % lokal/kontor av den totala BTA:n.

Befintliga 3 600 arbetsplatser inom planområdet är av blandad karaktär och branscher. Allt från näringsliv med fokus på detaljhandel, hotell, media och relaterad service till hamnverksamhet. Viktigt är att den befintliga befolkning i form av arbetande kan involveras i processen och påverka identitetsskapandet för området.

Enligt planprogrammet vill staden attrahera liknande företag för att skapa synergieffekter med de som håller till där idag. Detta kan bidra till att stärka områdets platsidentitet och locka fler företag att etablera sig i området.

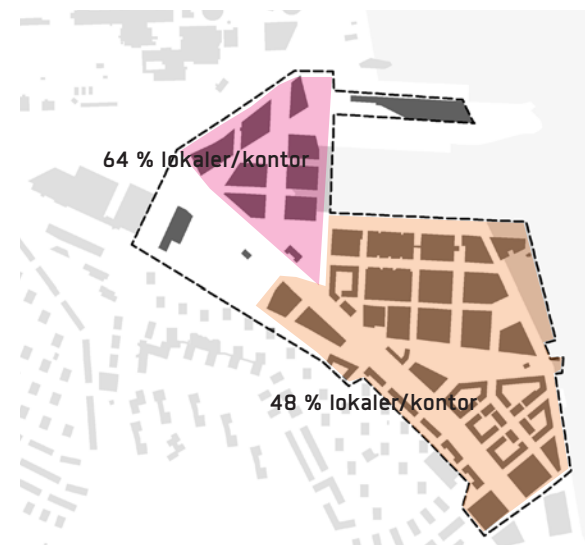


En tänkbar konsekvens av den något lägre andelen lokaler och kontor i Södra Värtahamnen är att Valparaiso kan upplevas mer ödsligt kvällstid när kontor och lokaler stänger. För Södra Värtahamnen är det troligare att en mer jämn fördelning av bostäder och arbetsplatser gör att området blir mer levande kvällstid och på helger.

Då hamnverksamhet kommer att bevaras i vissa delar av området är det viktigt att tänka på hur dessa området fungerar kvälls- och vintertid. Blir de öde vissa tider på dygnet? Andelen arbetsplatser kan också bidra till att vissa delar av planområdet upplevs som obefolkade kvällstid.

## SLUTSATS

En jämnare fördelning av lokaler och kontor relativt bostäder vore önskvärd men andelen verksamhetsyta totalt sett är högre än många andra omvandlingsprojekt på senare tid. En möjlig positiv effekt är att områdenas olika karaktär ger anledning att ta del av utbudet av service och verksamheter inom hela stadsområdet. Verksamheter med både boende och arbetande kunder, till exempel restauranger kan tänkas vilja etablera sig där tillgängligheten till båda områdena är hög. En variation i typer av verksamheter skulle vara positiv för att hålla området levande över dygnet och året.



	Södra Värtan	Valparaiso	Totalt
BTA bostad	51%	36%	48%
BTA lokal	13%	20%	14%
BTA kontor	35%	44%	37%

# BOTTENVÅNINGAR

## BAKGRUND

För att skapa bebyggelse och gaturum som ger förutsättningar för interaktion och funktionsblandning krävs bottenvåningar som ger möjlighet till antingen visuell eller fysisk utbyte mellan ute och inne. Detta beskrivs ibland i termer av bottenvåningars *gränssnitt*, där bottenvåningar som möjliggör interaktion mellan ute och inne anses vara aktiva jämfört med mer slutna, passiva bottenvåningar (Minoura 2016).

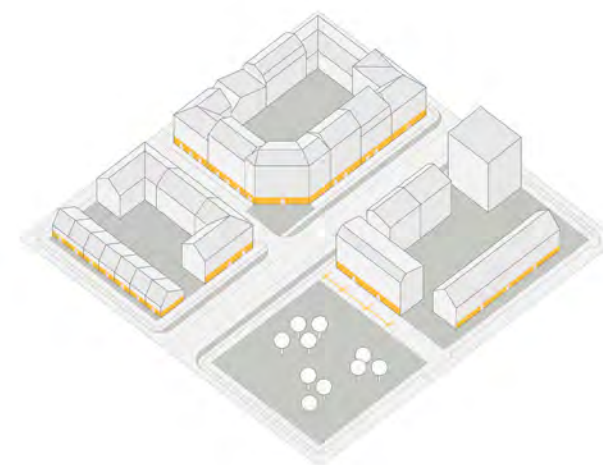
Fasadlivet utgörs av flera komponenter, men viktigast för gaturummets kvalitet är typen och tätheten av entréer. Jan Gehl har visat i flera studier (Gehl et al, 2006) att hög entrétäthet behövs för att ett gaturum ska upplevas intressant och levande. LEED Neighborhood och BREEAM Communities rekommenderar också en täthet av entréer (active frontages) för att skapa ett tryggt och levande gaturum. Leed Neighborhood rekommenderar en intervall på inte mer än 10-20 meter mellan entréerna i blandad bebyggelse.

Ett uterums kvaliteter och värden avgörs i hög grad av hur den inramas. Finns det entréer och lokaler kring en gata, ett torg eller en park så finns förutsättningar för att uterummet ska fyllas med folkliv. Entrétäthet är ett sätt att mäta potentialen för utbyte men även fasader som endast visar upp verksamheten innanför bidrar i viss mån med att skapa aktiva bottenvåningar och i förlängningen trivsamma,

trygga gator. Känslan av kontakt mellan ute och inne stärker upplevelsen av att vara sedd när man vistas i det offentliga rummet, något som Jane Jacobs kallade "eyes on the street" (Jacobs, 1961). Minst 5 entréer per 100 m gata rekommenderas.

Där lokaler är tänkta att ligga i bottenvåningar är det viktigt att bjälklagshöjden tillåter olika funktioner. En bjälklagshöjd på 3 meter kan i vissa fall utesluta exempelvis restauranger med krav på ventilationsutrymme i taket. Minst 4 meter takhöjd för lokaler i bottenvåningar rekommenderas för flexibilitet över tid.

Antalet entréer och dess lokalisering är med det tillgängliga underlaget för osäkert för att kunna göra en bedömning.



## minst 5 entréer

PER 100 METER GATA REKOMMENDERAS



# BOTTENVÅNINGAR

## ANALYS

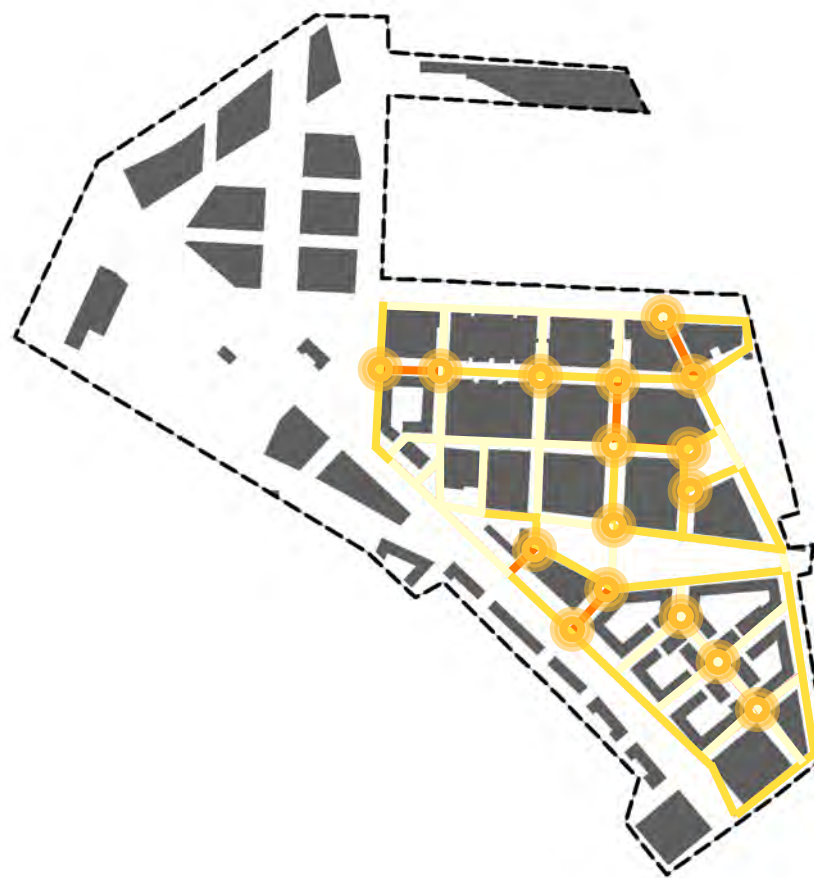
Analysen är enbart genomförd för Södra Värtan eftersom det i nuläget saknas precisering om var i Valparaiso som lokaler i bottenvåningar ska ligga. Analysen studerar aktiva bottenvåningar i förhållande till stråken och kan vara antingen dubbelsidigt aktiva (mörkorange), enkelsidiga (ljusorange) eller saknar lokaler i bottenvåning (ljusgul). Analysen bygger på underlag som visar var planbestämmelsen anger centrumändamål - där ingår butiker, service, gym, kontor, bio, bibliotek, teatrar, bank, kyrkor och föreningslokaler, restauranger, hotell med mera (PBL). Analysen tar inte hänsyn till entrétäthet eller bottenvåningars utformning eftersom detta varit okänt vid tiden för analysen.



Bottenvåningar som är aktiva med lokaler och upplevd visuell kontakt mellan inne och ute har stor betydelse för upplevelsen av trygghet på gatan eller angränsande offentliga rum. Längs stråk som kan upplevas sakna ögon är en rekommendation att förstärka den visuella kontakten mellan ute/inne.

## SLUTSATS

Bottenvåningar kan inte innehålla verksamheter överallt. Därför är det viktigt att den ändliga resurs som lokaler i bottenvåning erbjuder avseende trygghet och utbyte mellan ute/inne förvaltas. I Södra Värtan är 79% av stråken dubbelsidigt eller enkelsidigt aktiva och ligger längs kajer, parker och platsbildningar där ett utbyte med dessa uterum kan ske.



- lokaler bv båda sidor om stråket
- lokaler bv ena sidan
- inga lokaler i bv längs stråket



- korsningar med lokaler i flera hörn

# SERVICEUTBUD

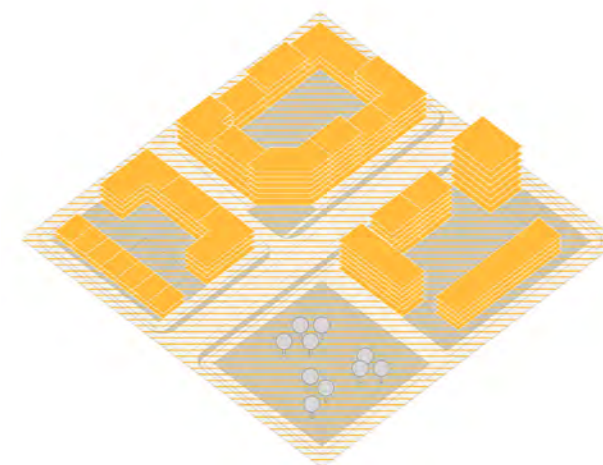
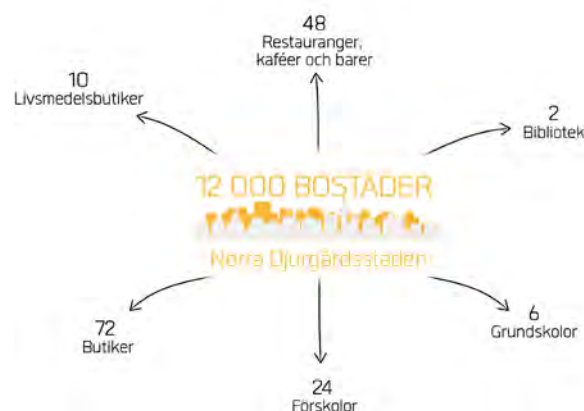
## BAKGRUND

”Städer är täthet och närhet” säger urbanekonomen och Harvardprofessorn Edward Glaeser (Glaeser, 2012). Koncentrationen av människor är stadens själva grundfunktion. Den skapar förutsättningar för möten och utbyten av idéer och tjänster, vilket ger tillväxt och välfärd. Hög täthet innebär att det finns underlag för service och främjar hållbara transporter eftersom det lokala utbudet erbjuder mer av det man behöver för vardagsbehoven.

Befolkningstätheten inom gångavstånd är starkt korrelerad med serviceutbudet inom gångavstånd. UN Habitat rekommenderar 150 boende per hektar som en hållbar befolkningstäthet sett till bilberoende och serviceutbud (UN Habitat, 2014).

Bebyggelsetätheten, ofta uttryckt som exploaterings-talet, är starkt korrelerad med befolkningstätheten. I en planeringssituation kan det vara smidigt att använda exploaterings-talet eftersom det enklare att applicera till den yta man önskar bygga. 150 boende per hektar motsvarar en områdesexploatering på 0,75. Områdesexploateringen beräknas genom att divideras den totala ytan BTA i området med områdets markyta.

Figuren till höger är en illustration med exempel på de mervärden som kan tillkomma vid byggandet av nya bostäder. Illustrationen är en omarbetad version av den i *Bostadspotential Stockholm* (Stockholms stad, 2014). Nyckeltalen för respektive kategori (ex. bibliotek, butik) är beräknade enligt linjära statistiska samband mellan antalet bostäder och verksamheter i Stockholms stad. Stadens övriga potential eller behov tas inte i beaktning.



minst 150 pers/ha

REKOMMENDERAS

minst 0,75

OMRÅDEEXPLOATERING



## SERVICEUTBUD

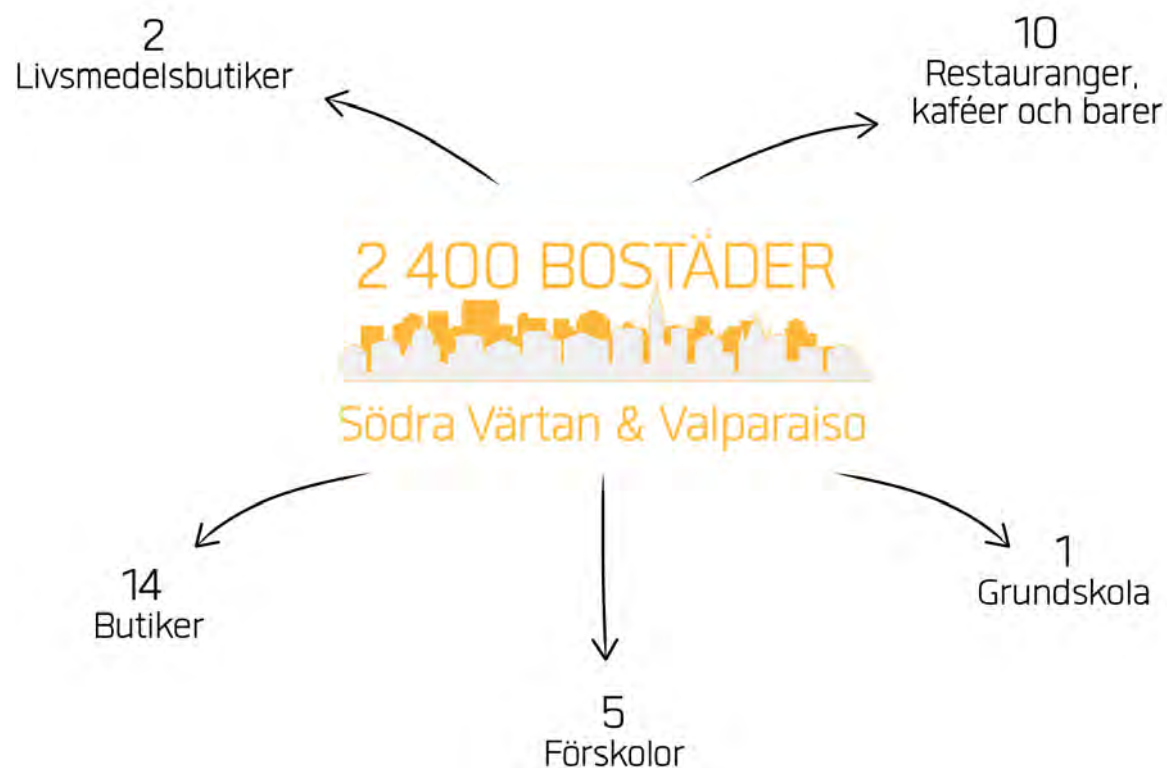
### ANALYS

Ett enklare vardagsliv framhålls ofta som en biefekt av funktionsblandning där ett bra serviceutbud kompletterar bostäder. Lokaler för kontor och service är ett sätt att generalisera och säkra att de verksamhetsytor som behövs inom området också planeras för.

För att nyansera diskussionen är det dock viktigt att förstå att lokalbehoven för olika verksamhetsslag kan se väldigt olika ut, till exempel avseende storlek, tillgång till dagsljus, behov av exponerade lägen, leverans och logistik eller ytanspråk i utomhusmiljön. Förutsättningen för en mångfald inom serviceutbudet är att lokaler som är funktionella för de olika servicetyperna finns inom området.

För att stödja en mångfald av större och mindre aktörer är det viktigt att även små och billigare lokaler erbjuds inom området. Forskning visar att möjligheten att skapa egna arbetstillfällen ökar om tillgången till mindre lokaler nära hemmet är god (Komossa 2010).

Likt illustrationen på föregående sida så visar figuren till höger exempel på det serviceutbud som 2 400 bostäder kan genera, förutsatt att nyckeltalen för respektive kategori är desamma som de är i genomsnitt i Stockholm idag.



# SERVICEUTBUD

## SLUTSATS

Med tätheten som föreslås i planprogrammet ökar befolkningstätheten ända ner till vattnet. Tillkomsten av bostäder, arbetsplatser och handel bidrar till ett blandat utbud och därmed rörelser över större delen av dygnet och knyter ihop Gärdet med vattenfronten. UN Habitats rekommendation om 150 boende per hektar uppnås inte inom området, som kan förklaras med att en stor andel av befolkningen är arbetande. Boende och arbetande per hektar inom planområdet ger ett snitt på 378 personer. För analysområdet blir motsvarande siffra 249 personer per hektar, medan antalet boende är 91. Områdestätheten ligger på 1,7 och kan jämföras med Hammarby sjöstad 1,4 och Hornsberg 2,7.

Den förändrade tätheten i området och förväntade höga antal besökare i form av fartygsresenärer ger underlag för ett bredare utbud av service och ger förutsättningar för ett mer promenadvänligt område. Boende i närheten med lägre täthet kommer att kunna ta del av det ökade serviceutbudet i Södra Värtahamnen.

137

BOENDE PER HEKTAR INOM PLANOMRÅDET

91

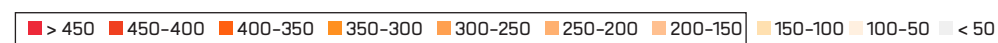
BOENDE PER HEKTAR INOM ANALYSOMRÅDET

1,7

OMRÅDESEXPLOATERING



BOENDE OCH ARBETANDE PER HEKTAR INOM 500 METERS GÅNGAVSTÅND



Gränsvärde

BLANDAD BEBYGGELSE / 69

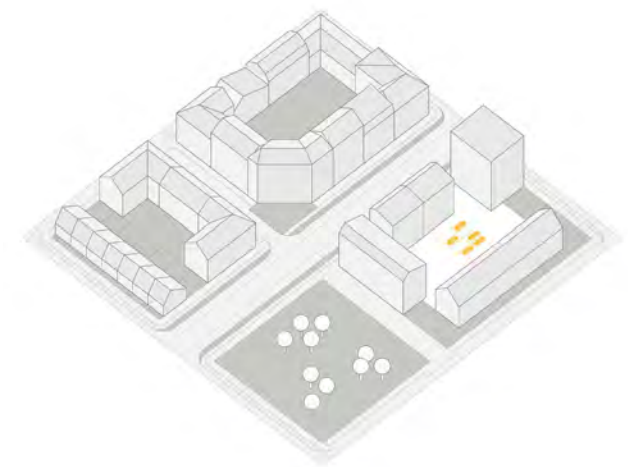


# PARKERING

## BAKGRUND

Bilen är en privat egendom och kostnaden för bilen bör i största möjliga mån åläggas bilägare. Parkeering lokaliseras ofta företrädesvis på privat mark. Samtidigt är det en allmän angelägenhet att hålla antalet parkerade bilar på gatan nere för att skapa trafiktrygga miljöer för barn. Gatuparkering påverkar barns rörelsefrihet och möjlighet till lek på trottoarer och gaturum då trafik är en av de största orsakerna till föräldrars oro (Faskunger, 2007).

Enligt resvaneundersökningen för Stockholm 2016 konstateras att män använder bil som transportmedel i högre utsträckning än kvinnor. Det finns alltså ett rättvise- och jämställdhetsperspektiv i att inte prioritera bilen i samma utsträckning som tidigare då detta tydligt gynnar en viss del av befolkningen.



# p-tal

I ENLIGHET MED FRAMTAGET

MOBILITETSINDEX

# PARKERING

## BILPARKERING

Enligt planprogrammet för Södra Värtahamnen ska bilparkering förekomma i byggnadernas källarplan och inte uppta gaturum, i enlighet med stadens miljösmål. Bilparkering hanteras i mobilitetsindexet som är framtaget för Södra Värtan (Stockholm, 2016c). Där tilldelas olika lösningar olika höga mobilitetspoäng. Högre poäng erhålls ju färre parkeringsplatser som planeras i anslutning till arbetsplatser och handel. Parkeringsplatser i anslutning till bostäder ger inga mobilitetspoäng utan här efterfrågas istället bilpoolsplatser.

## CYKELPARKERING

Cykelparkering hanteras i mobilitetsindexet som är framtaget för Södra Värtahamnen (Stockholm, 2016c). I ”Planen för Gång-, cykel- och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden” anges att cykelparkeringar ska finnas i direkt anslutning till särskilda målpunkter som till exempel service och viktiga kollektivtrafiknoder. I planprogrammet hanteras även lokaler för cykelgarage i anslutning till bostäder.



Enligt Boverket och BRÅ är det inte ovanligt att parkeringsplatser (även på källarplan i det egna huset) upplevs som otrygga och ödsliga. Här är utformningen av och vägen till/från parkeringen viktig.

## SLUTSATS

Eftersom studier av privat bilinnehav i Stockholm korrelerar starkt med hushållens inkomst är det rimligt att förvänta sig ett relativt högt bilinnehav relativt andra stadsdelar i Stockholm baserat på prisbilden på både hyresrätter och bostadsrätter i Norra Djurgårdsstaden (Trafikkontoret, Spacescape, 2016). Därför är det eftersträvaransvärt att service finns nära hemmet och andra färdval erbjuds nära hemmet, utöver kollektivtrafik.

I Södra Värtahamnen är mobilitetslösningar ett led i att påverka resvanor mot mer hållbara transporter och minimera bilberoendet. Tillkomsten av Spårväg City, stomlinjen för buss och det mer prioriterade gång- och cykelnätet kommer att erbjuda alternativ till att ta bilen.

En rekommendation är att bygga in flexibilitet i de parkeringslösningar som planeras. Parkeringshus kan omvandlas till nya ändamål, särskilt om bjälklagen är plana. Cykelgarage bör också kunna utökas i framtiden och andra mobilitetsinslag kan tillkomma i takt med att utvecklingen av hållbara transporter ökar.





TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ



# TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

## MÅL

Den fysiska miljön som utgör en stadsmiljö är helt avhängig de nätverk och stråk som kopplar samman hus, kvarter och stadsdelar. Det är genom dessa strukturer som staden tillgängliggörs för sina invånare. Målbilden tillgänglig stadsmiljö analyseras genom att se på samspelet som uppstår i delar av strukturen som utgörs av gångnät, trafikrum, kollektivtrafik och territorier - stadens *mellanrum* om man så vill. Dessa kan verka både för att föra samman eller skilja åt.

Tillgängligheten syftar till att uppnå framkomlighet för olika funktionsvariationer samt möjliggöra genomströmning och tillgång till stadsområdet för människor som bor i och besöker området. Gator är dessutom offentliga platser där samspel mellan individer äger rum och normer produceras och reproduceras. Det är därför viktigt att människor från olika grupper möts och är synliga här. En struktur som främjar rörelser till och mellan olika delar av staden möjliggör att boende, verksamma och besökare i större utsträckning använder och skapar erfarenheter i olika delar av staden. Detta har i förlängningen möjlighet att motverka mytbildning och geografisk segregation (Legeby et al, 2015).

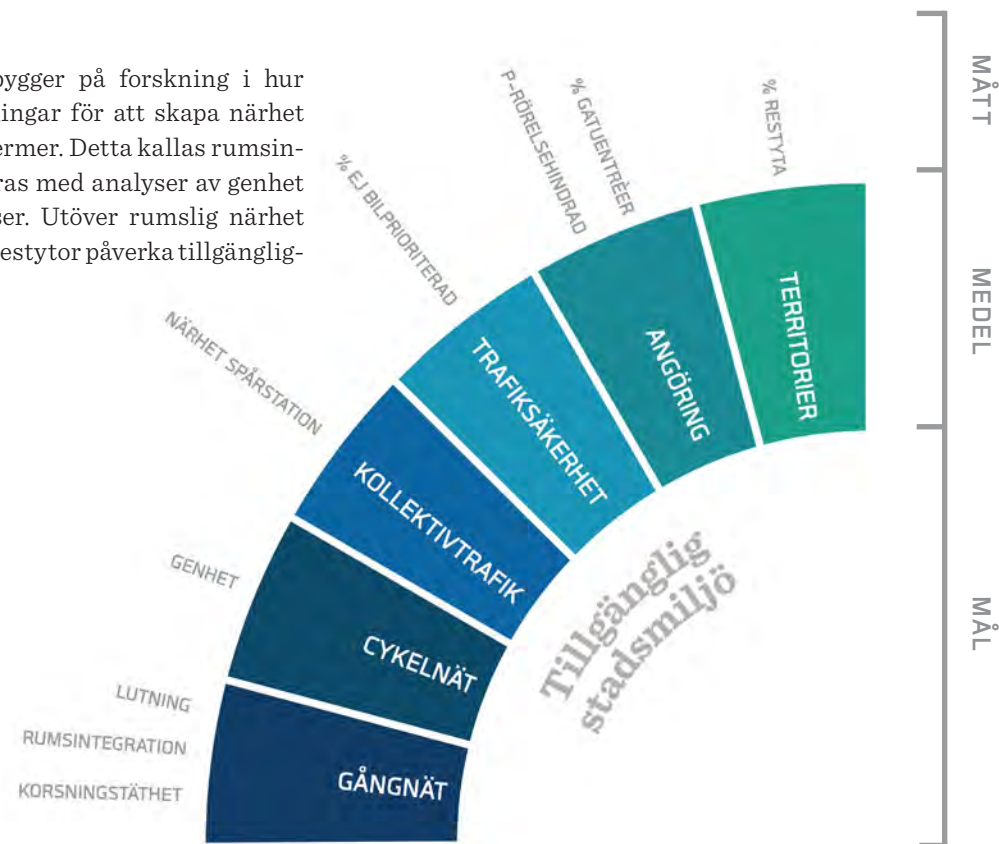
Stockholm växer i hög takt men viktigt att beakta i planeringen av Södra Värtahamnen och Valparaiso är hur omvandlingen bidrar till att staden växer ihop och inte isär (Stockholms stad, 2015). Analyserna inom temat tillgänglighet kan ge konkreta indikationer på åtgärder som bidrar till målbilden om en sammankopplad stad.

## MEDEL

Gångnät, cykelnät, kollektivtrafik, trafiksäkerhet, angöring och territorier är medel för att konkret översätta stadens mål om en sammankopplad stad genom dess fysiska strukturer. .

## MÅTT

Tillgänglighetsmått bygger på forskning i hur gatunätet ger förutsättningar för att skapa närhet och avstånd i rumsliga termer. Detta kallas rumsintegration och kompletteras med analyser av genhet och närhet till hållplatser. Utöver rumslig närhet kan fysiska gränser och restytor påverka tillgängligheten lokalt.





# GÅNGNÄT

## BAKGRUND

### RUMSLIG INTEGRATION

Då rörelser till fots är det mest ekonomiska sättet att ta sig fram gynnas de ekonomiskt resurssvaga grupperna i en stad som underlättar den typen av rörelser. Utöver den socioekonomiska aspekten tillkommer fördelar relaterade till hälsa och ekologisk hållbarhet (Legeby, Koch, Marcus, 2015).

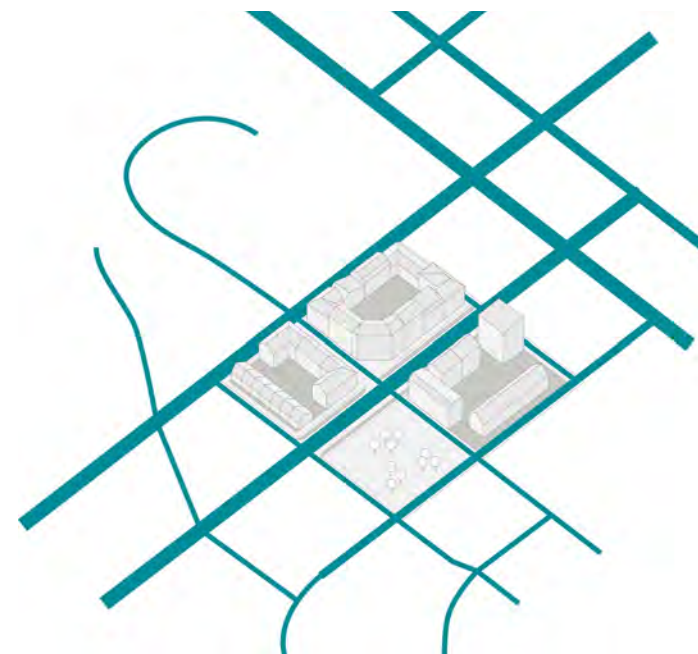
En stads gatunät skapar rumsliga samband där nätet kopplar ihop det offentliga rummet. Gångnätet tillsammans med andra transportsätt fyller en avgörande funktion i hurvida rörelser till och mellan olika delar av staden möjliggörs och uppmuntras. En stadsdel som inte på ett enkelt och orienterbart sätt underlättar för invånare utanför stadsdelen att hitta dit är fysiskt segregerat. Forskning visar att segregerade stadsdelar tenderar att ha en betydligt högre andel lokalbefolkning än befolkning från staden i stort i sina offentliga rum. Stadsbyggandet har en uppgift i att underlätta och stödja rörelse till och mellan olika delar av staden för att möjliggöra att stockholmarna i större utsträckning får egen erfarenhet av många olika delar av staden. Den fysiska strukturen, i form av gator och platser är avgörande för att möjliggöra så kallad *co-presence*, alltså möten och samnärvaro mellan olika grupper (Legeby, 2013). Detta har potential att motverka stigmatisering/mytbildning (Legeby et al, 2015). Gatunätet är generellt viktigt för möjligheten att kunna röra sig, men skapar också kvaliteter i själva gatumiljön till skillnad från bildominerade trafikrum.

Genom att kartera gatunätet som siktlinjer (raka rum) och sedan beräkna hur väl de hänger samman kan analysen ge en bild av gatunätets rumsliga integration. Denna typ av analys brukar kallas space syntax, och har visat sig fånga potentialen för gångflöden, cykelflöden och bilflöden med relativt hög precision (Hillier, 1996). En stadsdel bör hänga samman med andra stadsdelar med hjälp av välintegrerade stråk. Det behöver också finnas en variation av både avskilda och centrala stadsrum. En makrostruktur av långa och relativt gena stråk som passerar centrala platser kan samspela och knyta ihop en mikrostruktur av stråk som ger lugnare lägen.

En struktur som ger förutsättningar för promenader förbättrar inte bara folkhälsan utan har också visat sig stärka det sociala kapitalet då det gör människor mer benägna att lära känna och skapa förtroende för sina grannar (Malmö stad, 2012).



Enligt BRÅ (2012) känner sig kvinnor fyra gånger så otrygga som män när de rör sig i staden. Kvinnor i åldersgrupperna 20-24 och 65-79 år tenderar att i högre utsträckning begränsa sitt rörelsemönster på grund av oron att utsättas för våld. Faktorer som påverkar upplevelsen av trygghet längs stråk är främst bristen på belysning, obefolkade platser och lummig vegetation som påverkar sikten (Andersson, 2004). Personer födda utomlands upplever också otrygghet i högre utsträckning (BRÅ, 2012).



## variation

MELLAN INTENSIVA OCH LUGNA STRÅK  
REKOMMENDERAS

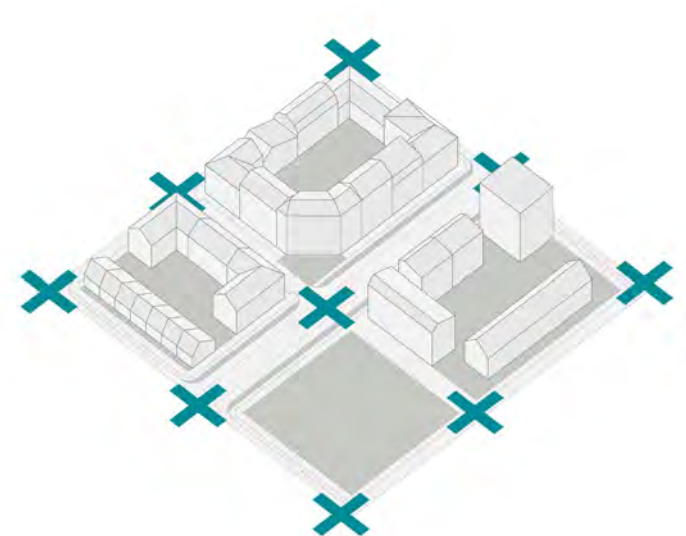
# GÅNGNÄT

## KORSNINGSTÄTHET

Korsningstäthet är ett vanligt mått inom transport-, folkhälso- och stadsbyggnadsforskning. Analysen innebär att antalet korsningar mäts inom en viss yta. Korsningstätheten påverkar hur lätt det är att ta sig runt i ett område. Fler korsningar innebär att det är enkelt att hitta en direkt färdväg till ett mål och det ger också fler möjligheter att välja mellan olika färdvägar. Forskning har visat att korsningstäthet innebär färre bilresor och fler resor till fots, med cykel och kollektivtrafik (Ewing & Cervero, 2010). Mått på korsningstäthet används i flera internationella policydokument, i LEED Neighborhood, rekommenderas en korsningstäthet på minst 150 korsningar per kvadratkilometer. UN Habitat rekommenderar att korsningstäthet används för att säkra ett hållbart gatunät (UN Habitat, 2013). Måttet om 150 korsningar på kvadratkilometer kan omsättas i kvartersstorlek, vilket innebär att ett kvarter inte bör vara större än 7 000 kvm och aldrig längre än 150 meter (mellan korsningar).

## LUTNING

För att säkerställa att allmänna platser är tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelseförmåga gäller Boverkets riktlinje för lutning vid ramper 1:20 (BFS 2011:5 – ALM 2). Detta är en svagare lutning än 1:12, som enligt Boverket medges på kvartersmark. Ramplutning på 1:20 kräver vilplan och anpassningar vid entréer.



# 150 korsningar/km<sup>2</sup>

MINIMUM REKOMMENDERAS

# max 1:20

I LUTNING FÖR FRAMKOMLIGHET PÅ  
ALLMÄNN PLATS



# GÅNGNÄT

## ANALYS

Den låga integrationen i området idag beror till stor del på det avskilda och topografiskt otillgängliga läget. Omvandlingen av Södra Hamnvägen från trafikled till stadsväg bidrar i hög utsträckning till att området blir mer integrerat med sin omgivning.

En positiv konsekvens av planförslaget är att gående prioriteras i högre utsträckning. Södra Hamnvägens västra sida tillsammans med Tegelluddsvägen är de mest centrala stråken inom planområdet (mörkorangea). Dessa fyller en funktion som förlängning av Värtavägen ner från Gärdets tunnelbana. Barriärer i form av infrastruktur spåravn/tungt trafikerade Södra hamnvägen begränsar dock tillgängligheten och försvagar kopplingen. Norra länken skär av Södra Hamnvägens östra sidas möjlighet att förlängas norrut.

Stråket längs Södra Hamnvägen ner mot Ladugårdsgärdet blir ett relativt integrerat stråk och tillgängligheten till och längs kajer ökar. Inom planområdet finns en blandning mellan olika typer av rum och mer eller mindre intensiva stråk. Flera korta siktlinjer inom planområdet gör dock att dessa blir mörkt blå eller gröna, vilket betyder att de är dåligt integrerade med Södra Hamnvägens västra del.

Valparaiso är omringat av barriärer i form av Norra länken, Södra Hamnvägen och hamnverksamheten. Planskildade gångförbindelser försämrar tillgängligheten i gångnätet men kopplar samtidigt samman Valparaiso med omgivningen.

Inom planområdet öster om Södra Hamnvägen är Södra kajen mest integrerad då den sträckningen kopplar ner mot Loudden och Ladugårdsgärdet. Malmvägen blir också ett relativt integrerat stråk



PROGRAMFÖRSLAG: RUMSLIG INTEGRATION (R6)

Hög rumslig integration ■■■■■■■■■■ Låg rumslig integration ■■■■■■■■■■

längs torg- och parkyta där aktiva fasader med fördel placeras på sträckan mellan en eventuell spåravns- och båthållplats.

# GÅNGNÄT

## ANALYS

Inom kvartersstrukturen i planområdet överstiger inte avståndet mellan korsningar 150 meter.

I den sydvästra delen av området, som byggs mot en höjdskillnad förekommer dock länge avstånd.

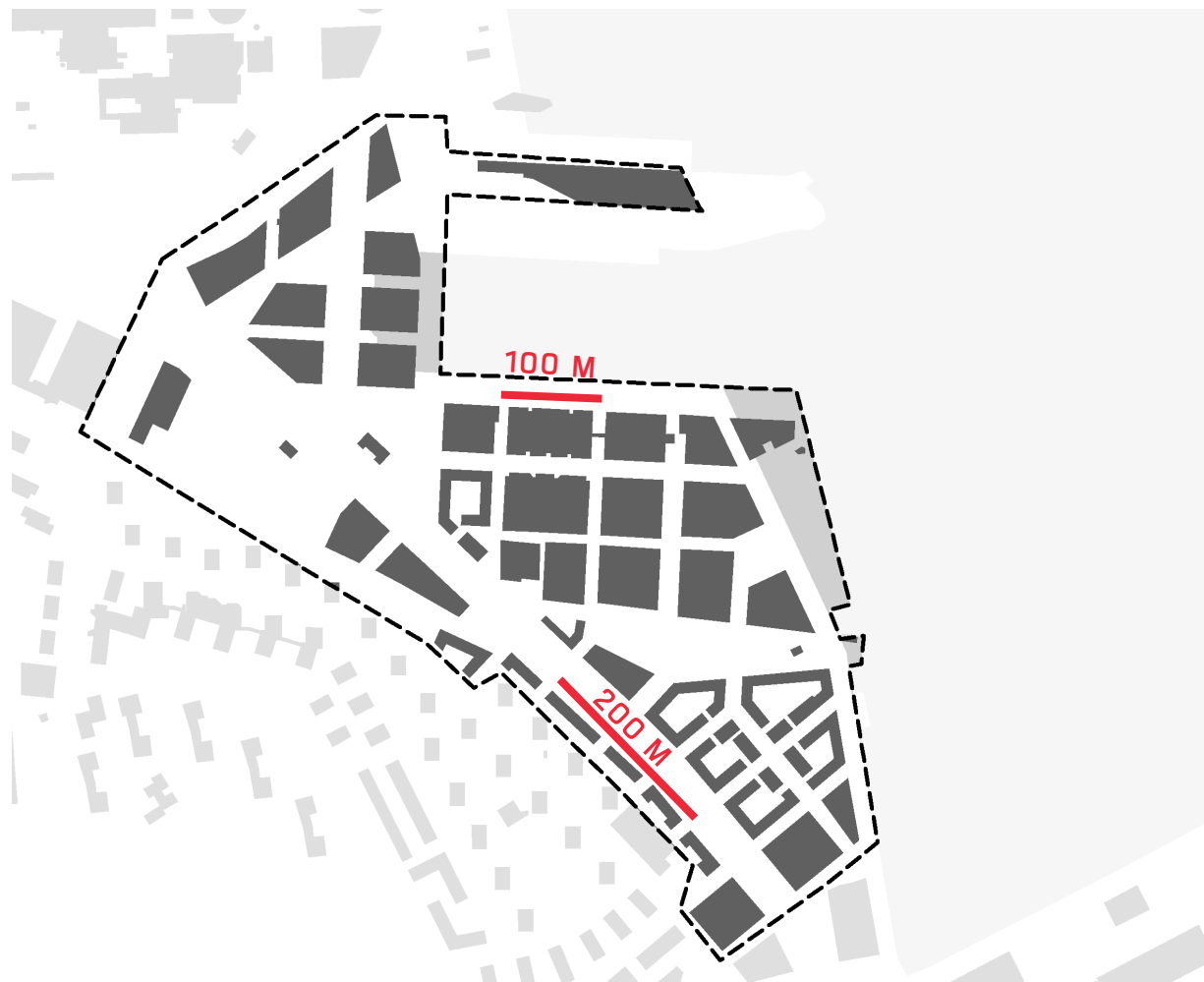
Inom planområdet uppnås rekommendationen om minst 150 korsningar per kvadratkilometer. Analysen av korsningstätheten belyser dock hur att det är svårare att ta sig fram i omgivningen då analysområdet endast har 72 korsningar per kvadratkilometer. Det visar dels på de barriärer som omringar kvartersstrukturen samt att den närliggande bostadsbebyggelsen inte relaterar entydigt efter gatustrukturen, vilket gör det svårare att orientera sig till och från området.

# 175

KORSNINGAR PER KVADRATKILOMETER  
INOM PLANOMRÅDET

# 72

KORSNINGAR PER KVADRATKILOMETER  
INOM ANALYSOMRÅDET



KARTA: TÄTHET MELLAN KORSNINGAR



# GÅNGNÄT

## ANALYS

Inom detaljplaneområdet för Södra Värtan finns inga problem med tvär lutning. Det är i relation till detaljplaneområdet för Valparaiso som lutningen blir ett problem samt till omgivningen.

Till höger syns en karta med befintliga höjdkurvor (5 meters höjdskillnad) som alltså inte tar hänsyn till relationen Södra Värtan/Valparaiso. Det blir dock tydligt att sträckan från Tegeluddsvägen till Gärdets tunnelbanestation via Värtavägen har en kraftig lutning. Detsamma gäller kopplingarna som kommer att gå mellan Södra Hamnvägen upp till befintlig bebyggelse på Gärdet/Öregrundsgatan (se sektion nedan).

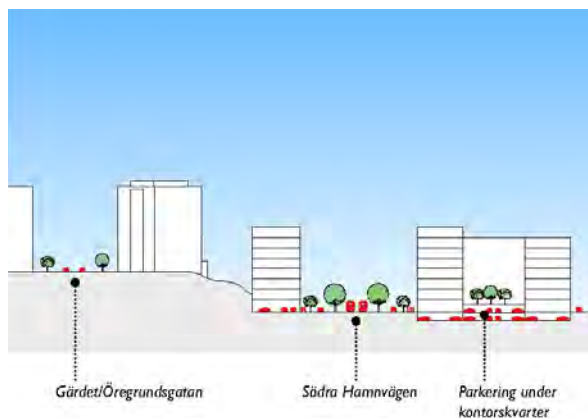


BILD: SEKTION FRÅN FÖRDJUPAT PROGRAM (2012)



KARTA: HÖJDKURVOR (5 METER)

# GÅNGNÄT

## SLUTSATS

I planprogrammet görs tydliga prioriteringar för att förbättra gångnätet och underlätta för gående. De topografiska förutsättningarna och barriärer på grund av infrastruktur är dock svåra att hantera - trots nya kopplingar och planskilda gångvägar.

Inom området finns en relativt tydlig hierarki i gatunätet med Södra Hamnvägens särställning som integrerat stråk. Även södra delen av kajen är relativt välintegrerat vilket kan ge vissa flöden från Frihamnen. Längs parken är Malmvägen (den soliga sidan) det mest integrerade stråket och kommer med hänsyn till integration och mikroklimat att locka större flöden än den södra sidan. Utåtriktade verksamheter bör ligga här då stråket även knyter ihop torget längs Södra Hamnvägen ut mot kajstråket via den större parken.

Området via Södra Hamnvägen knyts ihop med Tegeluddsvägen som leder upp till Värtavägen. För att skapa orienterbarhet över Södra Hamnvägen och upp mot Gärdet är det viktigt att arbeta med tydliga passager som är lätta att hitta, gärna med lägre hastighet för att minimera barriäreffekten. Höjdskillnaderna mellan planområdet och Gärdet gör att vissa av kopplingarna kommer bestå av trappor. Här behövs åtgärder som räcken och vilplan av hänsyn till olika funktionsvariationer. Stärkta kopplingar över Södra Hamnvägen och väl synliga målpunkter blir avgörande för att skapa en stadsdel som skapar potential för co-presence.

Korsningstätheten öster om Södra Hamnvägen klarar samtliga ett maximalt avstånd på 150 meter. Väster om Södra Hamnvägen gör höjdskillnaderna att alltför täta korsningar inte ansetts vara motiverade. Planområdet i sig klarar rekommendationen om minst 150 korsningar per kvadratkilometer med 175 korsningar/km<sup>2</sup>. Inom bufferområdet, som inkluderar en annan typ av stadsstruktur, sänks antalet korsningar per kvadratkilometer och rekommendationen uppnås inte, med endast 72 korsningar/km<sup>2</sup>. Det ställer höga krav på orienterbarheten till och från området och skyltning måste användas för att tydligt visa vägen till Gärdet och tunnelbanan. Samma sak gäller kopplingarna till Hjorthagen och Ropsten.

I kartan nedan syns en analys av den rumsliga in-



ÖSTERMALM: RUMSLIG INTEGRATION (R6)

tegrationen sett till hela stadsdelsområden Östermalm. Där går det att urskilja att Södra Hamnvägen, Tegeluddsvägen och Värtavägen kopplar vidare och ihop med den väl integrerade delen (röda streck) i strukturen och stadskärnan.



Enligt Boverket et al (2010) är stråken avgörande för upplevelsen av social trygghet. Platser är viktiga, men att kunna röra sig fritt mellan olika delar av ett område eller en stad under alla tider på dygnet är avgörande i ett demokratiskt samhälle. Stråk med överblickbarhet och ögon i form av andra förbipasserande eller i form av lokaler i bottenvåningar påverkar upplevelsen av trygghet enligt Polismyndigheten i Stockholms län (2005). Hur stråk och bebyggelse utformas sätter därför ramar för vardagslivet. Den upplevda tryggheten påverkas också av könsidentitet, ålder, personliga erfarenheter och andra faktorer (Boverket et al, 2010). Tunnlar och planskilda kopplingar i gatunätet kan upplevas så otrygga att framför allt kvinnor hellre väljer att korsa tungt trafikerade vägar. Därför är det av vikt att alternativa sträckor finns om planskillnader och tunnlar inte går att undvika helt (ibid).

Planskilda gångbroar och tunnlar upplevs ofta som otrygga. Skolvägen till och från Hjorthagen, för de som bor i Valparaiso eller Södra Värtan kan antas upplevas som otrygg kvälls- och vintertid. Samma sak gäller promenader till fritidsaktiviteter i Hjorthagens idrottshall och kulturskola.



# CYKELNÄT

## BAKGRUND

Cykling är precis som promenader ett ekonomiskt fördelaktigt och energieffektivt sätt att transportera sig på. Utformningen av cykelnätet och huruvida gena stråk är kopplade till arbetsplatsen, affären eller skolan påverkar i vilken utsträckning människor väljer cykeln som transportmedel.

Med genhet menas i vilken grad det faktiska avståndet avviker från fågelavståndet. Forskning på området visar att utformningen av staden påverkar användningen, inte minst när det gäller cykelflöden. Andra faktorer som enligt forskning påverkar cykelandelen är att kunna cykla, ekonomiska förutsättningar, trygga platser att förvara sin cykel när den inte används samt externa faktorer som huruvida det finns tillgång till dusch på arbetsplatsen. Med elcykelns intåg väljer fler att cykla än förut och terrängförhållanden med backar blir mindre impediment mot att cykla (Malmö stad, 2012).

Illustrationen till höger visar sambandet mellan befolkning per hektar och val av transportmedel. Andelen transporter som görs med cykel, till fots eller med kollektivtrafik korrelerar positivt med en ökande befolkningstäthet. Södra Värtahamnen som beräknas få en nattbefolkning på ca 140 boende per hektar ger tillsammans med god utformning förutsättningar för en hög andel cykelresor (UN Habitat, 2012).

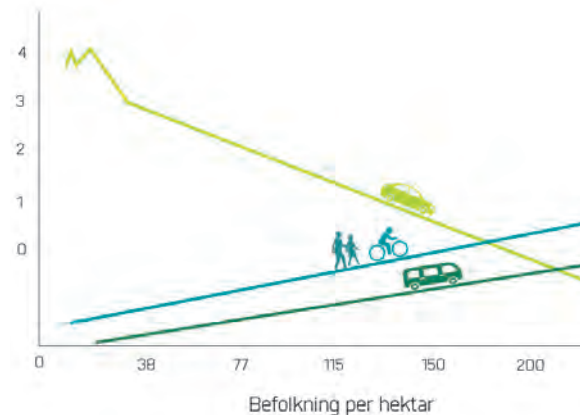
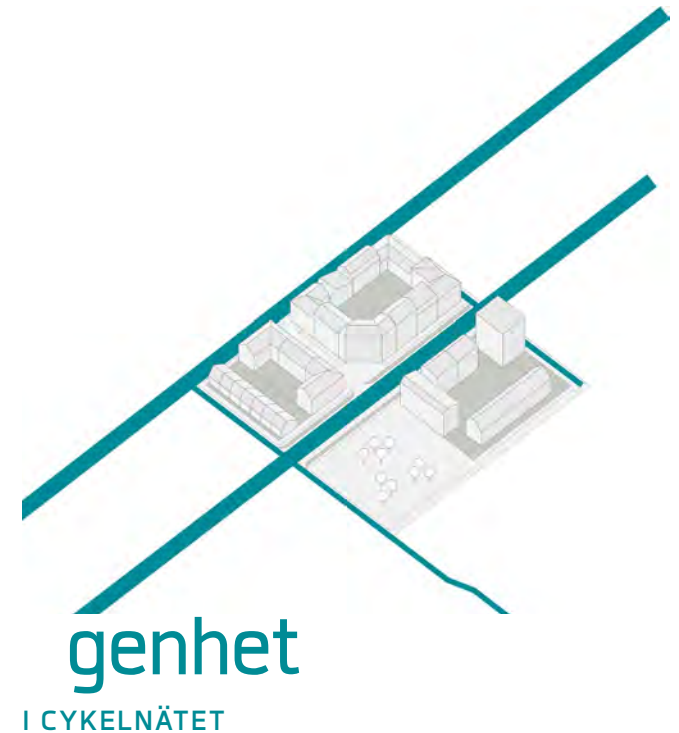


BILD: KORRELATION BEFOLKNING OCH FÄRDMEDEL (2012)



# CYKELNÄT

## ANALYS

I "Plan för gång-, cykel- och kollektivtrafik för Norra Djurgårdsstaden" hanteras cykelnätet i planområdet. Södra Hamnvägen och Norra Hamnvägen kommer att utgöra pendlingsstråk som tillhör det övergripande vägnätet där bredder och standard ska möjliggöra för cyklister att hålla sitt tempo. Dessa är trafikseparerade och syftar till att koppla samman olika stadsdelar. Huvudstråk och lokalstråk finns eller utreds inom planområdet. Stationer för lånecyklar kommer att finnas inom både detaljplanområdet för Södra Värtahamnen och Valparaiso i anslutning till torgytor. Höjdskillnader och trappor mellan Södra Hamnvägen mot befintlig bebyggelse på Gärdet blir en tydlig barriär för cyklister.



De risker som utmålas är den tungt trafikerade Södra Hamnvägen och Norra Hamnvägen där hastighetsdämpande åtgärder behövs i lägen som cyklister korsar. Här kan även konflikter uppstå med kollektivtrafiken och säkra korsningspunkter måste säkras för att pendlingsstråken ska fungera som gena stråk. Säkra cykelvägar behöver dessutom säkerställas från planområdet till skolorna i Hjortagen för att möjliggöra för barn att självständigt ta sig till skolan.

## SLUTSATS

Kartbilden till höger visar att hela Östermalm och större delen av Djurgården nås inom 4 km genom gatunätet. Detta motsvarar en restid på ca 20 minuter och visar att Södra Värtan och Valparaisos lägen i staden är gynnsamma för att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt val.





# KOLLEKTIVTRAFIK

## BAKGRUND

Spårbunden kollektivtrafik är särskilt viktig för den regionala tillgängligheten i ett område och en attraktiv kvalitet både för bostäder och kontor. Ju mer av staden du har tillgång till från din bostad eller kontor, desto mer attraktivt är läget (Stockholms läns landsting, 2013).

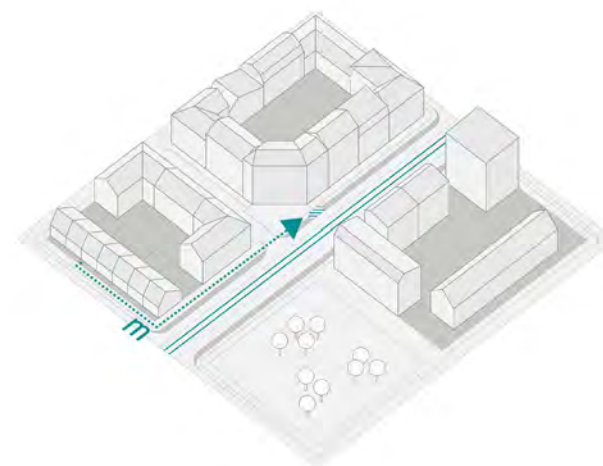
Enligt studien för *"Värdering av stadskvaliteter"* (2013) är avståndet till Stockholm City och spårstation (tunnelbana, pendel, spårvagn) inom 500 meters gångavstånd avgörande för regional tillgänglighet. Gåendes räckvidd uppskattas vanligen till 1-2 km och cyklisters till 5-10 km.

Enligt den senaste resvaneundersökningen för Stockholm reser 38% av kvinnor med kollektivtrafik i sin vardag. Detta kan jämföras med 29% av män. Det är också i högre utsträckning unga människor mellan 16-24 år som använder sig av buss, spårväg eller tunnelbana. 59% av deras resor görs med kollektivtrafik. Efter 25 års ålder ökar bilåkandet i takt med åldersökningen (Trafikförvaltningen, 2016).

Med anledning av statistiken är det viktigt att främja tillgången till kollektivtrafik, inte bara sett till miljön, utan även ur jämställdhetsperspektiv och med hänsyn till yngre människors rörlighet.

I arbetet med Södra Värthamnen och i *"Plan för gång-, cykel- och kollektivtrafik för Norra Djurgårdsstaden"* har en riktlinje varit att avståndet för bo-

ende till hållplatser får uppgå till max 600 meter för stomtrafik och max 400 meter för övrig kollektivtrafik. Rekommendationen om max 500 meter till spårbunden hållplats används dock med hänvisning till studien om värderade stadskvaliteter i Stockholms län.



## max 500 m

TILL SPÅRBUNDEN HÅLLPLATS

# KOLLEKTIVTRAFIK

## ANALYS

Stadsområdet har god tillgång till kollektivtrafik och hållplatser för spårbunden trafik förutsatt att Spårväg City genomförs. I det scenariot har samtliga fastigheter inom planområdet mindre än 500 meter till en spårtrafikshållplats. Dessa kompletteras dessutom med hållplatser för en stomlinje för buss- trafik och en hållplats för båttrafik.

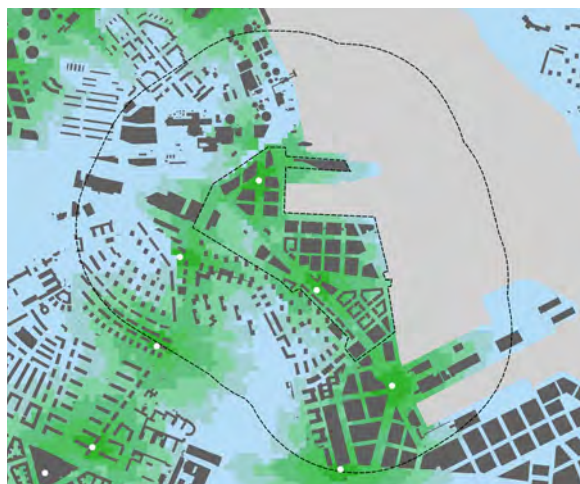
Inom planområdets fartygshamn avgår resor till Finland och Tallin. Värtahamnen har idag specifika båtbuskar som pendlar mellan Cityterminalen och hamnen.



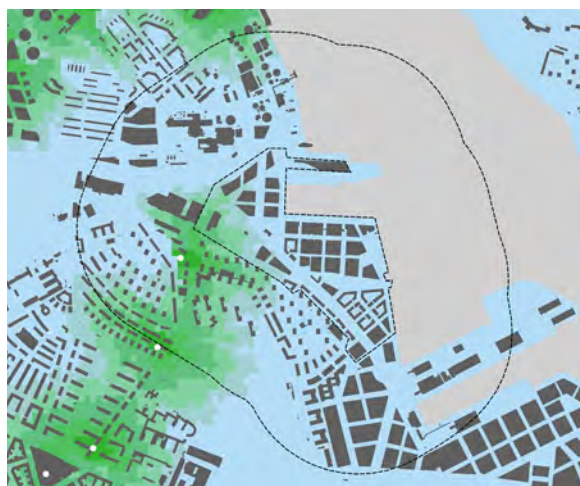
Viktigt är att säkerställa att stationer upplevs som trygga platser att vänta på. De bör utrustas med sittplatser och väderskydd samt nås via gångvägar som är trygga och framkomliga. Bostadsfönster, verksamheter och andra trafikanter bör ha "ögon" mot stationslägen inom planområdet för att dessa ska upplevas trygga kvällstid.

## SLUTSATS

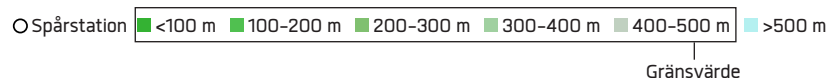
Närheten till spårtrafikshållplatser gör att den regionala tillgängligheten till och från området är god inom hela stadsområdet. Ur ett genus- och tillgänglighetsperspektiv är närheten positiv och ger bra förutsättningar i strukturen för ett minskat bilberoende. En utebliven Spårväg City skulle ställa högre krav på kopplingen mellan planområdet och Gärdets tunnelbanestation.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL SPÅRSTATION, SCENARIO MED SPÅRVÄG CITY



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL SPÅRSTATION, SCENARIO UTAN SPÅRVÄG CITY





# TRAFIKSÄKERHET

## BAKGRUND

Olika gator har olika utformning som prioriterar olika trafikslag. Vissa gator är mer för bilar och andra mer för gående. Utformningen av det så kallade trafikrummet, bredder på körfält och gångbanor, hastigheter och trafikmängder påverkar dess värde som rörelserum och vistelserum för olika trafikanter.

Trafikverket (tidigare Vägverket) i Sverige har tagit fram en klassificering för gator (Livsrumsmodellen) som har fem trafikrumstyper (Vägverket, 2008). Typerna går från helt bilfria rum till helt bildominerade. I vår modell kallar vi dessa gågata, gångtrafikgata, stadsgata, stadsväg och motorled. De tre första är de trafikrum som kan rymma stadsliv. LEED Neighborhood rekommenderar att trafiknätet består till minst 75 procent av dessa typer. Eller omvänt, inte mer än 25 procent av gatorna bör vara renodlade bilvägar. Livsrumsmodellen har använts för att grovt indela trafikmiljöns olika karaktärsdrag inom analysområdet.

Oro för bl.a. trafik gör att barns rörelsefrihet minskat de senaste decennierna. Detta har visat sig resultera i ökad bilskjuts till skolan och fritidsverksamheter, vilket i sig genererar trafik (Malmö stad, 2012).

Människor som bor i området med promenadvänliga gator tar i genomsnitt 1-2 promenader mer i veckan jämfört med boende i mindre gåvännliga områden. Studier har också visat på att boende på lågt trafikerade gator har fler vänner och bekanta på sin gata (Faskunger, 2007).

## GÅGATA

Stråk för cyklister, fotgängare och lekande barn. På stadsgatan ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Utformningen måste utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Till gågator räknas i vår analys även separata gång- och cykelvägar.

## GÅNGFARTSGATA

Stråk där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare och cyklister gäller. Gångfartsgator kantas ofta av byggnader med entréer mot stråket. Stråken finns i de finaste delarna av stadens nät, till exempel i torgbildningar, entréområden och liknande.

## STADSGATA

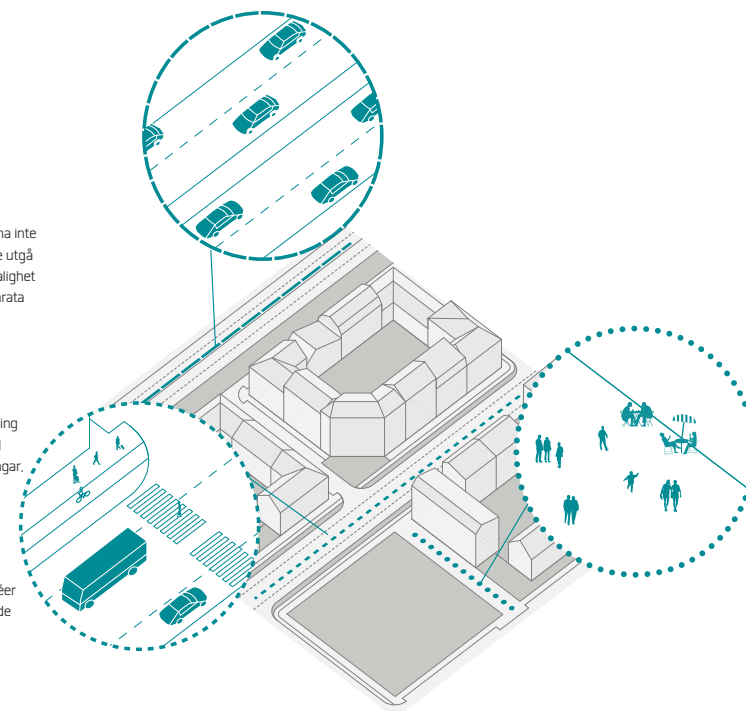
Stråk som omfattar större delen av stadens gaturum. Rummet kantas av byggnader med entréer mot stråket. Det är lätt för människor att röra sig längs och tvärs stråket. Bilister och oskyddade trafikanter samspekar. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion. Stadsgator har en hastighet på max 30 km/timmen.

## STADSVÄG

Oskyddade trafikanter kan färdas längs stråket men har få möjligheter att korsa det. Det finns få möjligheter till vistelse i rummet. Stråket kantas ofta av byggnader men har få eller inga entréer. Längs stråket har oskyddade trafikanter ett anspråk på trygghet i form av andra trafikanters närvaro men utan att samspeka med dem. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

## MOTORLED

Stråk enbart avsett för motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager är separerade. Rummet kantas sällan av byggnader, och i ytterst sällan av entréerna mot stråket. Motorleden har en renodlad trafikuppgift.



# minst 75%

## GÅGATA, GÅNGFARTSGATA & STADSGATA

# TRAFIKSÄKERHET

## ANALYS

En stor del av planområdets gatumiljöer utgörs av så kallade vistelsegator där biltrafik sker med stor hänsyn till gående och deras hastighet (Stockholms stad, 2016). Enligt trafikrumsanalysen klarar området inte LEED Neighborhoods rekommendation att området till 75 % ska bestå av gånggator, gångfartsgator och stadsgator. Utmaningen ligger i att göra Södra Hamnvägen, Norra Hamnvägen och passager över Norra länken till tillgängliga och trygga miljöer för gående och cyklister. Södra och Norra Hamnvägen tillsammans med Tegelluddsvägen har en hastighet för bilfordon på 40 km/h och medför även viss tung trafik och eventuell spårvagnstrafik. Trots utformningen med trädalléer, passager för gående och entréer vända mot stråken utgör hastighetsbegränsningen ett för stort hot mot gående och cyklister för att kunna klassas som en stadsgata. Konflikten som uppstår är huruvida busstrafikens framkomlighet eller trafiksäkerheten för gående ska premieras.

# 69 %

AV TRAFIKRUMMEN I ANALYSOMRÅDET  
BESTÅR AV GÅGATOR, GÅNGFARTSGATOR  
OCH STADSGATOR

## SLUTSATS

För att skolvägar ska klassas som säkra ska korsningspunkter vara hastighetssäkrade till max 30 km/h. Detta bör implementeras längs Södra Hamnvägen, Norra Hamnvägen och Tegelluddsvägen. Om hela Södra Hamnvägen fick en hastighet på 30 km/h skulle rekommendationen uppnås.



KARTA: TRAFIKSÄKERHET

■ Gågata ■ Gångfartsgata ■ Stadsgata ■ Stadsväg ■ Motorled



# ANGÖRING

## BAKGRUND

Den fysiska utformningen av ett bostadsområde kan vara helt avgörande för att alla ska kunna röra sig ute på egen hand. För personer med funktionsnedsättningar kan framkomlighet med bil vara en förutsättning för att kunna leva ett aktivt liv. Stockholms stad har riktlinjer för angöring som säger att det måste finnas angöringsmöjligheter inom 10 meter från entréer i gatunivå (Trafikkontoret, 2008). Boverkets motsvarande riktlinje är att angöringsplats för bil ska finnas inom 25 meter gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (2014). Angöring handlar om rörelsefrihet för människor med olika funktionsvariationer i första hand men även leveranser av skrymmande varor underlättas av närhet till entréer.

## ANALYS

Angöring är ett identifierat problem längs Södra Hamnvägen då avståndet mellan angöringsmöjligheter och entréer riskerar att överstiga 25 meter. Enligt planbeskrivningen i övrigt finns inget som försvårar angöring eller framkomlighet för utryckningsfordon. Beroende på vistelsegatornas möblering och flexibilitet kan dessa innebära problem gällande framkomlighet.

Angöring vid kajen kan behöva studeras särskilt noga eftersom hur körfält utformas i relation till öv-

riga kajen har bäring på dess funktionalitet. Exempelvis kan det finnas tillfällen då kajen i sin helhet ska kunna användas till evenemang och då behöver angöring och leveranser också fungera.

Parkeringsgaragen i området planeras vara öppna och tillgängliga för allmänheten och kan på så vis fungera som en angöringsmöjlighet för besökare.

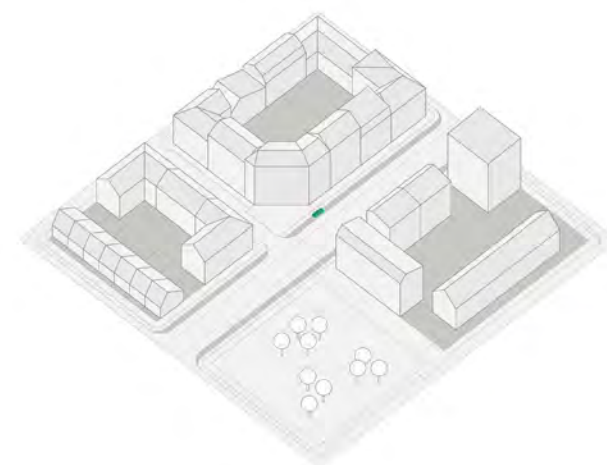


Angöringsplatser i anslutning till entréer där det är möjligt att självständigt eller med hjälp kunna orientera sig och ta sig från bilen till målpunkten är avgörande för att säkra rörelsefrihet för personer med olika funktionsvariationer.

## SLUTSATS

Angöringproblematiken längs Södra Hamnvägen kan bli besvärande inte bara när det gäller framkomlighet för människor i sin vardag utan även för leveranser då stråket är tänkt att ha verksamheter i bottenvåningarna.

Angöring är något som inte bara underlättar framkomlighet för äldre och människor med funktionsvariationer utan är något alla människor har behov av olika tidpunkter i livet.



# max 10 meter

MELLAN ENTRÉER I GATUNIVÅ OCH ANGÖRINGSMÖJLIGHETER

# GRÄNSER

## BAKGRUND

Staden är ett komplext samspel mellan olika intressen. Stadsplanering skapar ibland ytor som saknar en tydlig funktion vilket resulterar i restyta. Dessa ytor kallas ibland SLOAP (Spaces left over after planning). Restytor kan vara både offentliga och privata och är exempelvis grönytor kring vägar, randzoner kring byggnader och mycket kraftiga lutande sluttningar. I en kompakt stad där markanvändningen är effektiv finns en liten andel av dessa restytor. Inte mer än 10 % restyta rekommenderas (Spacescape, 2015).



Metoden CPTED (Crime prevention through environment design) menar att brottslighet kan förebyggas genom tydligt utformade miljöer där ansvarsfördelningen blir uppenbar genom gränsdragningar mellan privat och offentligt (Malmö stad, 2012).

## ANALYS

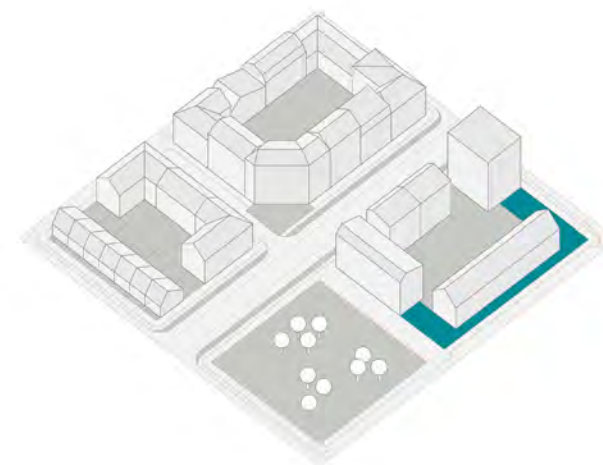
Andelen restyta bedöms vara låg inom planområdet. Utformningen av kvarteren, som inte är helt slutna, kan dock skapa ytor som kan upplevas som otydliga.

Utformningen av kajen kan påverkas av de planerade båtplatserna. Viktigt är att detta stråk fortsatt har en offentlig karaktär med tydliga gränser där det

möter de privata båtplatserna. Privat egendom som placeras i det offentliga rummet kan också skapa en otydlighet om var det är tillåtet att vistas och om var gränser går.

## SLUTSATS

Enligt de underlag som är framtagna för kvartersbebyggelsen bedöms restytor i stadsområdet Södra Värtan och Valparaiso vara under 10%.



# max 10 % restyta

REKOMMENDERAS





**REKOMMENDATIONER**



# REKOMMENDATIONER

Som en del i den andra workshopen fick deltagarna bedöma förslaget utifrån de olika faktorerna i modellen (se diagram till höger). Analysen och betyg-sättningen ansågs av deltagarna vara ett användbart verktyg för att få en förståelse för balansen i projektet och vilka frågor som är speciellt viktiga att inte tappa på vägen i det fortsatta arbetet. Bedömningen står i relation till de mål och rekommendationer som varit utgångspunkt för analyserna. I de fall som rekommendationerna ansågs svåra att uppnå i en Stockholmskontext konstaterades att andra analyser blir avgörande i ett senare skede, att t.ex. säkerställa antalet lekvärden och inte endast kvm per barn när det gäller förskolegårdar.

En stor del av analyserna är endast gjorda på detalj-planeområdet för Södra Värtan då underlag för Valparaiso saknats. Det blir därför aktuellt att nämna på vilka sätt som stukturen i Valparaiso kan kompensera på de områden där Södra Värtan har brister.

Lek och gröna värden bör integreras inom de friytor som redan finns i Valparaisos struktur. Funktioner för spontanidrott kan kompletteras längs kajstråket.

Att öronmärka lokaler för kulturverksamheter, samlingslokaler, vårdlokaler och äldreboenden blir ett viktigt ställningstagande i det fortsatta planarbetet.

Rekommendationer för respektive målbild på följande sidor har formulerats som en syntes av analysresultaten och betygssättning under workshop 2.





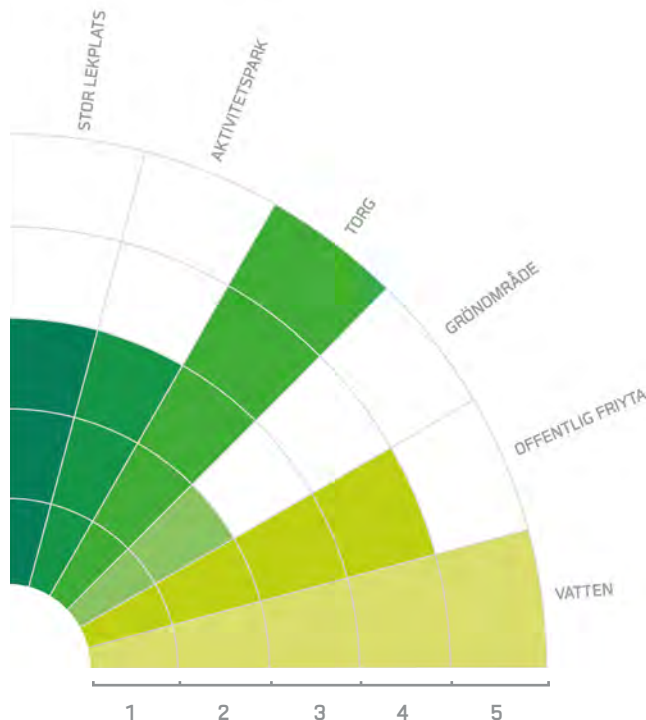
## LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

### 1.3 Planera för ett väl fungerande vardagsliv

- Utforma den offentliga utomhusmiljön på ett sätt som underlättar och stimulerar till rörelse och fysisk aktivitet samt god tillgång till offentliga rum för möten och aktivitet, inomhus och utomhus.

### REKOMMENDATIONER

**Stor lekplats** Utred vilka lekvärden som potentiellt kan inrymmas på lekplatserna då dessa med stor sannolikhet kommer att utgöra en kompensations för små förskolegårdar. Det finns även skäl att utreda hur många förskolebarn som ska vistas i parkerna som ett komplement till små förskolegårdar. Ytorna



behöver utformas för att passa barn i olika åldrar med en variation av lekvärden och möjliggöra för barn och föräldrar med olika funktionsvariationer.

**Aktivitetspark** Finlandsparken är den största friytan (1,8 hektar) inom planområdet och har potential att inrymma flera värdefulla aktiviteter och utvecklade lekmöjligheter. Ytan är tillräckligt stor för att definieras både som stor lekplats, aktivitetspark och grönyta förutsatt att ytan delvis omprogrammeras. Passagen till parken över Södra Hamnvägen och Tegelluddsvägen behöver hastighetssäkras för att barn och ungdomar ska ha möjlighet att ta sig dit själva.

I de delar av Södra Värtan där aktivitetspark inte nås inom 500 meters gångavstånd (i de östra delarna av planområdet) finns det anledning att utreda om aktiviteter kan spridas ut, t.ex. möjlighet till tillfälliga aktiviteter längs kajen och på vistelgator. I övrigt blir tillgänglighet, orienterbarhet, belysning och skyltning till Gärdet och Tessinparken extra viktigt.

**Torg** Utformningen av torgen bör involvera en potentiell framtida befolkning och närboende samt utformas så att alla kan delta.

**Grönyta** Valparaiso skulle med hjälp av en grönyta inom detaljplaneområdet delvis väga upp för bristen på bostadsnära gröna rum i Södra Värtan. Kommunhusparken som grönyta skulle göra tillgången bättre i planområdets norra delar.

**Offentlig friyta** Då planområdets offentliga platser och vistelsegator ska kompensera relativt små bostadsgårdar och förskolegårdar och samtidigt vara tillgängliga för en hög andel arbetande befolkning och periodvis även för besökande fartygstrafikanter blir programmeringen av platserna av särskild vikt.

Vissa tidpunkter på dagen använder både områdets arbetande befolkning och förskolor närliggande grönytor och lekparkar. Friytorna bör anpassas till ett intensivt besöksstryck vissa tider på dagen men även en lugnare och potentiellt ot tryggare upplevelse kvällstid då många arbetande lämnar området. Överlag finns det risker med att många ytor ska samutnyttjas och kompensera andra brister.

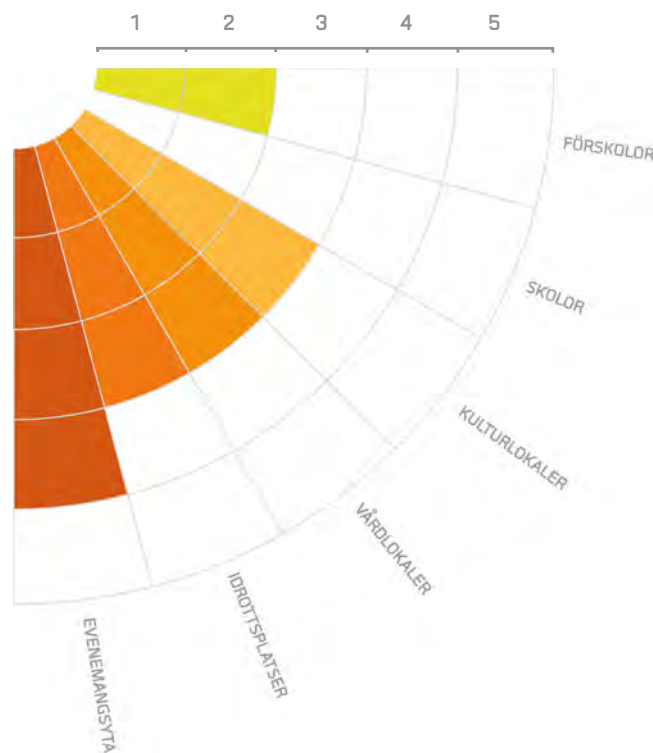
Längs och på samtliga offentliga platser är det viktigt att arbeta med belysning, framkomlighet, sittplatser, verksamheter och kvällsaktiviteter för att platser och stråk ska upplevas som trygga.

**Vatten** Kajstråket, utomhusbadet och Värtahamns-terminalens takterrass med sin utblick är offentliga platser som kan tänkas bli målpunkter som lockar besökare från närområdet och hela staden. Tydlig skyltning och hög orienterbarhet blir avgörande för att platserna ska upplevas som inbjudande. Planera aktiviteter för att dessa ska vara levande platser även under vinterhalvåret.

Efter genomfört projekt kan trygghetsvandringar eller observationer användas som metoder för att identifiera om det finns grupper som använder platsen mer än andra och hur det påverkar upplevelsen av möjligt deltagande.

Slutligen är det viktigt att icke kommersiella möteplatser hålls öppna och inbjudande och att ungdomars intresse tas i beaktning i utformning som måste genomsyras av ett genustänk. En dialog med en potentiell framtida befolkning och närboende om hur platserna kan utformas på bästa sätt är en bra utgångspunkt.

## TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE



### 1.3 Planera för ett väl fungerande vardagsliv

- Planera för god tillgång och närhet till offentlig service såsom ett rikt kulturutbud för alla, utbildningsmiljöer som är välkomnande för alla samt idrottsanläggningar inne och ute.

### REKOMMENDATIONER

**Förskolor** De små förskolegårdarna kan ha potential att uppnå höga lekvärden men här måste en utredning göras för att säkerställa att de små ytorna kan generera tillräckligt utvecklande och spännande miljöer för barn. Om de små förskolegårdarna ska kompenseras av närliggande grönområden måste staden säkerställa att dessa miljöer inte blir alltför belastade.

**Skolor** Långa avstånd till närliggande skolor kräver bra kopplingar och säkra passager. Implementera hastighetssäkrade korsningspunkter längs skolvägar och utred närmare om det finns behov av en skola inom planområdet.

**Kulturlokaler** Inom planområdet finns en hög andel lokaler, speciellt i Valparaiso. En del av dessa bör staden tillsammans med kulturförvaltningen öronmärka för kulturverksamheter och samlingslokaler i ett tidigt skede för att få till ett varierat utbud. För både Valparaiso och Södra Värtan är det önskvärt att stärka kulturlokaler genom kluster av verksamheter som kan tänkas stärka platsen och varandra. Lokaler med varierade storlek kan bidra till en mångfald av större och mindre kulturaktörer. Ta även tillvara de kulturella verksamheter som redan finns i området.

Då andelen arbetande kommer att vara hög finns en risk för att främst Valparaiso kommer att upplevas som ödsligt kvällstid. Kulturella verksamheter som är aktiva på kvällen såsom en biograf föreslogs under

workshop 2. Det skulle även knyta an till områdets historia av TV-produktion samt vara ett tillskott för befintlig befolkning i närområdet.

**Vårdlokaler** Arbeta för att få in vårdlokaler, äldreboenden och gruppboenden i planområdet för att erbjuda trygghet och boendetyper för alla.

**Idrottsplatser** Då stadsdelområdet Östermalm redan idag har brist på bokningsbara idrottsytor är efterfrågan stor på hallar av diverse slag. Ett utegym kan med fördel placeras längs kajen i Södra Värtan för att uppmuntra till spontanidrott. I övrigt bör lokaler öronmärkas inom planområdet för att erbjuda mindre lokaler för gruppträning, dans, yoga och liknande aktiviteter som främst efterfrågas av kvinnor och unga tjejer.

**Evenemangsyta** Vistelsegator, kajstråket, utomhusbadet och torgytan har stor potential att fungera som samlingsplatser och evenemangsytor. Saluhallen och biblioteket i Södra Värtan kan tänkas fungera som evenemangsytor inomhus. Viktigt blir att främja initiativ från boende och verksamheter i området.

Biblioteket i Södra Värtan kan tänkas bli en målpunkt för flera i närliggande bostadsområden tillsammans med evenemang längs kajstråket och vid utomhusbadet.

Då planområdets boenden kan antas tillhöra en socioekonomisk stark grupp är det av särskild vikt att skapa och stödja olika typer av verksamheter och målpunkter som erbjuder kostnadsfria aktiviteter och möten för boende i andra delar av staden.



## BLANDAD BEBYGGELSE

### 1.2 Bidra till att skapa en jämlik stad

- Planera staden utifrån olika behov med avsikt på bl.a. ålder, kön, kulturell bakgrund och ekonomiska förutsättningar.
- Skapa ett varierat bostadsutbud med olika upplåtelseformer som kan möta behov under livets alla skeden för olika åldrar, inkomstgrupper och hushållstyper.
- Utveckla kunskap hos stadens förvaltningar och bolag om hur prisvärda och/eller tillfälliga bostäder kan skapas genom pilotprojekt.
- Planera för god tillgång till privat service, arbetsplatser samt lokaler för distansarbete.

### REKOMMENDATIONER

**Bostäder** Bostadsutbudet och antagna hyresnivåer/bostadspriser kommer att utesluta stora grupper från att kunna skaffa sig en bostad i området. En ökad blandning av upplåtelseformer rekommenderas, även om hyresrätter kommer att få marknadsmässiga priser. Under workshop 2 föreslogs att andra aktörer såsom Stockholms Kooperativa Bostadsförening, SKB också bjuds in. Utövers hyres- och bostadsrätt kan ägande i form av kooperativa hyresrätter, äganderätter/ägendelägenheter, byggemenskaper och s.k. kompiskontrakt vara alternativ att utreda. I övrigt rekommenderas att följa Norra Djurgårdsstadens egna målsättningar om att genomföra pilotprojekt som utreder möjligheter för bostäder med lägre prisbild och/eller tillfälliga bostäder.

Då hyresnivåer och bostadspriser kommer att bli höga i planområdet och i övriga Norra Djurgårdssta-

den är det av särskild vikt att erbjuda en variation av lägenhetsstorlekar för olika hushållstyper, månads-kostnader och möjliggöra flyttkedjor.

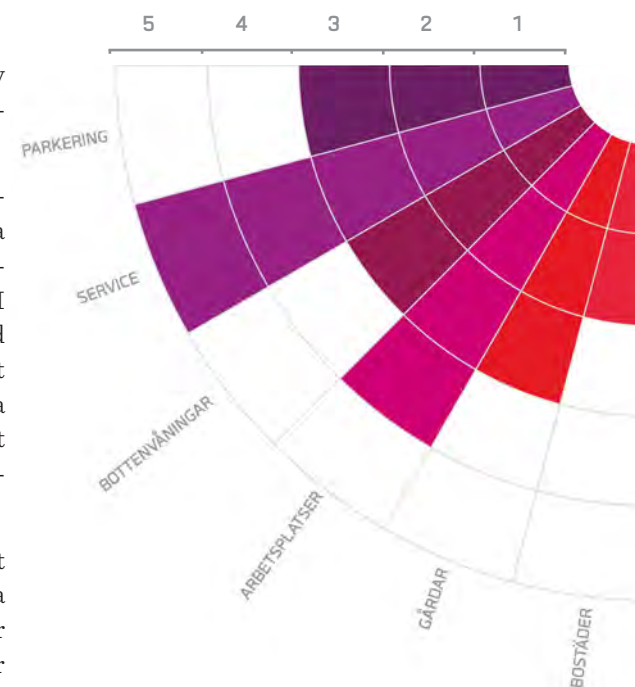
**Gårdar** De små gårdarna kompletteras i viss utsträckning med takterrasser men staden bör analysera kvaliteter, funktioner och grönytefaktor på gårdarna för att säkerställa att de håller en hög kvalitet. I vissa fall ska relativt små ytor även samnyttjas med en förskolegård. De små gårdarna kräver också att offentliga platser och vistelgator görs tillgängliga och kvalitativa, särskilt som de i sin tur kommer att befolkas av boende, förskolor, arbetande och besökare.

**Arbetsplatser** Tillgången på arbetsplatser kommer att bli hög i området och det blir därför viktigt att styra var de hamnar och vilken variation de får. Risker är att hyrorna i området blir höga och att det begränsar utbudet och variationen. Den höga andelen arbetsplatser i Valparaiso kan leda till ödsliga kvarter under kvällstid, beroende på hur länge fartygspassagerare uppehåller sig på platsen. Aktiviteter anpassade för kvällstid kan passa för att vara en målpunkt för närboende.

**Bottenvåningar** Lokaler i bottenvåningarna bör förläggas dit de gör mest nytta, avseende trygghet och utbyte mellan ute och inne.

**Service** Skapa en variation i storlek av kontorslokaler och prisbilder som möjliggör för mindre aktörer.

Ta tillvara på redan befintliga verksamheter och arbetande i området för att stärka identiteten.



**Parkering** Följ upp programkrav för parkering och planera för trygga och flexibla garagelösningar som kan ändra funktion i framtiden. Då befolkningen kan antas bli en resursstark grupp, som korrelerar med bilinnehav, blir det viktigt att föra dialog med hyresgäster/boende för att nå målen.

Bygg in flexibla parkeringslösningar som kan omvandlas till nya ändamål med tiden.

Områdets identitet stärks med hjälp av bevarandet av redan befintlig bebyggelse, som delvis besitter högt kulturellt värde. Historia och identitet blir antagligen inte lika synligt i Valparaiso.

# TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

## 1.3 Planera för ett väl fungerande vardagsliv

- Utforma den offentliga utomhusmiljön på ett sätt som underlättar och stimulerar till rörelse och fysisk aktivitet samt god tillgång till offentliga rum för möten och aktivitet, inomhus och utomhus.

## REKOMMENDATIONER

### Gångnät

Skyltning och förenklad orienterbarhet blir viktigt längs kopplingarna till och från Gärdets tunnelbanestation. Åtgärder för att hantera kraftiga lutningar mot Gärdets tunnelbana och mellan Södra Värtan och Valparaiso bör utredas för att förbättra den rumsliga integrationen och framkomligheten.

Kopplingar från planområdet till Gärdets tunnelbana kan dessutom stärkas genom att hastighetssäkra och förtydliga passager över Södra Hamnvägen.

Stråk kan upplevas väldigt olika under olika tider på dygnet och därför är det dels viktigt att arbeta med belysning, men också tydligt informera och skylta om alternativa vägar som är framkomliga för alla. Bänkar längs gångbanor och promenadstråk underlättar för äldre att vara fysiskt aktiva.

Vistelsegator bör utformas för att tydligt kommunicera att det är låg hastighet som gäller och att gångtrafikanter prioriteras. Givet det periodvis höga trycket på bostadsgårdar och parker som väntas i planområdet är det önskvärt att vistelsegator verkligen inbjuder till vistelse.

**Cykelnät** Säkra korsningspunkter behöver utformas längs Södra och Norra Hamnvägen. Säkra cykelvägar behöver dessutom säkerställas från planområdet till skolorna i Hjorthagen, på Gärdet och framöver Loudden för att möjliggöra för barn att självständigt ta sig till skolan. Överväg sänka hastigheter längs hela Södra Hamnvägen.

**Kollektivtrafik** För att området ska få en regional koppling är Spårväg City en viktig komponent. Stombusslinjer kommer också att finnas inom området med staden bör utreda hur kollektivtrafiken blir ett attraktivt alternativ till bilen om spårdragningen inte blir av. Annars riskerar området att bli bilberoende och trafikallstrande, vilket i sin tur skulle förvärpa trafiksäkerheten och rörelsefriheten för barn. Betyget 4 skulle utan spårtrafiken riskera att sjunka till 2 poäng enligt workshop-deltagarna.

I ett scenario där Svårväg City inte byggs kommer Gärdets tunnelbana belastas i högre utsträckning för de som pendlar till och från city, vilket i högre utsträckning kommer orsaka trängsel för de som redan bor i närmiljön.

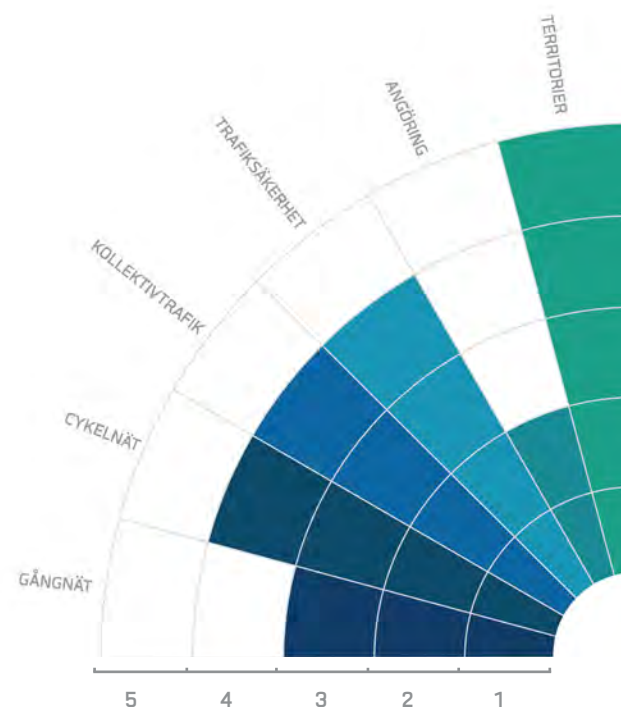
**Trafiksäkerhet** Utforma täta korsningar över Södra och Norra Hamnvägen med hastighetssäkrade passager för gående, främst med hänsyn till barn. Överväg sänkta hastigheter längs hela sträckan för att säkerställa säkra skolvägar.

**Angöring** Utred angöringsproblematik längs Södra Hamnvägen.

Sätt upp mål för uppföljning av projektet efter slutförande. Trygghetsvandring och observationer kan vara en metod för att identifiera brister.

**Gränser** Vid eventuella båtplatser längs kajstråket blir det viktigt att den offentliga karaktären och tillgänglighet för allmänheten säkerställs.

Hamnområdet kommer att vara otillgängligt för allmänheten och antagligen upplevas som ödsligt under kvällstid. Här måste satsningar göras för att motverka stora obefolkade och dåligt upplysta ytor.





## DISKUSSION

Nedan sammanställs och diskuteras de mest springande punkterna för det fortsatta planarbetet.

### SAMMANHÅLLEN STADSDEL

- Platserna inom Södra Värtan är väl sammankopplade, från Södra Hamnvägen till kajstråket, och har potential att bidra till att skapa en sammanhållen stadsdel. En relativt hög täthet av boende, arbetande, förskolebarn och besökare kommer dock att konkurrera om ytorna, både för att kompensera för små förskolegårdar, små bostadsgårdar och få grönytor. Utformning och programmering av förskolegårdar och bostadsgårdar behöver kompensera den ibland låga kapaciteten mätt i yta med ett högt antal värden och kvaliteter. Även de offentliga ytor som ska samnyttjas av många kräver aktiviteter som kan anpassas över dygnets timmar och möjliggöra att olika grupper möts.
- Som ett komplement till dessa utemiljöer, för att inte endast erbjuda kommersiell service, blir det viktigt att i ett tidigt skede öronmärka lokaler för kultur och kostnadsfria mötesplatser av olika slag.

### SAMMANHÅLLEN STAD

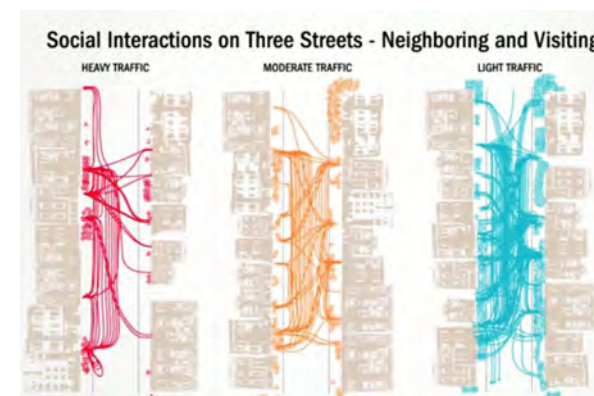
- Utbudet av olika typer av bostäder som passar alla skeden i livet och olika socioekonomiska grupper saknas än så länge inom planområdet. För att området inte ska bosättas av en relativt homogen grupp med en ensidigt resursstark befolkning och motverka segregering på längre sikt behöver det framtida planarbetet formulera

åtgärder för att skapa ett mer diversifierat utbud av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och prisnivåer.

- Som tidigare nämnts med hänvisning till rapporten *"Jämlika livsvillkor och stadsbyggand"* är Norra Djurgårdsstaden ett exempel på ett område som erbjuder gynnsamma livsvillkor och det är därför lämpligt att erbjuda mindre resursstarka grupper att ta del av de goda förutsättningar som skapas. Stadsdelen riskerar annars att cementera det delade Stockholm:
- Miljöprofileringen av området, tillsammans med antalet besökare i form av fartygspassagerare som anländer med kommersiella fartyg, kan antas locka till sig besökare och sätta området på kartan regionalt, nationellt och internationellt.
- För att planområdet och dess omgivning inte ska producera platser som känns otrygga är det viktigt att följa upp planarbetet med exempelvis trygghetsvandringar. Viktigt är även att platser inte anses vara "färdiga" efter genomförande, utan följs upp avseende hur platser fungerar, används och av vilka.
- Södra Hamnvägens utformning och hastighet blir avgörande för flera indikatorers måloppfyllnad. En hastighet på över 30 km/h förhindrar en definition som stadsgata enligt Livsrumsmodellen och vidmakthåller delvis Södra Hamnvägens barriäreffekt. Det leder i förlängningen till sämre rumslig integration och lägre trafiksäkerhet. Hastighetssäkrade korsningspunkter för gående och cyklister blir nödvändigt för att säkerställa barns rörelsefrihet, säkra skolvägar

och naturliga flöden in i området. Nedan syns en illustration från Donald Appleyards forskning (1981) som visar hur trafikmängd och hastighet påverkar den sociala interaktionen mellan två sidor av en gata. Illustrationen över gatan längst till vänster visar vistelser och rörelser (i rött) på en gata med tung trafik. Då Södra Hamnvägens västra sida har högre rumslig integration än den östra blir det desto viktigare att skapa trygga möjligheter att röra sig över gatan. Det blir även en förutsättning för att leda in flöden in i området till de platser och stråk där potential för co-presence förutspås.

- Södra Hamnvägens utformning och trafiksäkerhet berör stadsdelens förutsättningar för ett fungerande vardagsliv, men även stadsdelens koppling och integration med resten av staden.



SOCIAL INTERAKTION PÅ GATOR BEROENDE PÅ TRAFIKMÄNGD. APPELYARD (1981)





Jaktgatan  
14-4  
kv. Gotska Sanden

Älgpasgatan  
18-2  
kv. Gotska Sanden

Djurgårdens  
Gläde

CAFE & DELIKATESSER

Selma Deli  
NORRA  
DJURGÅRDSSTADEN

Selma Deli

CAFE & DELIKATESSER  
Selma Deli  
NORRA  
DJURGÅRDSSTADEN

KÄLLOR



# KÄLLOR

---

## LITTERATUR

Andersson, B (2004) Rädslans rum - trygghetens rum - ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet. Lunds universitet

Appleyard, D. (1981) Livable streets

BREEAM for communities (2011) Technical Guidance Manual version 1

BRÅ (2012) NTU 2012 - Om utsatthet, trygghet och förtroende

Boverket (2015) Gör plats för barn och unga! - En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolan utemiljö

Boverket (2014) Utformningskrav respektive tekniska egenskapskrav

Boverket (2011:5- ALM 2) Tillgänglighet på allmänna platser.

Boverket, BRÅ, Tryggare mänskligare Göteborg (2010) Trygghetsvandring - en vägledning

City of Vancouver (2014) Vancouver's Healthy City Strategy 2014-2025 - A Healthy City for All

Dahlin, Å (2015) Från delad till enad stad - Översiktsplanering för social hållbarhet, Delrapport från Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm

Ewing, R., Cervero, R (2010) Travel and the Built Environment, Journal of the American Planning Association

Faskunger, J. (2007) Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet, Statens Folkhälsoinstitut

Gehl, J (2008) Life Between Buildings

Gehl, J., Johansen Kaefer, L., Reigstad, S (2006) Close encounters with buildings, Urban Design International

Glaeser, E (2012) Stadens triumf (Stockholm: SNS Förlag)

Grahn, P., Stigsdotter, U (2003) Landscape planning and stress. Urban Forestry and Urban Greening.

Göteborgs stad (2012) Ett socialt blandat boende i Göteborg.

Göteborgs stad (2011) Social konsekvensanalys - Människor i fokus 1.0

Healthy Cities, Malmö stad (2013) Hälsofrämjande stadsplanering

Healthy Cities (2016) <http://www.healthycities.se/>

Hillier, Bill (1996) Space is the Machine, Cambridge: Cambridge University Press

Jacobs, J (1961) The Death and Life of Great American Cities

Komossa, Susanne (2010), The Dutch Urban Block and the Public Realm..

LEED ND (2009) LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System

Legeby, A. (2013) Patterns of co-presence - Spatial configuration and social segregation

Legeby, A., Koch, D., Marcus, L., (2015) Jämlika livsvillkor och stadsbyggande - inspel till pågående översiktsplanarbete

Legeby, A., Marcus, L., Berghauser Pont, M., Tahvilzadeh, N. (2015) Storstäder i samverkan: Stadsbyggandets sociala dimension

Loit, J (2014) En stad i världsklass - hur och för vem? En studie om Stockholms sociala stadsplanering

Lowell, R., Husk, K., Bethel, A., Garside, R. (2014) What are the health and well-being impacts of community gardening for adults and children: a mixed method systematic review protocol, Environmental Evidence

Malmö stad (2011) Lekvärdesfaktor för förskolegårdar i Malmö - med syfte att nå en hög lekkvalitet

Malmö stad (2012) Stadens rumsliga påverkan på hälsa

Malmökommissionen (2014) Malmöns väg mot en hållbar framtid - hälsa, välfärd och rättvisa

Mistra Urban Futures (2015) Socialt hållbar stadsdel - Indikatorer och verktyg

Movium (2016:1) Bygga stad för barn och unga - vägledning, inspiration och allmänna råd

Mårtensson, F., Boldemann, C., Söderström, M., Blennow, M., Englund, J-E., Grahn, P. (2009) Outdoor Environment Assessment of Attention Promoting Setting for preschool children - part of salutogenic concept. Health and place vol. 15 ss. 1149-1157

New York City (2014) CEQR TECHNICAL MANUAL

Project for Public Spaces (2016) [www.pps.org/reference/grplacefeat/](http://www.pps.org/reference/grplacefeat/) ([www.pps.org](http://www.pps.org))

Stockholms läns landsting (2013) Värdering av stads-kvaliteter

Stockholms stad (2004) Stockholms parkprogram

Stockholms stad (2012) Stad och hamn i samverkan - Fördjupat program för Södra Värtahamnen

Stockholms stad och Stockholms universitet (2012) Spontanidrott för vilka? En studie av kön och nyttjande av planlagda utomhysytor för spontanidrott under sommarhalvåret

Stockholms stad (2014) Bostadspotential Stockholm

Stockholms stad (2016a) Plan för Gång, cykel- och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden.

Stockholms stad (2016b) Program för hållbar stadsutveckling - Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid

Stockholms stad (2016c) Mobilitetsindex - värdering av hållbart resande i Södra Värtan

Stockholms stad (2016d) Stockholm och statistik - <http://www.stockholm.se/OmStockholm/Fakta-och-kartor/>

Stockholms stad (2016e) Grönare Stockholm - Riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden

Stockholms stad (2015) Skillnadernas Stockholm - Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm

Stockholms stad (2013) Idrottspolitiskt program - Stockholm stad 2013-2017

Spacescape (2015) Mäta stad

Statistiska Centralbyrån (2013) [www.scb.se/sv\\_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Behallare-for-Press/367855/](http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Behallare-for-Press/367855/)

TMR (2014) Segregationen i Stockholmsregionen

Trafikförvaltningen (2016) Resvanor i Stockholms län 2015

Trafikkontoret (2008) Stockholm- en stad för alla. Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö

Trafikkontoret, Spacescape (2016) Bilinnehav och läget i staden

Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting (2009) Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad

Törnqvist A., Olsson S., Claesson S. (2012) Socialt blandat boende i Göteborg

UN Women (2016) <http://www.unwomen.org/en/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>

UN Habitat (2012) Urban planning for City Leaders

UN Habitat (2014) A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles

Vaclay (2001) "The International association for impact assessment"

Hyra & hem (2014-11-24) "Klart vilka som ska börja bygga billigt på Frihamnen" - [www.hemhyra.se/vastra-gotland/klart-vilka-som-ska-borja-bygga-billigt-pa-frihamnen](http://www.hemhyra.se/vastra-gotland/klart-vilka-som-ska-borja-bygga-billigt-pa-frihamnen)

## FÖRELÄSNINGAR

Lia Karsten "The playful city: On the changing character of urban outdoor play and the persistence of 'old' inequalities". 2016-06-17, Stockholm



**SPACESCAPE**

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden  
Tel +46 8 452 97 67 / [www.spacescape.se](http://www.spacescape.se) / [info@spacescape.se](mailto:info@spacescape.se)





Stockholms  
stad

Dnr 2015-08816 tillhörande samrådshandling dec 2016

# Solstudier

Detaljplan Södra Värtan (Antwerpen 2 m fl)  
2016-12-20

[stockholm.se/norradjurgardsstaden](http://stockholm.se/norradjurgardsstaden)



# Innehåll

<b>1. INLEDNING OCH SLUTSATSER</b>	<b>2</b>
<b>2. SOL OCH SKUGGA</b>	<b>4</b>
2:1 Skuggstudier för bebyggelsekvarteren	4
2:3 Skuggstudier för offentliga rum övergripande	10
Värtantorget och Värtanparken	12
Saltparken, Saltkajen och badet	14

## 1. Inledning och slutsatser

Detta PM redogör för solförhållanden inom planområdet. Studien redovisar solljusförhållanden i såväl stadsrummen som de enskilda kvarteren. De datum som studerats är sommarsolstånd och vår- respektive höstdagjämning (de senare ger samma utfall varför de redovisas i gemensamt diagram). Klockslagen som valts är kl 10, 13 och kl 18 vid sommarsolstånd och 9, 13, 15, och 17 vid vår- respektive höstdagjämning.

Planområdet ligger i ett attraktivt läge i Stockholmsregionen där behovet av bostäder är stort. Att bygga tät stad kan stå i konflikt med önskan om soliga stadsrum. Detta har vägts mot behovet av dagsljus och friyta.

Tillgången till direkt solljus är generellt god i området. Bostadsgårdarna i områdets södra del har genomgående flera solbelysta lägen under sommarhalvåret. Vid höst- och vårdagjämning är skuggpåverkan större. Som komplement till bostadsgårdarna är de flesta bostadstaken tillgängliga för utevistelse, dessa är i större omfattning solbelysta under hela dagen. På gårdarna och allmänna platserna planeras för vegetation vilket kan ge svalkande skugga vid behov.

Värtanparken och Värtatorget har mycket goda ljusförhållanden med skuggas till viss del av bebyggelse söder om parken vid höst- och vårdagjämning. Parken kommer att gestaltas så att det finns både skuggiga och solbelysta platser under olika delar av dagen. Saltparken, Saltpiren och Saltkajen med utomhusbadet har mycket goda solförhållanden under sommarhalvåret. Under sen eftermiddag och kväll skuggas delar av Saltkajen från tillkommande bebyggelse. Södra kajen skuggas under eftermiddagar.

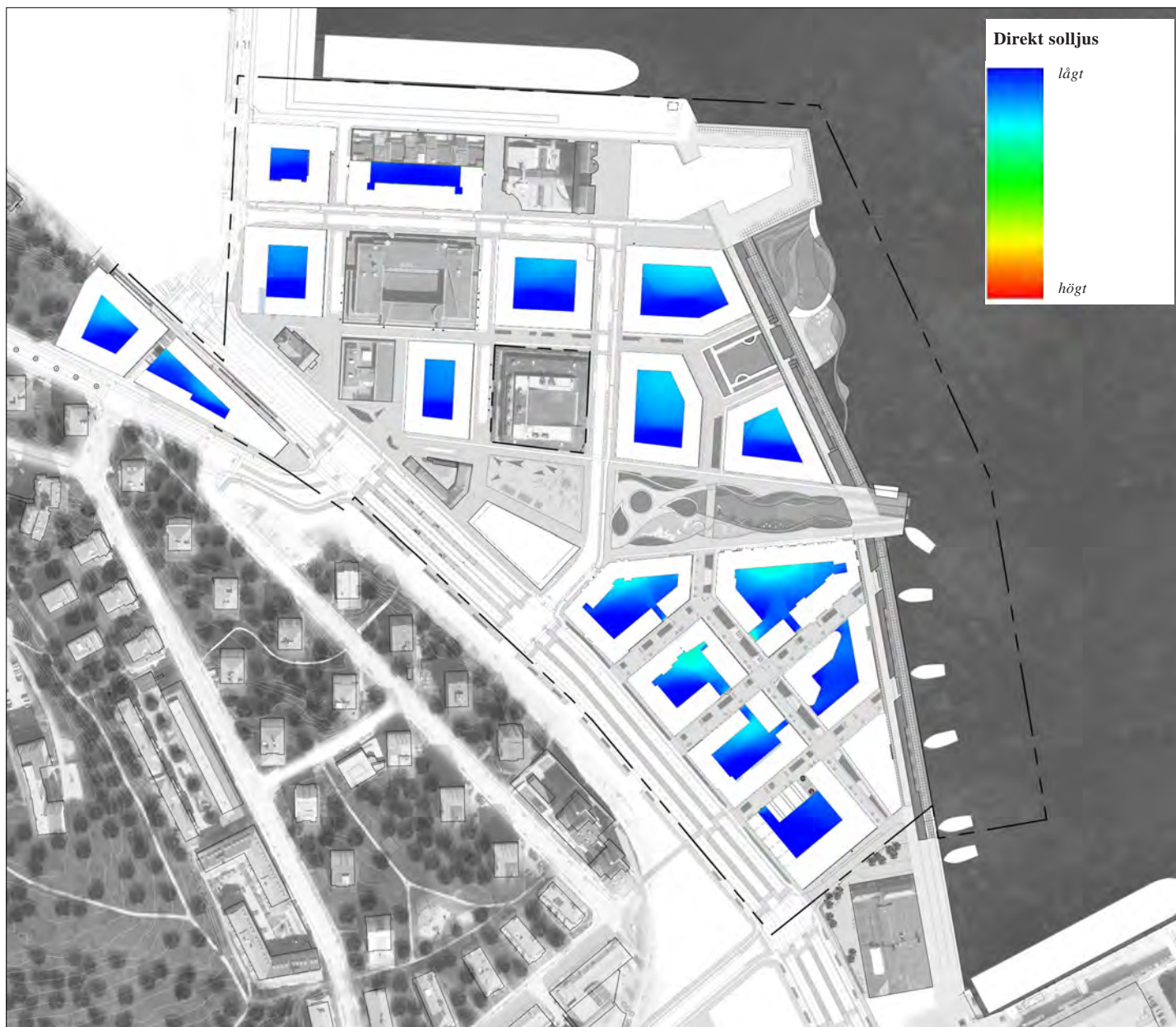
Vistelsegatorna i områdets södra del är orienterade mot sydväst och har goda ljusförhållanden mitt på dagen. Under tidig morgon och sen eftermiddag uppstår viss skuggpåverkan. Gatorna i mellersta och norra delen av planområdet har bäst solförhållande under sen eftermiddag.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplaneförslaget har begränsad påverkan på solljusförhållandena Stadsmiljöer för vistelse i både soliga och skuggiga miljöer tillkommer. Befintlig bebyggelse som är kvar efter planens genomförande påverkas i mindre omfattning. Dagsljusberäkningar kommer att göras av respektive byggherre.



*Orienteringskarta*





## 2.1 SKUGGSTUDIER FÖR BEBYGGELSEKVARTEREN

Diagrammen är en årssol-sammanställning där färgerna relaterar till mängden solljus som faller på marken över ett år. Skalan ovan anger den procentuella tiden över ett år som platsen är solbelyst, rött är som högst och blått som lägst.

Exploateringen i området är hög och bostadsgårdarna är relativt små. Samtliga gårdar är solbelysta någon gång under dagen. Ljusförhållandena är som bäst i de kvarter som innerhåller förskolegårdar då de är något större. I förslaget kompletteras gårdsytorna med taggårdar för utevistelse vilka är i högre grad solbelysta större delen av dagen. De boende har även god tillgång till angränsande offentliga rum som i mycket större utsträckning har direkt solljus.

Ackumulerat över året är bostadsgårdarna i direkt solljus ca 25-30% av tiden.



## De norra kvarteren



### Midsummerafton 21 juni kl 10.00

Alla bostadsgårdar har solbelysta gårdslägen, dock i mindre omfattning för kvarteren Hamburg, Hangö och Narvik. I Stralsund och Klaipėda där förskolor föreslås är de både sol och skugga. Delar av gaturummen är solbelysta men ligger i huvudsak i skugga. Andra stadsrum som parker, torg, badet och kajer är nästintill helt solbelysta. Även vattenrummen är helt solbelysta.



### Midsummerafton 21 juni kl 13.00

Bostadsgårdarna har ytterligare solbelysta lägen, detta är den tidpunkt då gårdarna har som bäst solförhållanden. Detta gäller även de offentliga ytor som samtliga har direkt solljus, undantag är Saltpirens norra del. Gaturummen har direkt solljus i nordsydligt läge.



### Midsummerafton 21 juni kl 18.00

Bostadsgårdarna har i huvudsak hamnat i skugga. Värtantorget och Värtanparken har direkt solljus. Saltparken, Saltpiren och Saltkajen med badet skuggas delvis. Gaturummen har nu direkt solljus i östvästligt läge.



## De södra kvarteren



### Midsummerafton 21 juni kl 10.00

De flesta bostadsgårdarna har solbelysta gårdslägen förutom kvarteren Hull och Dover. Kvarteren Calais och Donostia med dess förskolor har till största del solbelysta gårdar. Vistelsegatorna är delvis solbelysta, framförallt i nordsydligt läge. Södra kajen och Södra Hamnvägen är helt solbelysta.



### Midsummerafton 21 juni kl 13.00

Bostadsgårdarna har ytterligare solbelysta lägen, detta är den tidpunkt då gårdarna har som bäst solförhållanden. Undantag är kvarteret Hull som nästintill helt är i skugga. Vistelsegatorna är till största del solbelysta. Södra kajen skuggas närmast bebyggelsen.



### Midsummerafton 21 juni kl 18.00

Bostadsgårdarna har i huvudsak hamnat i skugga. Vistelsegatorna och Södra kajen är i skugga. Samtliga takterasser har direkt solljus.



## De norra kvarteren



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 09.00

Samtliga bostadsgårdar  
och gaturum har skugga.  
Saltkajen och Saltpiren har  
direkt solljus. Värtaparkens  
och Saltparkens norra del  
har direkt solljus samtidigt  
som den södra delen  
skuggas av bebyggelsen.  
Södra Bassängkajen är helt  
i skugga.



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 13.00

Några bostadsgårdar har fått  
direkt solljus, bl.a. kvarteret  
Klaipeda som innehåller en  
förskolegård. Största delen  
av gårdarna är fortfarande  
i skugga. Gaturummen  
i nordsydlig riktig har  
fått solljus samtidigt som  
Saltkajen hamnat mer i  
skugga.



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 15.00

Bostadsgårdarna och  
gaturummen är till största  
del i skugga. Större delen av  
Värtatorget och Värtapiren  
samt delar av Saltkajen är  
solbelyst.





Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 17.00  
Solen har gått ned.

## De södra kvarteren



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 09.00  
Bostadsgårdarna ligger  
till största del i skugga,  
förskolegården inom  
kvarteret Donostia är delvis  
solbelagt. Södra kajen och  
Mittgatan är solbelyst,  
resterande vistelsegator är i  
skugga.





Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 13.00

Större delen av  
bostadsgårdarna är i skugga.  
Delar av kvarteren Calais och  
Donostia där förskolegårdar  
ligger är solbelysta. Delar  
av vistelsegatorna har direkt  
solljus andra är i skugga.  
Södra kajen är i skugga.



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 15.00

Bostadsgårdarna är till  
största del i skugga med  
undantag från kvarteret  
Calais som delvis är  
solbelyst. Vistelsegatorna i  
östvästlig riktning har direkt  
solljus. Södra kajen är bitvis  
i skugga.



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 17.00

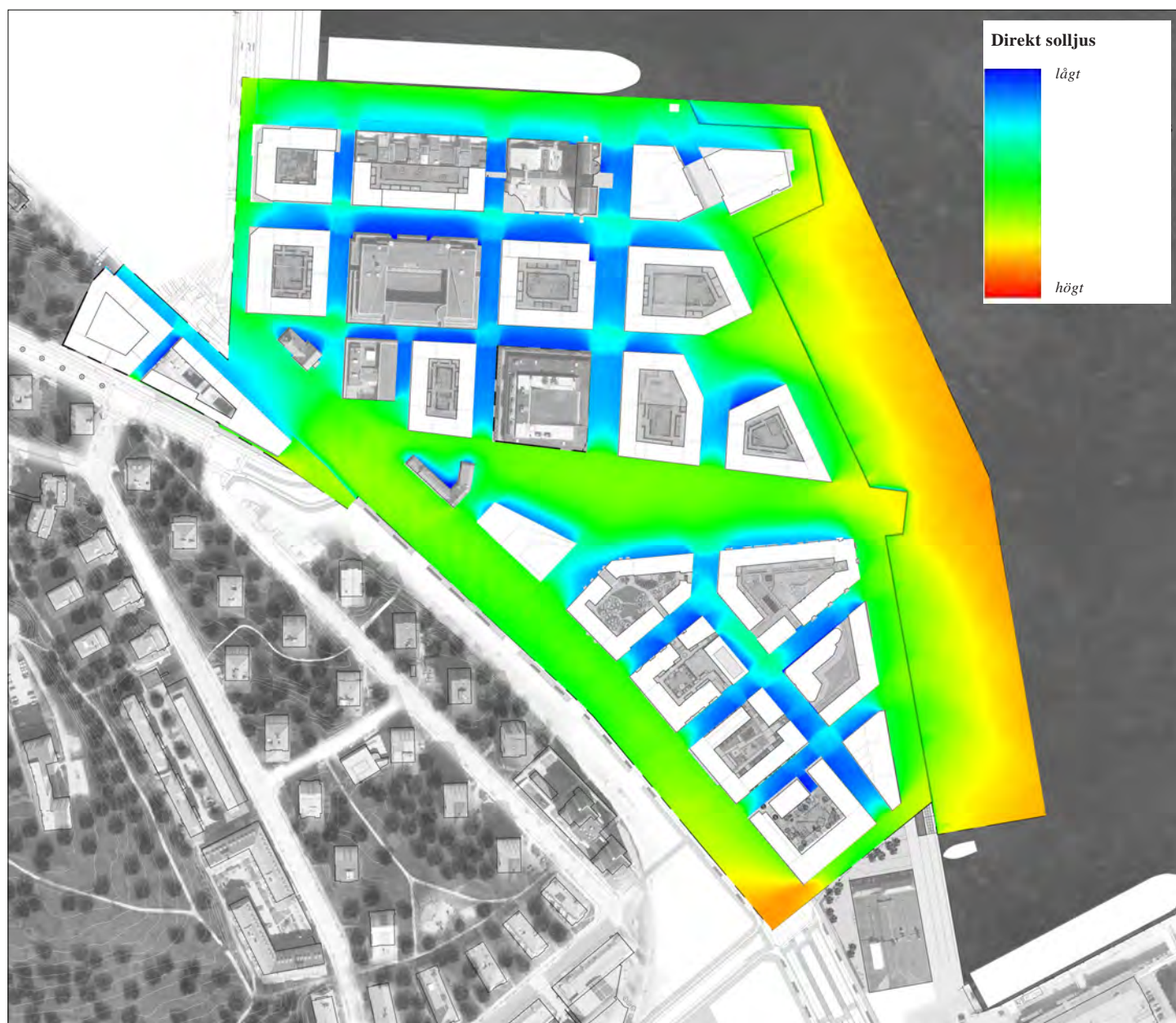
Solen har gått ned.



## 2.2 SKUGGSTUDIER FÖR OFFENTLIGA PLATSER



*Orienteringskarta, offentliga platser*



Diagrammen är en årssol-sammanställning där färgerna relaterar till mängden solljus som faller på marken över ett år. Skalan ovan anger den procentuella tiden över ett år som platsen är solbelyst där rött är som högst och blått som lägst.

Större offentliga ytor som Värtatorget- och Värtaparken, Saltparken och kajerna har generellt mycket god tillgång till direkt solljus. Ackumulerat över året har de allmänna platserna direkt solljus ca 50-70% av tiden. Vistelsegatorna i områdets södra delar och stadsgatorna i de norra delarna har något mindre direkt solljus.



## Värtantorget och Värtanparken

Både Värtantorget och Värtanparken har mycket goda ljusförhållanden både vid midsommar och vår-/höstdagjämning. Vid midsommar skuggas delar av parken närmast bebyggelsen under förmiddagar. Under eftermiddagar är parken helt solbelyst. Delar av Värtantorget skuggas från ca kl 13 och framåt närmast kvarteret Bristol 1, dock i mindre omfattning.

Vid vår-/höstdagjämning skuggas parken i större omfattning under hela dagen, större delen av parken är dock solbelyst under alla tider. Värtantorget är som mest solbelyst under förmiddagar och skuggas delvis av kvarteret Bristol 1 under eftermiddagar.



Midsommarafton  
21 juni kl 10.00



Midsommarafton  
21 juni kl 13.00



Midsommarafton  
21 juni kl 18.00





Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 09.00



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 13.00



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 15.00



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 17.00



## Saltparken, Saltkajen och badet

Kajen, parken och badet har mycket goda ljusförhållanden både vid midsommar och vår-/höstdagjämning. Vid midsommar skuggas olika delar av Saltparken under förmiddagen, större del av parken är dock alltid solbelyst. Under förmiddagar är Saltkajen helt solbelyst fram till ca kl 13. Badet har direkt solljus fram till ca kl 16, efter det infaller fläckvis skuggning.

Vid vår-/höstdagjämning har Saltparken som bäst solförhållanden mitt på dagen. Kajen och badet är fullt solbelyst under förmiddagar, efter kl 13 infaller viss skuggpåverkan. Efter kl 15 är en större del av platserna skuggbelagda med undantag för delar av badet.



Midsommarafton  
21 juni kl 10.00



Midsommarafton  
21 juni kl 13.00



Midsommarafton  
21 juni kl 18.00



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 09.00



Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 13.00





Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 15.00



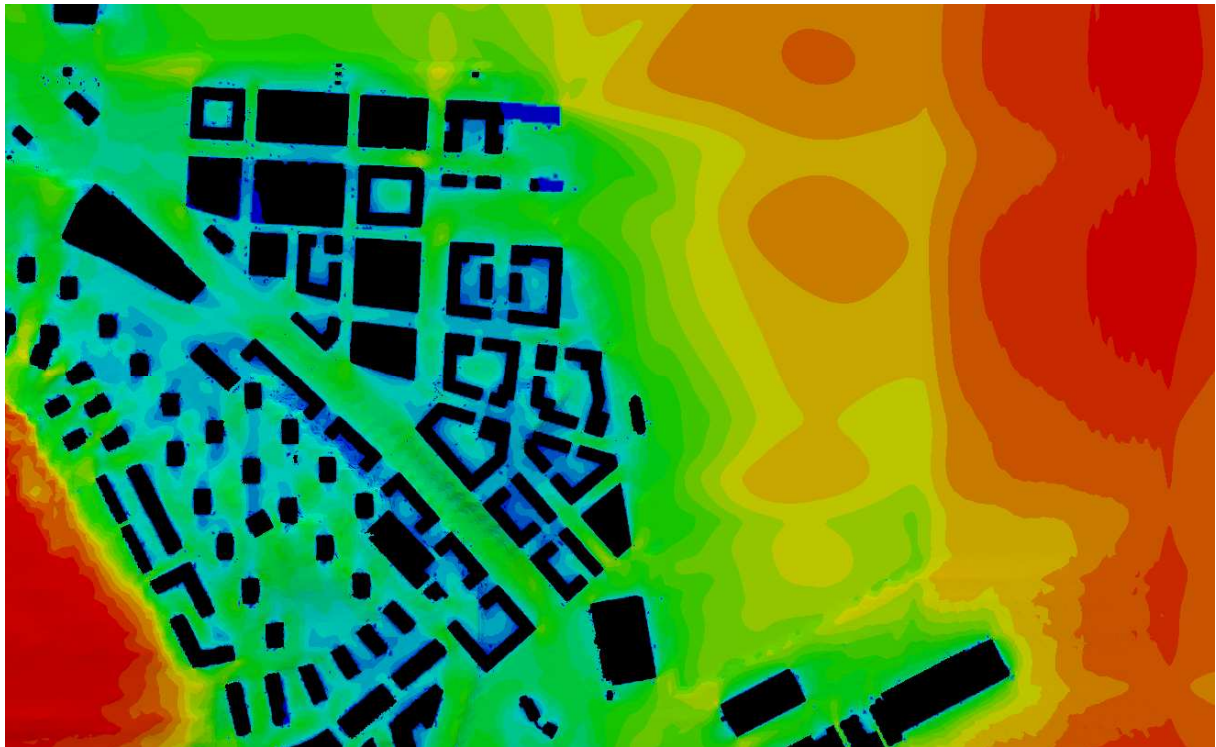
Vår-/höstdagjämning  
21 mars och 21  
september kl 17.00

**Sofia Malmsten**

**RAPPORT NR 2014-06**

# **Vindstudie för Södra Värtahamnen, Stockholm**

## **Delområdet Södra Värtan**





Pärmbild.

Bilden visar ett av vindkomfortkriterierna; den årliga medianvinden på fotgängarnivå i hela området. Färgskalan anger vindhastigheten, där blå färg är låg vindhastighet och röd är 2 m/s eller högre.

Författare:

**Sofia Malmsten**

Granskningsdatum:

**2014-02-13**

Uppdragsgivare:

**Stockholms stad**

Granskare:

**Magnus Asp**

Dnr:

**2013/2216/9.5**

Version:

**1.1**

## Vindstudie för Södra Värtahamnen Stockholm Delområdet Södra Värtan

Uppdragstagare

**SMHI**

601 76 Norrköping

Projektansvarig

**Sofia Malmsten**

011 – 495 81 25

[sofia.malmsten@smhi.se](mailto:sofia.malmsten@smhi.se)

Uppdragsgivare

**Exploateringskontoret, Stockholms stad**

Kontaktperson

**Emma Bernvill**

08-508 26 466

[emma.bernivill@stockholm.se](mailto:emma.bernivill@stockholm.se)

Distribution

Klassificering

**Affärssekretess**

Nyckelord

**Vindstudie, vindkomfort, CFD, Södra Värtan, Stockholm**

Övrigt



Denna sida är avsiktligt tom

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>0</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUND OCH SYFTE .....</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>METODIK .....</b>	<b>1</b>
<b>3.1</b>	<b>Beräkningsteknik .....</b>	<b>1</b>
3.1.1	Beräkningsnät .....	1
3.1.2	Meteorologiska förutsättningar.....	2
<b>3.2</b>	<b>Allmänt om vind och vindkomfort.....</b>	<b>2</b>
3.2.1	Komfortkriterier .....	2
<b>3.3</b>	<b>Allmänt om vindskydd .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>RESULTAT .....</b>	<b>4</b>
<b>4.1</b>	<b>Vindstatistik.....</b>	<b>4</b>
<b>4.2</b>	<b>Vindberäkningar .....</b>	<b>5</b>
4.2.1	Komfortkriterier .....	5
4.2.2	Vindens förstärkning .....	6
<b>5</b>	<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>REFERENSER .....</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>FIGURER.....</b>	<b>9</b>



# 1 Sammanfattning

Stockholms stad tar fram en ny detaljplanering av Södra Värtahamnen i Stockholm och är måna om att skapa ett gott vindklimat i området. SMHI har utfört vindsimuleringar med syftet att beskriva hur vindklimatet kommer att bli med en föreslagen utformning.

Med hjälp av en datormodell har strömningsberäkningar utförts för det aktuella området. Utgångspunkten för detta arbete är CAD-geometrier från uppdragsgivaren och klimatstatistik från Bromma flygplats mätstation.

Vindförhållandena vid åtta olika vindriktningar har studerats med hög detaljrikedom. Beräkningsresultaten har vägts samman med hjälp av vindstatistik och presenteras grafiskt som tvärsnitt på fotgängarnivå i mått som kan jämföras med antagna komfortkriterier. För varje enskild vindriktning presenteras även vindens förstärkning relativt anblåsande ostörda förhållanden (vindförhållandena över ett öppet fält). Följande slutsatser kan dras angående vindmiljön i området:

- Vindmiljön är generellt god i de områden av Södra Värtan som har studerats närmre i den här rapporten.
- Årsmedianen av vindhastigheten ligger inom komfortkriteriet för långvarigt stillasittande i alla de områden som har studerats närmre.
- Andel tid (i procent) som vinden överstiger 5 m/s är generellt låg, även om vissa delområden överskrider komfortkriteriet för önskvärda förhållanden vid långvarigt stillasittande. Detta gäller främst ytor vid kvartersparken och kring Magasin 1 och Hull.
- Området Södra Värtan är väl skyddat av omkringliggande bebyggelse och terräng i hela sektorn sydväst till nord. Den vanligaste vindriktningen är väst, ca 11 % av tiden. Hela den västliga sektorn från syd till nord är vanligare än den östliga.
- Den minst fördelaktiga vindriktningen är nordostlig vind, då området inte är lika skyddat och vinden ligger på över öppet vatten.

## 2 Bakgrund och syfte

Stockholms stad tar fram en ny detaljplanering av Södra Värtahamnen i Stockholm och är måna om att skapa ett gott vindklimat i området. SMHI har utfört vindsimuleringar med syftet att beskriva hur vindklimatet kommer att bli med en föreslagen utformning.

## 3 Metodik

Strömningsberäkningar har genomförts för åtta vindriktningar. Resultaten från dessa modelleringar har sedan sammanvägts med hjälp av vindstatistik från Bromma Flygplats för de olika vindriktningarna, på 1,5 meters höjd över marken, som underlag för en samlad bedömning av vindmiljön.

### 3.1 Beräkningsteknik

Strömningsberäkningarna genomförs med CFD-teknik (Computational Fluid Dynamics). Ekvationer löses för luftens hastighet, tryck och turbulens i ett stort antal punkter i beräkningsvolymen. I vissa avseenden kan tekniken ses som en numerisk vindtunnel. Den CFD-programvara som använts heter OpenFOAM och utvecklats av OpenCFD Ltd i Storbritannien.

CFD-tekniken har länge använts vid aerodynamisk utformning av bilar och flygplan, samt inom en rad andra industritillämpningar. På SMHI har tekniken använts för vindsimuleringar sedan början av 1980-talet.

#### 3.1.1 Beräkningsnät

Modellgeometrin och höjddata för topografin tillhandahölls av uppdragsgivaren. Detaljer i geometrin som inte bedömdes påverka vindmiljön har försumats.

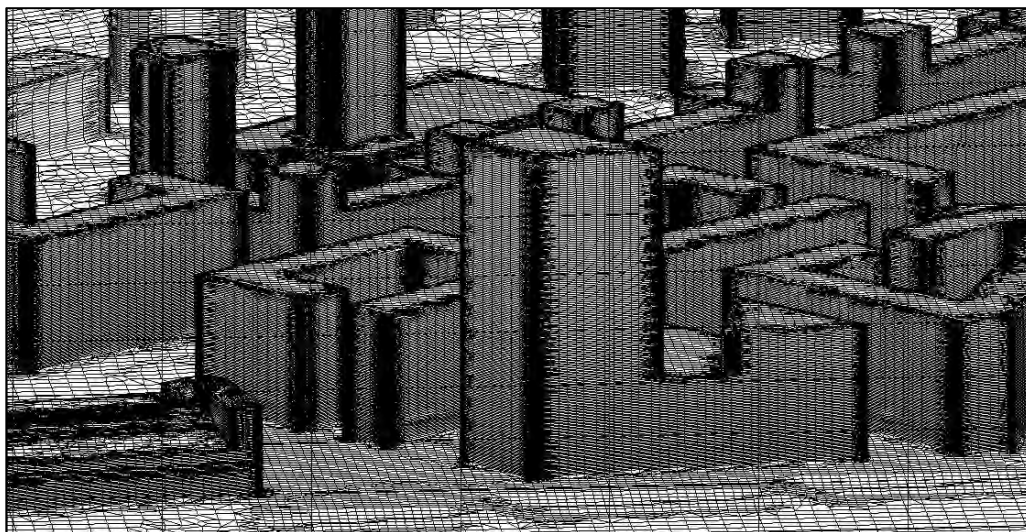
I Figur 1 ses de byggnader som inkluderats i beräkningarna. Ett beräkningsnät skapades för området baserat på ovan nämnda underlag, se Figur 2. Det innebär att luften inom området delades in i ett stort antal celler. Beräkningsnätet anpassades efter byggnadernas form och förtätades i de områden som bedömdes som extra intressanta för att uppnå en högre noggrannhet i beräkningarna.

I varje cell i beräkningsnätet beräknas den tredimensionella vindvektorns riktning och storlek (hur mycket det blåser och åt vilket håll), vindtrycket och den energi som skapas av vindens turbulens.



Figur 1. Beräkningsdomänen med det aktuella området.





*Figur 2. Ett utsnitt av beräkningsnätet. Rutnätet som kan ses på mark och fasader utgör den yttre randen av beräkningsnätet som fyller luftmassan inom området.*

### 3.1.2 Meteorologiska förutsättningar

I denna studie har antagandet gjorts att vindklimatet vid mätstationen på Bromma Flygplats är representativt för ostörda vindförhållanden (som t.ex. på ett öppet fält) vid den aktuella platsen i Stockholm.

CFD-beräkningarna har utförts för åtta vindriktningar. Den anblåsande vinden har förutsatts ha en logaritmisk vertikalprofil som representerar strömning över plan, öppen mark. Denna inflödesvind modifieras kraftigt när den passerar över byggnaderna i beräkningsområdet.

## 3.2 Allmänt om vind och vindkomfort

Vind kan upplevas som besvärande ur flera aspekter. Vid hård vind ( $> 10$  m/s) utövar vinden ett tryck mot kroppen som kan skapa balanssvårigheter och innebära olycksrisker för fotgängare, speciellt vintertid i kombination med snö och halka. Vindtrycket är proportionellt mot kvadraten på vindhastigheten vilket betyder att vindtrycket ökar mycket snabbt med ökande vindhastighet.

Hårda vindar är dessutom ofta byiga, dvs. de byter riktning ofta och plötsligt, vilket förstärker obehaget ytterligare. Byigheten blir speciellt stark i passager mellan byggnader och vid hörn, där luftens strömning ändras kraftigt över korta avstånd.

Vinden upplevs som besvärande ”blåsigt” redan vid avsevärt lägre hastigheter än 10 m/s. Toleransgränsen är flytande och beror bl.a. på personens ålder, typ av aktivitet samt klädsel. Vid låga temperaturer ger redan en svag vind en påtaglig köldförnimmelse och begränsar kraftigt den tid man kan uppehålla sig på en viss plats utan att uppleva obehag. De vindriktningar som medför speciellt låga temperaturer kan därför fordra särskild uppmärksamhet vid detaljplanering av den yttre miljön. Vid en lufttemperatur på t.ex.  $0^{\circ}\text{C}$  förlorar kroppen ca dubbelt så mycket värme per tidsenhet vid 5–6 m/s som vid vindstilla. Annorlunda uttryckt motsvarar denna vindökning en upplevd skillnad i temperatur på ca  $-8^{\circ}\text{C}$ .

### 3.2.1 Komfortkriterier

Vid utvärdering av komfortkriterier används begreppet ”upplevd vind”. Upplevd vind innebär att man förutom medelvindhastigheten även tar hänsyn till vindens byighet. Detta eftersom turbulens eller ”byighet” påverkar vindkomforten negativt. Den upplevda vinden, även kallad ekvivalent vind, är den vindhastighet på ett öppet fält som skulle ge upphov till samma komfortupplevelse. Byigheten är ofta högre i bebyggelse än på ett öppet fält, vilket innebär att den upplevda vindhastigheten ofta är något högre än medelvindhastigheten.

Vindens mekaniska verkan på kroppen börjar bli besvärande då den upplevda vindhastigheten  $V_e$  överskrider gränsvärdet 5 m/s.

För att vindmiljön på en viss plats skall kunna betecknas som godtagbar får detta gränsvärde inte överskridas under mer än en viss procentuell andel av tiden under ett genomsnittligt år. Hur stor denna andel får vara beror på typen av aktivitet. För ytor avsedda för kortvarig vistelse, t.ex. gång- och cykelvägar, kan man acceptera att gränsen 5 m/s överskrids relativt ofta medan man för ytor avsedda för långvarigt stillasittande endast kan acceptera överskridande i sällsynta fall.

Komfortkriterierna för vindens mekaniska verkan är differentierade dels enligt Davenport (1972) dels förenklade enligt Glaumann (1988), se Tabell 1. Procenttalen anger den högsta andel av tiden under ett år som gränsvärdet 5 m/s för upplevd vindhastighet får överskridas. Ju längre tid som gränsvärdet överskrids, ju högre sannolikhet för att tillfällen med mycket höga vindhastigheter och hög turbulensintensitet inträffar under överskridandeperioden. Exempelvis ser vi att på platser avsedda för promenad, anser Davenport att det är tolerabelt att vindhastigheten överskrider 5 m/s högst 23 % av tiden, obehagligt om vindhastigheten överskrids 34 % av tiden och farligt om den överskrids 53 % av tiden.

Vindkomforten kan också bedömas utifrån årsmedianen av den upplevda vinden, se Tabell 2.

Erfarenheter från tidigare vindkomfortberäkningar gjorda på SMHI visar att komfortkriterierna generellt är konservativa. Därför har vi valt att använda Davenports kriterier för långvarigt stillasittande/stillastående, Tabell 1, snarare än kriterierna för kortvarigt stillasittande/stillastående. Också kriterierna i Tabell 2 har använts.

*Tabell 1. Komfortkriterier, högsta andel av tiden under ett år som gränsvärdet 5 m/s för upplevd vindhastighet bör överskridas enligt Davenport och Glaumann, Glaumann och Westerberg 1988, Davenport 1972.*

Aktivitet	← Davenport →			Glaumann
	Tolerabelt	Obehagligt	Farligt	Högst
Cykel, Snabb gång	43 %	50 %	53 %	50 % (risk för skador)
Promenad	23 %	34 %	53 %	50 % (risk för skador)
Kortvarigt stillastående / stillasittande	6 %	15 %	53 %	20 % (acceptabelt)
Långvarigt stillastående / stillasittande	0.1 %	3 %	53 %	0.5 % (önskvärt)

*Tabell 2. Komfortkriterier, årsmedian av den upplevda vinden som ej bör överskridas, Glaumann och Westerberg, 1988.*

Vistelsemiljö	Årsmedian av den upplevda vinden som ej bör överskridas [m/s]
Gång- och cykelvägar – risk för personskador	5
Ytor för kortare uppehåll, t.ex. torg, busshållplatser – gräns för acceptabla förhållanden	3
Ytor för längre uppehåll stillasittande, t.ex. uteplatser, lekplatser – gräns för önskvärda förhållanden	1.5



### 3.3 Allmänt om vindskydd

Vindskydd används för att minska vindhastigheten och vindturbulensen. Inne i bebyggelse kan syftet med ett vindskydd vara att skydda bebyggelsen i sin helhet, för att få en lägre vindavkylning eller vindskydd i utemiljön, runt t ex vistelseytor.

Det finns två huvudtyper av anlagda vindskydd. Dels *fjärrskydd*, som är höga och relativt glesa och huvudsakligen består av trädplanteringar och dels *närskydd*, som är lägre och tätare, t ex plank eller skärm, buskage mm. Fjärrskydden har till uppgift att ge ett allmänt vindskydd åt stora ytor medan närskydden är till för att kraftigt reducera vinden över ett litet område.

Mätningar visar att ett mycket tätt vindskydd reducerar vindhastigheten kraftigt men att hastigheten dock kommer att tillta snabbare på läsidan än vid mindre täta vindskydd. Hur stor genomsläpplighet en vindskyddande skärm ska ha beror på storleken av den yta som den ska skyddas, höjden över marken och den vindreduktion som ska uppnås. Täta eller något genomsläppliga vindskydd, närskydd, har till uppgift att kraftigt reducera vinden över en mindre yta, t ex uteplatser, balkonger eller andra platser där människor mer eller mindre kommer att vistas sittande.

En genomsläpplig skärm minskar virvelbildningen eftersom den minskar tryckskillnaderna mellan lovert och lä. Vindreduktionen bakom och framför en genomsläpplig skärm blir mindre än vid en tät skärm, men läområdet kommer att sträcka sig längre bakom skärmen.

En läplantering skiljer sig i effektivitet och planeringsmässigt ifrån t ex en tät skärm. Grenar och löv rör sig mer eller mindre beroende på vindhastigheten, och eftersom en plantering inte blir den andra lik, kan effektivitet och planeringsprinciper bara beskrivas i stora drag. En läplantering tappar dessutom en viss effekt då, och om, de tappar sina löv. Vid ett helt nytt område bör därför skyddande träd i så stor utsträckning som möjligt sparas. Annars är användandet av snabbväxande arter i kombination med skärmar mer effektivt. En mer ingående diskussion om vindskyddande metoder ges i Glaumann och Westerberg (1988).

## 4 Resultat

### 4.1 Vindstatistik

Figur B 4 till B 29 visar vindrosor från Bromma Flygplats mätstation (figurer märkta B återfinns i kapitel 7, Figurer). Vindrosorna visar vindriktningsförhållanden på 10 meters höjd. Vindriktningen anger den riktning varifrån vinden blåser. Ringar för procentsats av tiden finns utritade i figurerna. Exempelvis kan man läsa ut av Figur B 4, som visar vindarna under hela året, att den västliga sektorn från syd till nord är vanligare än den östliga. Allra vanligast är västlig vind med totalt cirka 11 % av tiden. För västlig vind kan man också läsa ut att vindar med styrkan 0,5-2,5 m/s (grön) svarar för ca 2 % av tiden, vindar på 2,5–4,5 m/s (gul) svarar för ca 5 % av tiden osv.

Underlaget till vindrosorna är observationer var tredje timme under perioden 1961-2013, förutom de väderspecifika vindrosorna (Figur B 25-29) där väderdata endast finns tillgängliga 2004-2013.

Figur B 5 till B 24 visar vindrosor för de olika årstiderna. För varje årstid finns en vindros för hela dygnet, och fyra vindrosor som representerar förmiddag (kl. 06 och 09), eftermiddag (kl. 12 och 15), kväll (kl. 18 och 21) samt natt (kl. 00 och 03). Angiven tid är i UTC. Svensk vintertid är UTC +1 timme och svensk sommartid är UTC +2 timmar.

Under vintern dominerar vindar från sektorn syd till nordväst över väst, med vindar rakt från väst under ca 14 % av tiden. Vindriktningen fördelar sig på liknande sätt under hela dygnet.

Under våren är vindarna mer jämnt fördelade, men fortfarande dominerar västliga vindar tätt följt av nordliga och sydliga. Under dagen dominerar västliga och nordliga vindar, men framåt kvällen är sydliga vindar vanligare och nattetid är vindriktningen mer jämnt fördelad.

Under sommaren och hösten är vindar från sektorn syd till väst över sydväst vanligast, och mönstret går i huvudsak igen dygnet runt. Även på sommaren kan man dock se att vinden ofta är västlig på dagen och mer sydlig framåt kvällen. Om alla årstider kan generellt sägas att vindhastigheterna är högre under dagen än nattetid.

Figur B 25 visar att det vid nederbörd generellt är vanligast med vindar från nord eller syd, samt nordostliga vindar.

I Figur B 26 och B 27 skiljer man på regn eller duggregn respektive snö eller snöblandat regn. I Figur B 26 ser man att vindar från syd dominerar vid regn eller duggregn, men att nordliga och sydostliga vindar också är förekommande. I Figur B 27 ser man att vindar från nord och nordnordost är vanligast i samband med snö eller snöblandat regn. Sammanfattningsvis visar Figur B 25 - 27 att vindar från väst, som är den vanligaste förekommande vindriktningen över året, inte är vanlig vid nederbörd i någon form.

Figur B 28 visar en vindros för de tillfällen då det blåser minst 5 m/s samtidigt som det kommer nederbörd i form av snö och/eller regn. Figuren visar att vindar från sektorn ostsydost till syd är vanligast vid dessa väderförhållanden.

Figur B 29 visar en vindros för de tillfällen då det blåser kraftigt (8 m/s). Vind från väst och sydost är vanligast förekommande vid dessa väderförhållanden.

## 4.2 Vindberäkningar

Resultaten från strömningsberäkningarna presenteras på 1,5 m höjd över marken i Figur B 30-39. Y-riktningen i figurerna är norrut medan X-riktningen följaktligen är österut, om inget annat anges. I vissa figurer är också vindvektorer inlagda för att visa vindens riktning.

### 4.2.1 Komfortkriterier

Figur 3 visar de platser som har bedömts som särskilt intressanta att analysera. En sammanställning av årsmedianen av vindhastigheten (Figur B 30) och hur många procent av tiden som vindhastigheten överskrider 5 % (Figur B 31) vid de valda platserna, presenteras i relation till komfortkriterierna i Tabell 3.



Figur 3. Platser som studerats närmre; 1) Kvartersparken, 2) Bristolplatsen, 3) Kaj med ev. uteservering, 4) Kaj vid Hull, 5) Öppen yta vid Magasin 1, 6) Gata NV om Hull och 7) Gata SV om Hull.



Tabell 3. Sammanställning för alla vindriktningar över hela året. Tolerabla förhållanden markeras med grönt, gult överskrider denna nivå. Skalan är tagen från Glaumanns gränsvärden för upplevd vindhastighet (längre stillasittande) angivna i Tabell 2 samt Davenports kriterier för vindkomfort vid långvarigt stillasittande/stillastående angivna i Tabell 1.

		Medianvindhastighet [m/s]	% av tiden > 5 m/s
1	Kvartersparken	1	0-1,1
2	Bristolplatsen	0,4-1	0-1
3	Kaj med ev. uteservering	0,3-1,1	0-0,1
4	Kaj vid Hull	0,4-1,3	0-2
5	Öppen yta vid Magasin 1	0,7-1,3	0-1,8
6	Gata NV om Hull	0,5-1	0-0,8
7	Gata SV om Hull	0,9-1,3	0-0,8

En jämförelse av beräkningsresultaten med komfortkriterierna visar att vindmiljön generellt är god i området. Årsmedianen av vindhastigheten ligger inom komfortkriteriet för långvarigt stillasittande i alla de områden som har studerats närmre.

Andel tid (i procent) som vinden överstiger 5 m/s är också generellt låg. Det kan ofta bli blåsig vid byggnaders hörn, vilket framförallt syns vid kvartersparken och ytorna kring Magasin 1 och Hull, där andelen tid med vindhastigheter över 5 m/s på vissa platser är högre än vad som är önskvärt enligt Glaumann (Tabell 1). I kapitel 4.2.2 finns en genomgång av vilka vindriktningar som är mindre fördelaktiga.

Bristolplatsen och kajsträckan där man planerar att ha uteserveringar har till största del ett gott vindklimat.

#### 4.2.2 Vindens förstärkning

Figur B 32 - 39 visar hur vinden förstärks i bebyggelsen vid olika vindriktningar på 1,5 m höjd över marken. Vindens förstärkning anges i form av en faktor relativt hur vinden upplevs på ett fält eller annan öppen plats. Exempelvis; siffran 1,1 motsvarar 1,1 gångers förstärkning. En förstärkning på 1,5 innebär således att vinden upplevs blåsa 50 % mer än över öppna ytor i närheten.

Vi rekommenderar att bilderna över vindens förstärkning framförallt används för att studera strömningsmönstret och få en förståelse för vilka byggnader som orsakar förstärkning av vinden eller ger lä. Tabell 4 sammanfattar vindens förstärkning och hur den varierar vid valda ytor.

Tabell 4. Vindförstärkningen i några intressanta punkter för samtliga undersökta vindriktningar. Grön färg visar en vindförstärkning som är mindre än eller lika med 1 ggr, gul färg visar förstärkning upp till 1,5 ggr och orange färg visar förstärkning däröver. Förstärkningen anges relativt ostörda anblåsande vindar (t.ex. vind över ett öppet fält).

	Vindriktning	N 0°	NO 45°	O 90°	SO 135°	S 180°	SV 225°	V 270°	NV 315°
1	Kvartersparken	0-0,6	0-1,4	0-1,2	0-0,7	0-0,3	0-0,6	0,1-0,8	0,1-0,7
2	Bristolplatsen	0,2-0,6	0-0,6	0-0,5	0-0,7	0-0,7	0-0,3	0,1-0,8	0,1-0,6
3	Kaj med ev. uteservering	0-0,8	0,6-0,9	0-0,4	0-0,6	0-0,3	0,1-0,3	0-0,3	0,1-0,6
4	Kaj vid Magasin 1	0,7-0,9	0-1,5	0,2-0,8	0,2-0,6	0-1,1	0-0,7	0-0,7	0,1-0,7
5	Öppen yta vid Magasin 1	0,1-0,7	0-1,5	0,8-1,2	0,2-0,6	0,6-0,8	0,3-0,9	0-0,7	0,1-0,7
6	Gata NV om Hull	0-0,4	0,7-1,5	0-1,2	0-0,5	0,1-0,9	0-0,7	0-0,6	0-0,4
7	Gata SV om Hull	0,4-0,9	0,2-0,8	0-1,1	0-0,7	0,6-0,8	0,6-0,9	0-0,6	0,1-0,7

Figurerna med vindens förstärkning motiverar samma slutsatser som komfortkriterierna; vindmiljön är generellt god i de områden av Södra Värtan som studerats närmre. I sektorn sydväst till nord är dessa områden väl skyddade av kringliggande bebyggelse och terräng. Vindriktningar från denna sektor är också vanligast under året (se Figur B 4).

I östlig riktning finns inte samma skydd, och vinden ligger på från nordost och ost över öppet vatten. Detta ger något högre förstärkning av vinden, vilket leder till att man kan uppleva vissa ytor kring Hull som blåsiga (se figur B 33 och 34). Östliga och nordostliga vindar är inte så vanliga under året eller under enskilda årstider. Nordliga och nordostliga vindar är de dominerande vindriktningarna vid snönederbörd.



## 5 Slutsatser

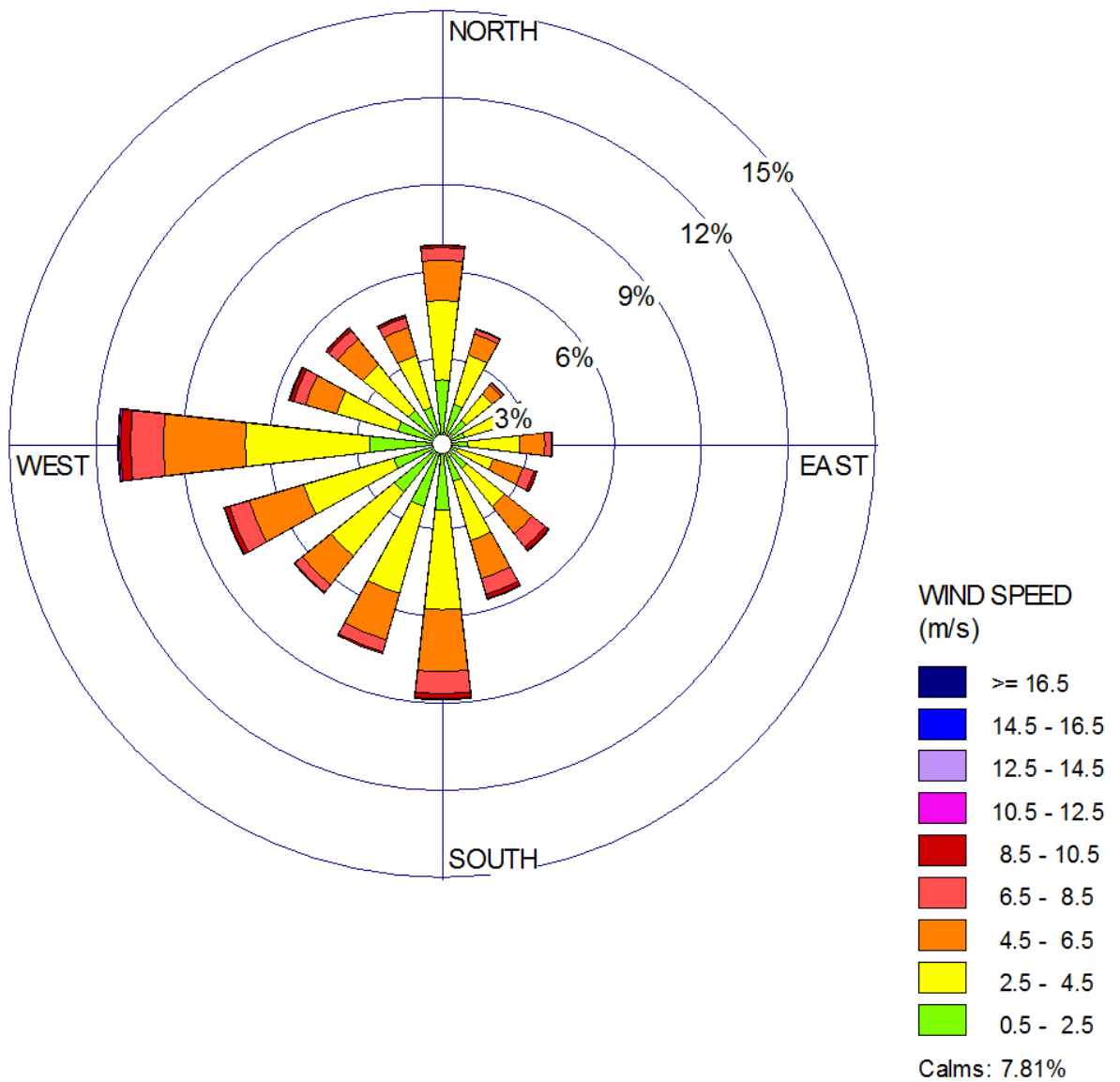
- Vindmiljön är generellt god i de områden av Södra Värtan som har studerats närmre i den här rapporten.
- Årsmedianen av vindhastigheten ligger inom komfortkriteriet för långvarigt stillasittande i alla de områden som har studerats närmre.
- Andel tid (i procent) som vinden överstiger 5 m/s är generellt låg, även om vissa delområden överskrider komfortkriteriet för önskvärda förhållanden vid långvarigt stillasittande. Detta gäller främst ytor vid kvartersparken och kring Magasin 1 och Hull.
- Området Södra Värtan är väl skyddat av omkringliggande bebyggelse och terräng i hela sektorn sydväst till nord. Den vanligaste vindriktningen är väst, ca 11 % av tiden. Hela den västliga sektorn från syd till nord är vanligare än den östliga.
- Den minst fördelaktiga vindriktningen är nordöstlig vind, då området inte är lika skyddat och vinden ligger på över öppet vatten.

## 6 Referenser

Davenport, A.G. (1972): *An approach to human comfort criteria for environmental wind conditions*. CIB/WMO Colloquium Teaching the Teachers, Swedish National Building Research Institute, Stockholm.

Glaumann, M. och Westerber, U. (1988): *Klimatplanering VIND*. Statens Institut för Byggnadsforskning. Svensk Byggtjänst, Stockholm.

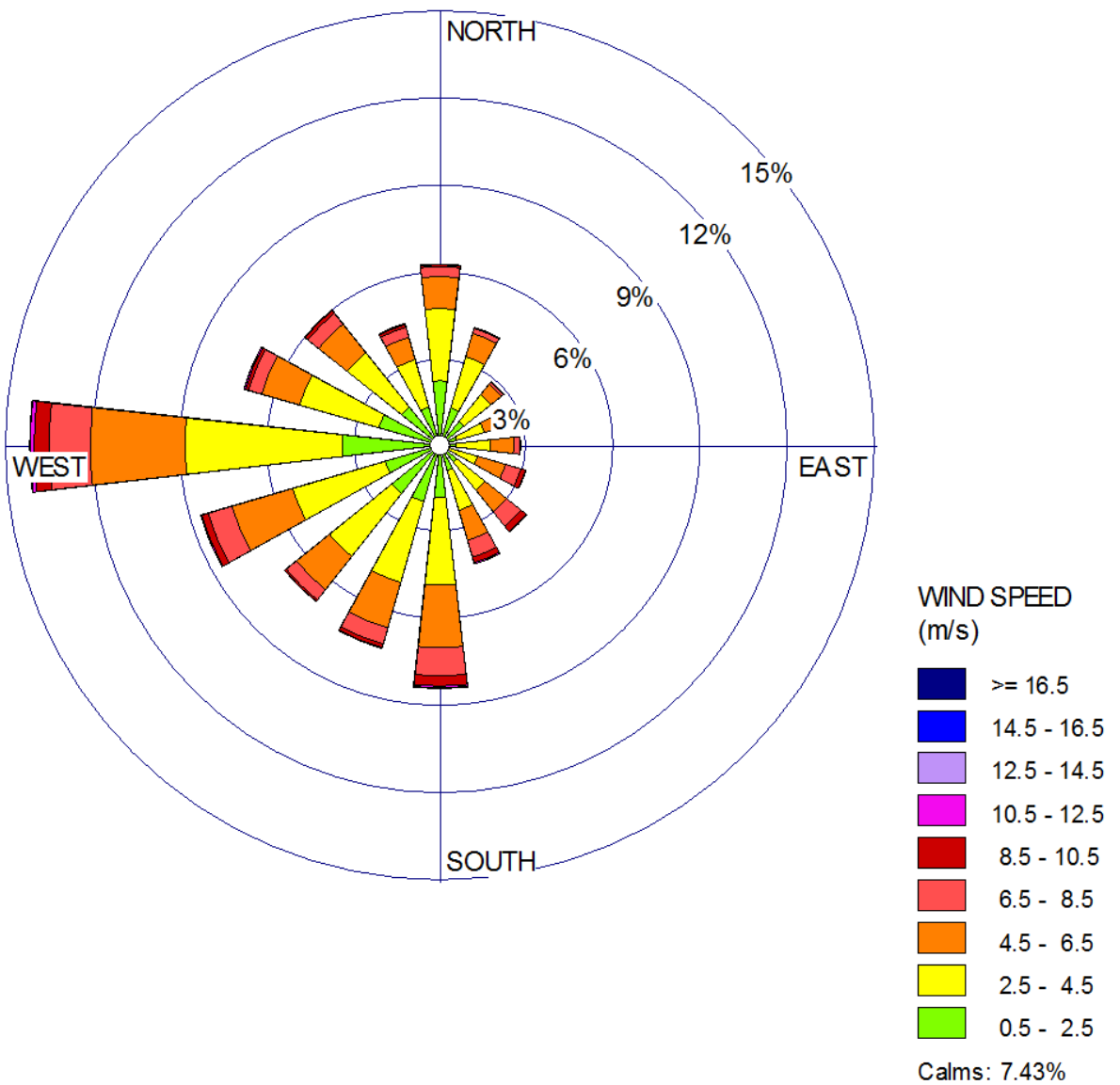
## 7 Figurer



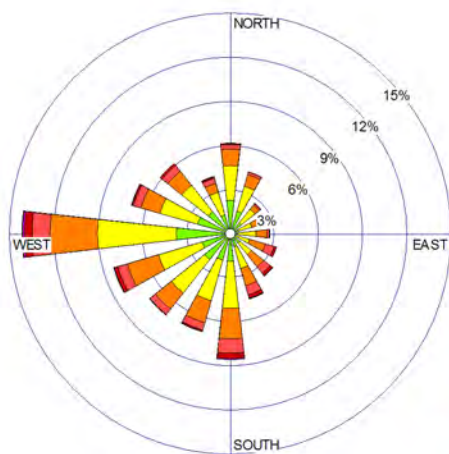
Figur B 4. Vindros Bromma flygplats för hela året, 1961-2013. Medelvind 3.64 m/s.



## Vinter



Figur B 5. Vindros Bromma flygplats, dec-feb, 1961-2013. Medelvind 3.77 m/s.

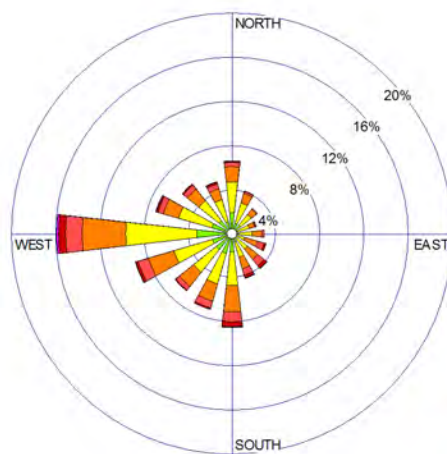


WIND SPEED  
(m/s)

- ≥ 16.5
- 14.5 - 16.5
- 12.5 - 14.5
- 10.5 - 12.5
- 8.5 - 10.5
- 6.5 - 8.5
- 4.5 - 6.5
- 2.5 - 4.5
- 0.5 - 2.5

Calms: 7.94%

Figur B 6. Vindros Bromma flygplats, dec-feb, 1961-2013, kl. 06 och 09 UTC.  
Medelvind 3.71 m/s.

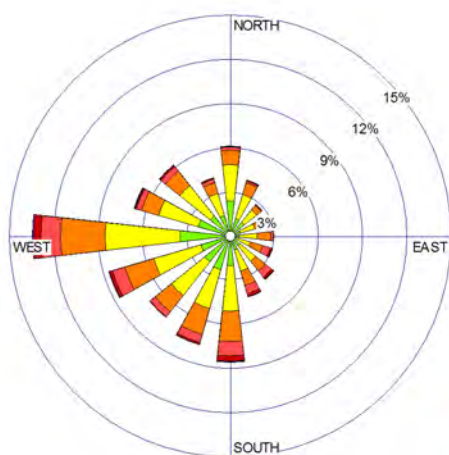


WIND SPEED  
(m/s)

- ≥ 16.5
- 14.5 - 16.5
- 12.5 - 14.5
- 10.5 - 12.5
- 8.5 - 10.5
- 6.5 - 8.5
- 4.5 - 6.5
- 2.5 - 4.5
- 0.5 - 2.5

Calms: 4.00%

Figur B 7. Vindros Bromma flygplats, dec-feb, 1961-2013, kl. 12 och 15 UTC.  
Medelvind 4.05 m/s.

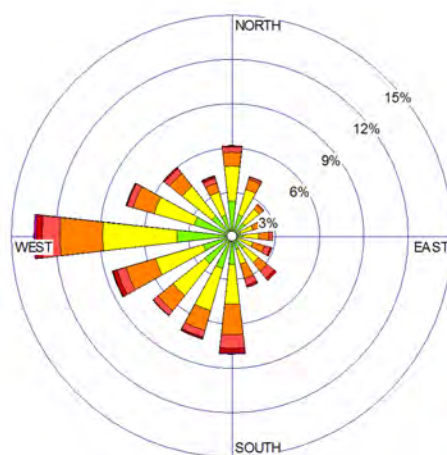


WIND SPEED  
(m/s)

- ≥ 16.5
- 14.5 - 16.5
- 12.5 - 14.5
- 10.5 - 12.5
- 8.5 - 10.5
- 6.5 - 8.5
- 4.5 - 6.5
- 2.5 - 4.5
- 0.5 - 2.5

Calms: 8.22%

Figur B 8. Vindros Bromma flygplats, dec-feb, 1961-2013, kl. 18 och 21 UTC.  
Medelvind 3.64 m/s.



WIND SPEED  
(m/s)

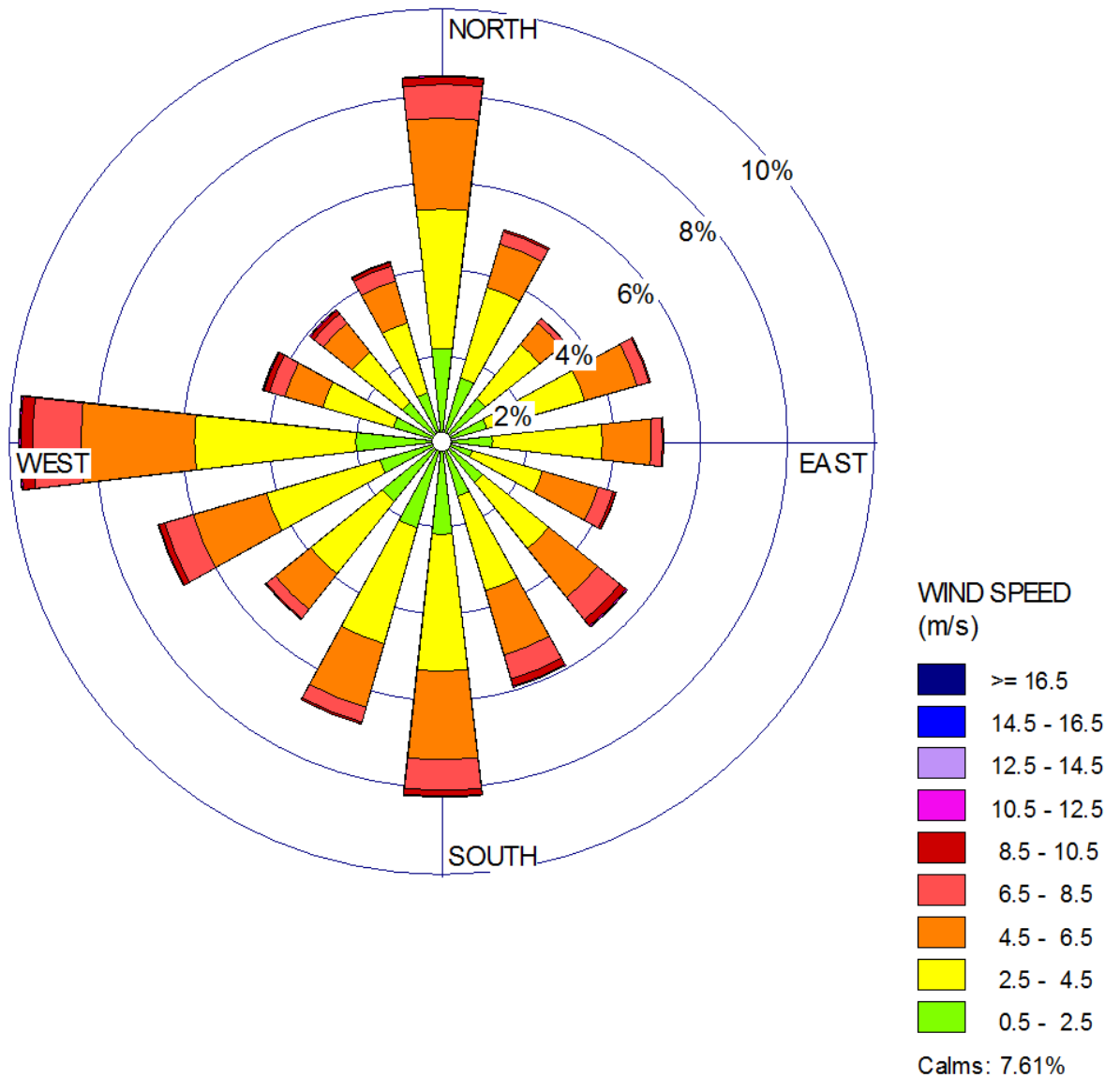
- ≥ 16.5
- 14.5 - 16.5
- 12.5 - 14.5
- 10.5 - 12.5
- 8.5 - 10.5
- 6.5 - 8.5
- 4.5 - 6.5
- 2.5 - 4.5
- 0.5 - 2.5

Calms: 9.35%

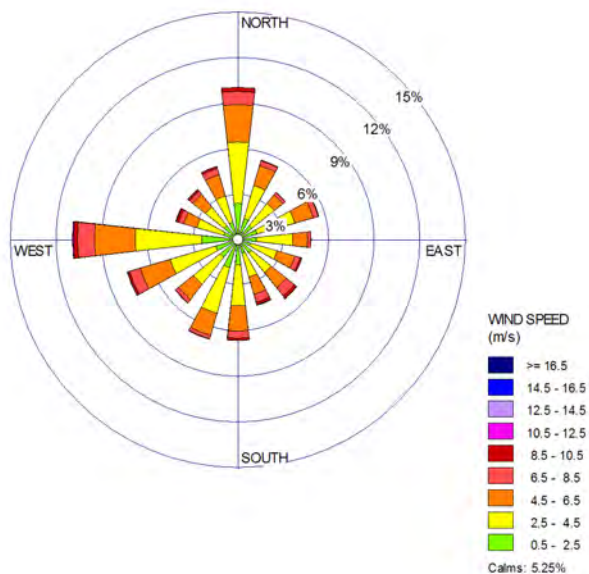
Figur B 9. Vindros Bromma flygplats, dec-feb, 1961-2013 kl. 00 och 03 UTC.  
Medelvind 3.53 m/s.



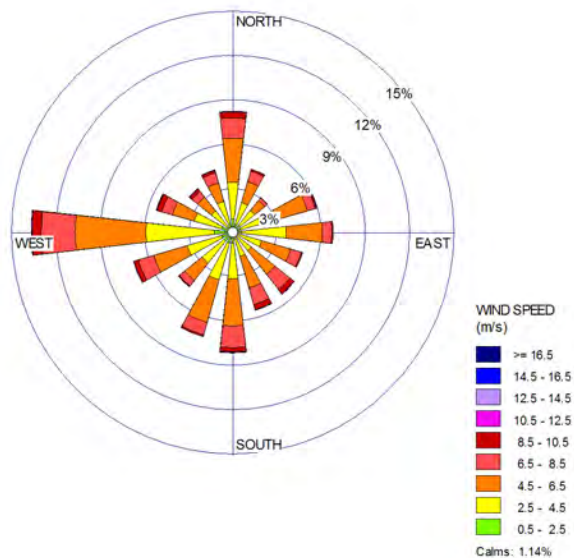
Vår



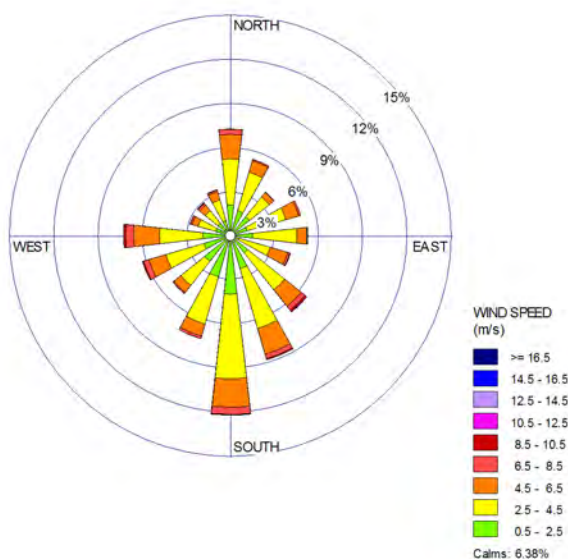
Figur B 10. Vindros Bromma flygplats, mar-maj, 1961-2013. Medelvind 3.72 m/s.



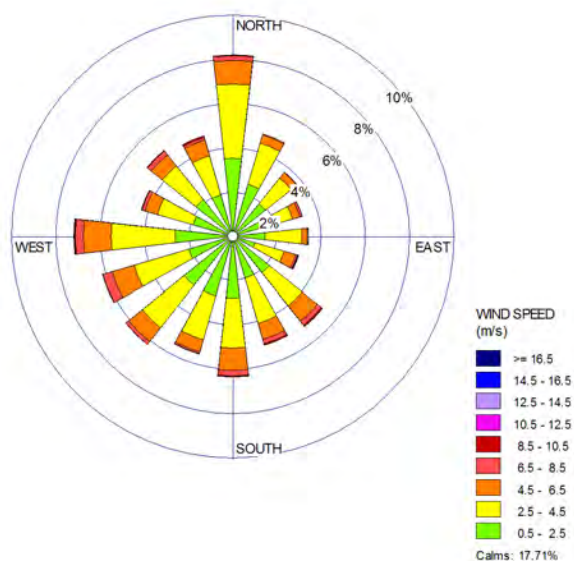
Figur B 11. Vindros Bromma flygplats, mar-maj, 1961-2013, kl. 06 och 09 UTC.  
Medelvind 3.83 m/s.



Figur B 12. Vindros Bromma flygplats, mar-maj, 1961-2013, kl. 12 och 15 UTC.  
Medelvind 4.91 m/s.



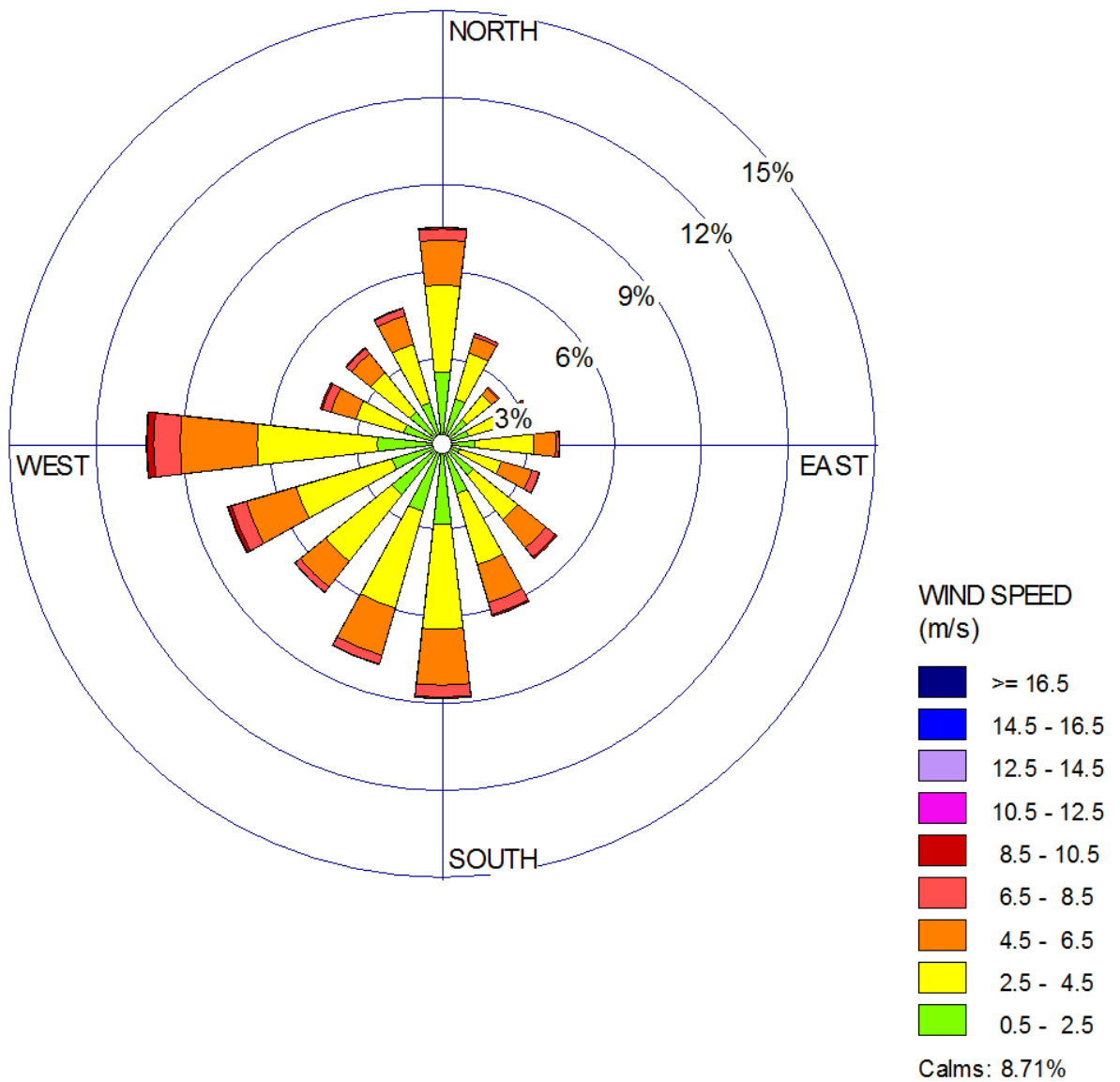
Figur B 13. Vindros Bromma flygplats, mar-maj, 1961-2013, kl. 18 och 21 UTC.  
Medelvind 3.3 m/s.



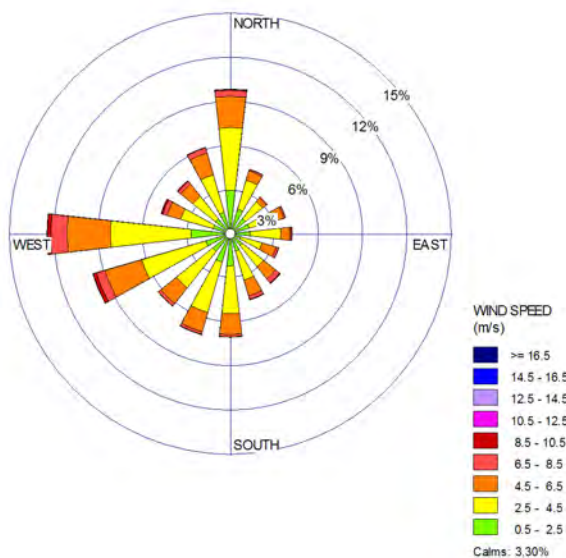
Figur B 14. Vindros Bromma flygplats, mar-maj, 1961-2013 kl. 00 och 03 UTC.  
Medelvind 2.60 m/s.



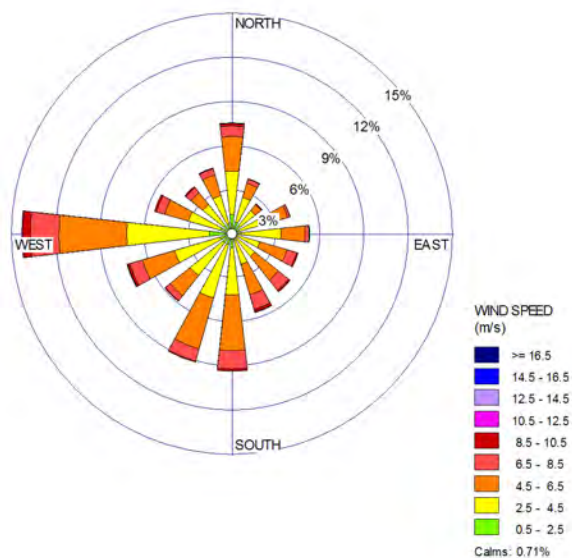
## Sommar



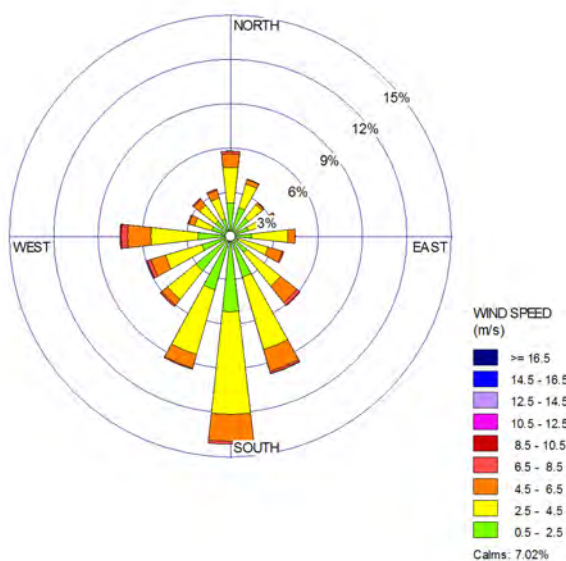
Figur B 15. Vindros Bromma flygplats, juni-augusti, 1961-2013. Medelvind 3.38 m/s.



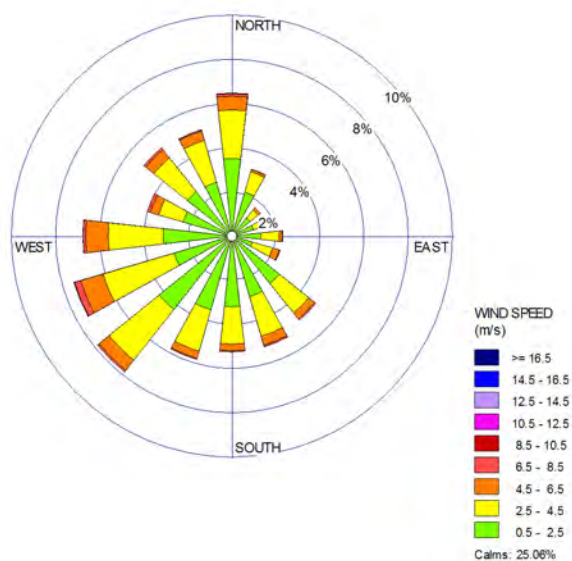
Figur B 16. Vindros Bromma flygplats, juni-augusti, 1961-2013, kl. 06 och 09 UTC. Medelvind 3.62 m/s.



Figur B 17. Vindros Bromma flygplats, juni-augusti, 1961-2013, kl. 12 och 15 UTC. Medelvind 4.56 m/s.



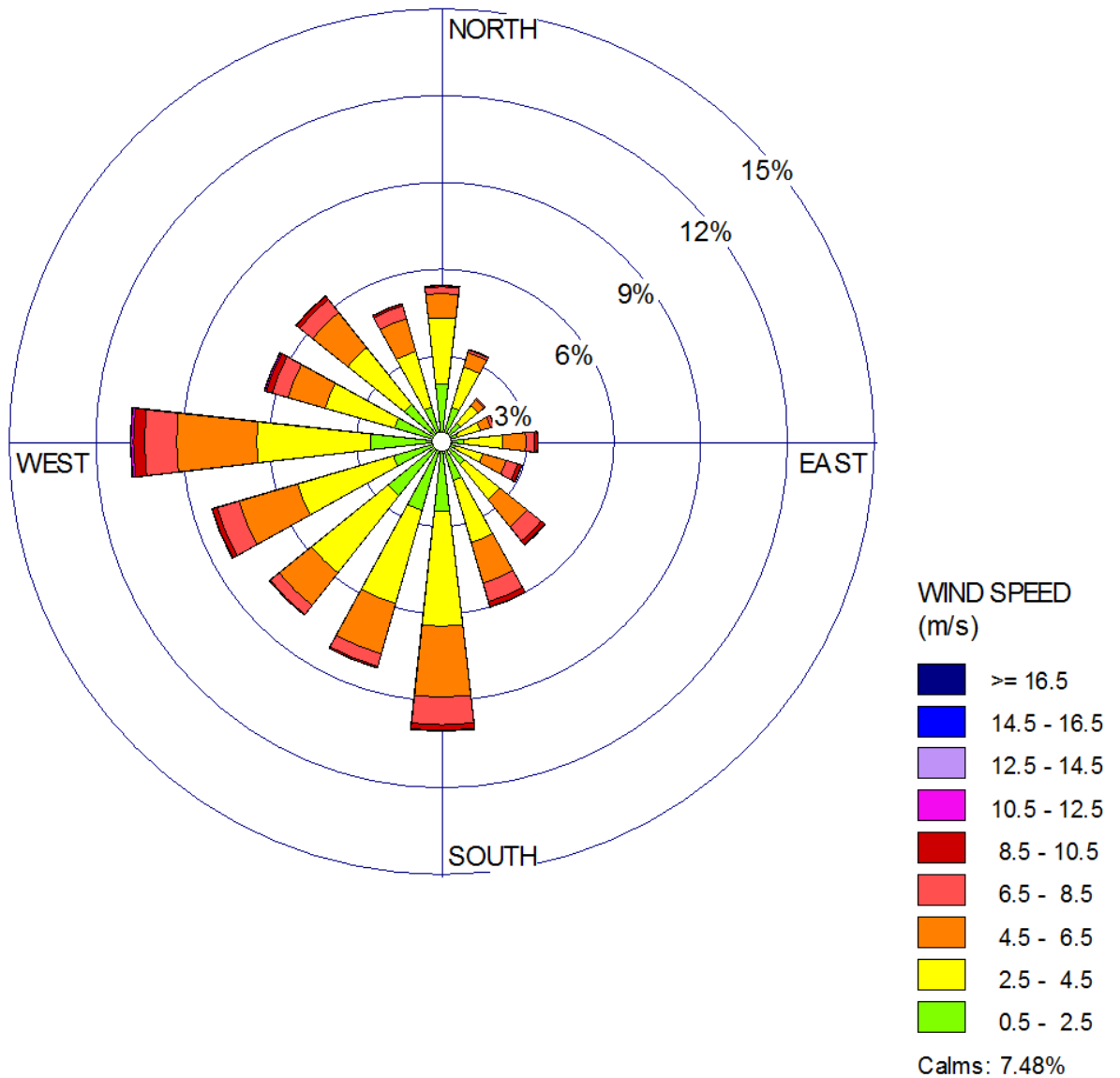
Figur B 18. Vindros Bromma flygplats, juni-augusti, 1961-2013, kl. 18 och 21 UTC. Medelvind 3.03 m/s.



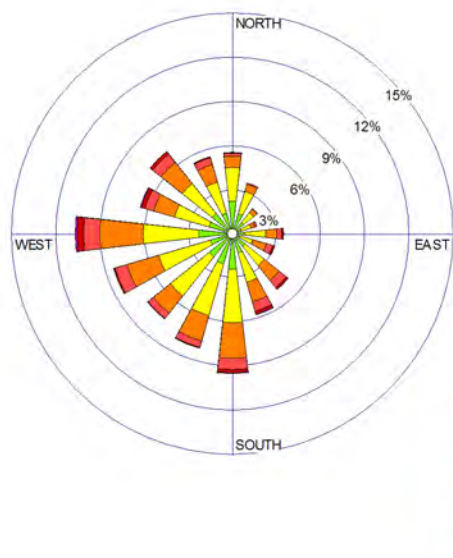
Figur B 19. Vindros Bromma flygplats, juni-augusti, 1961-2013 kl. 00 och 03 UTC. Medelvind 2.05 m/s.



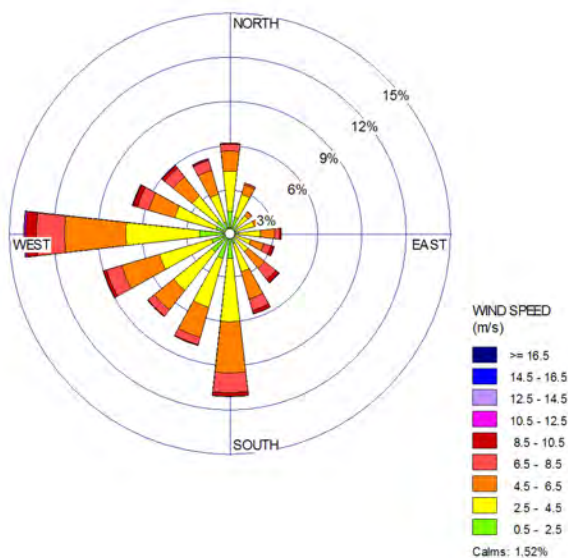
## Höst



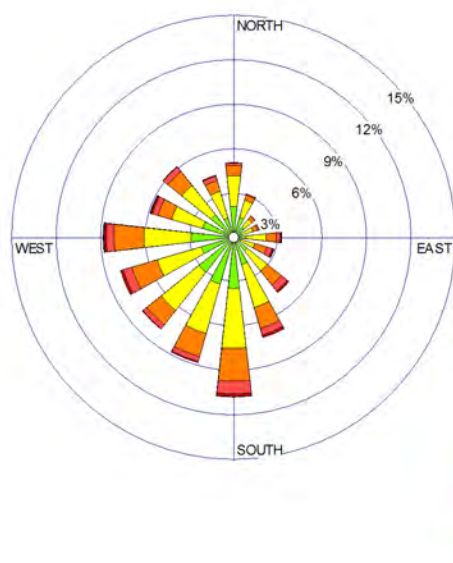
Figur B 20. Vindros Bromma flygplats, september-november, 1961-2013. Medelvind 3.71 m/s.



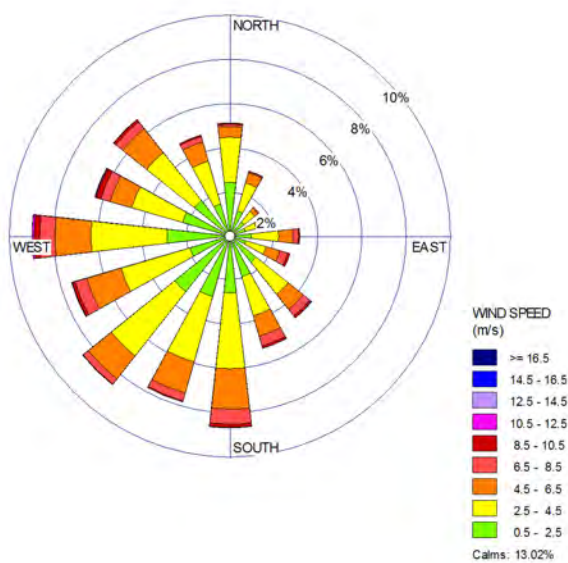
Figur B 21. Vindros Bromma flygplats, september-november, 1961-2013, kl. 06 och 09 UTC. Medelvind 3.77 m/s.



Figur B 22. Vindros Bromma flygplats, september-november, 1961-2013, kl. 12 och 15 UTC. Medelvind 4.39 m/s.



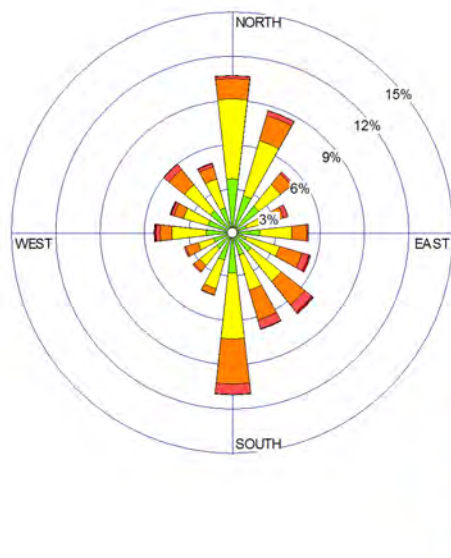
Figur B 23. Vindros Bromma flygplats, september-november, 1961-2013, kl. 18 och 21 UTC. Medelvind 3.33 m/s.



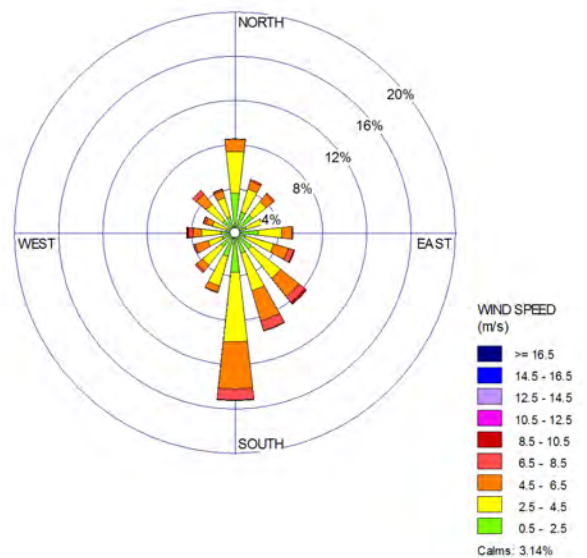
Figur B 24. Vindros Bromma flygplats, september-november, 1961-2013 kl. 00 och 03 UTC. Medelvind 3.15 m/s.



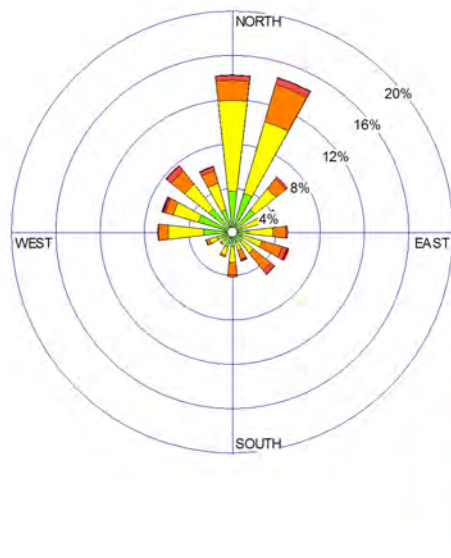
## Vädervindrosor



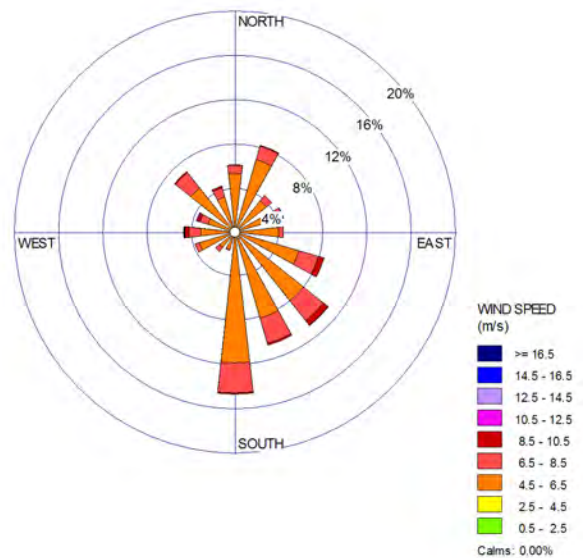
Figur B 25. Vindros Bromma flygplats vid nederbörd, 2004-2010. Medelvind 3.47 m/s.



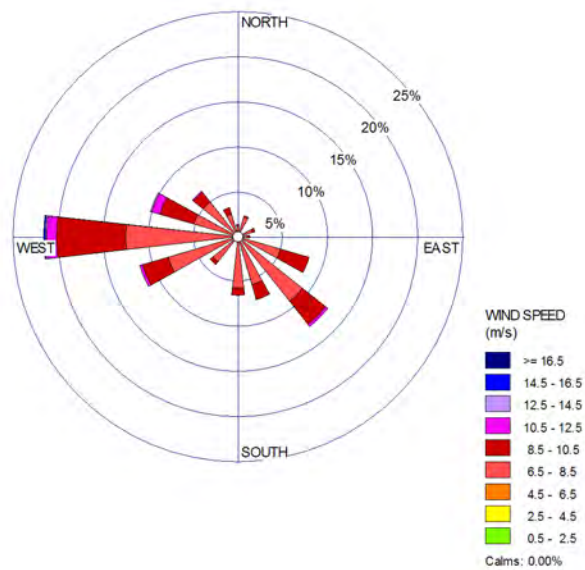
Figur B 26. Vindros Bromma flygplats vid regn och duggregn, 2004-2010. Medelvind 3.53 m/s.



Figur B 27. Vindros Bromma flygplats vid snö och snöblandat regn, 2004-2010. Medelvind 3.37 m/s.

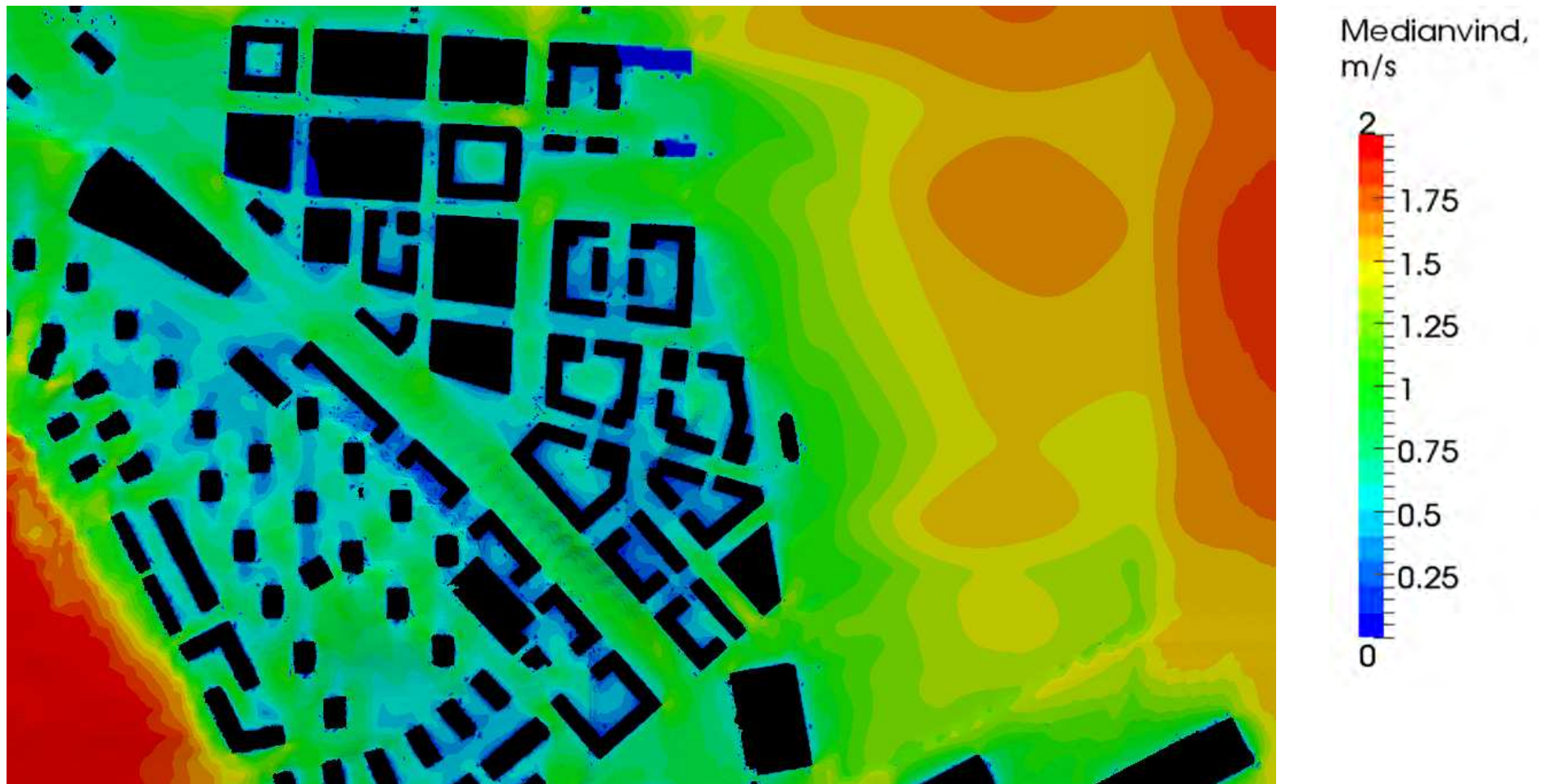


Figur B 28. Vindros Bromma flygplats vid vind > 5 m/s och nederbörd, 2004-2010..

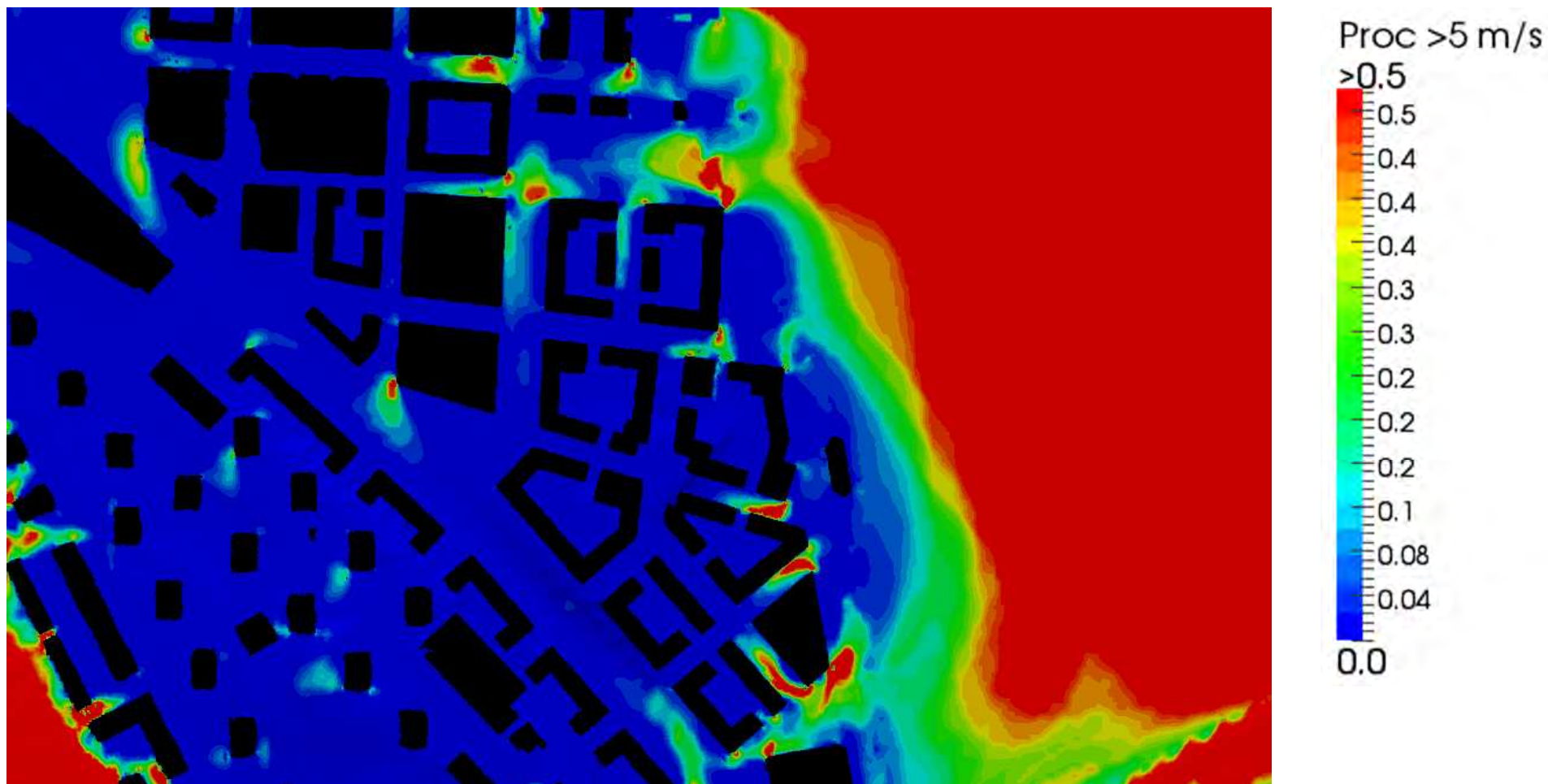


*Figur B 29. Vindros Bromma flygplats vid kraftig vind >8 m/s, 2004-2010.*



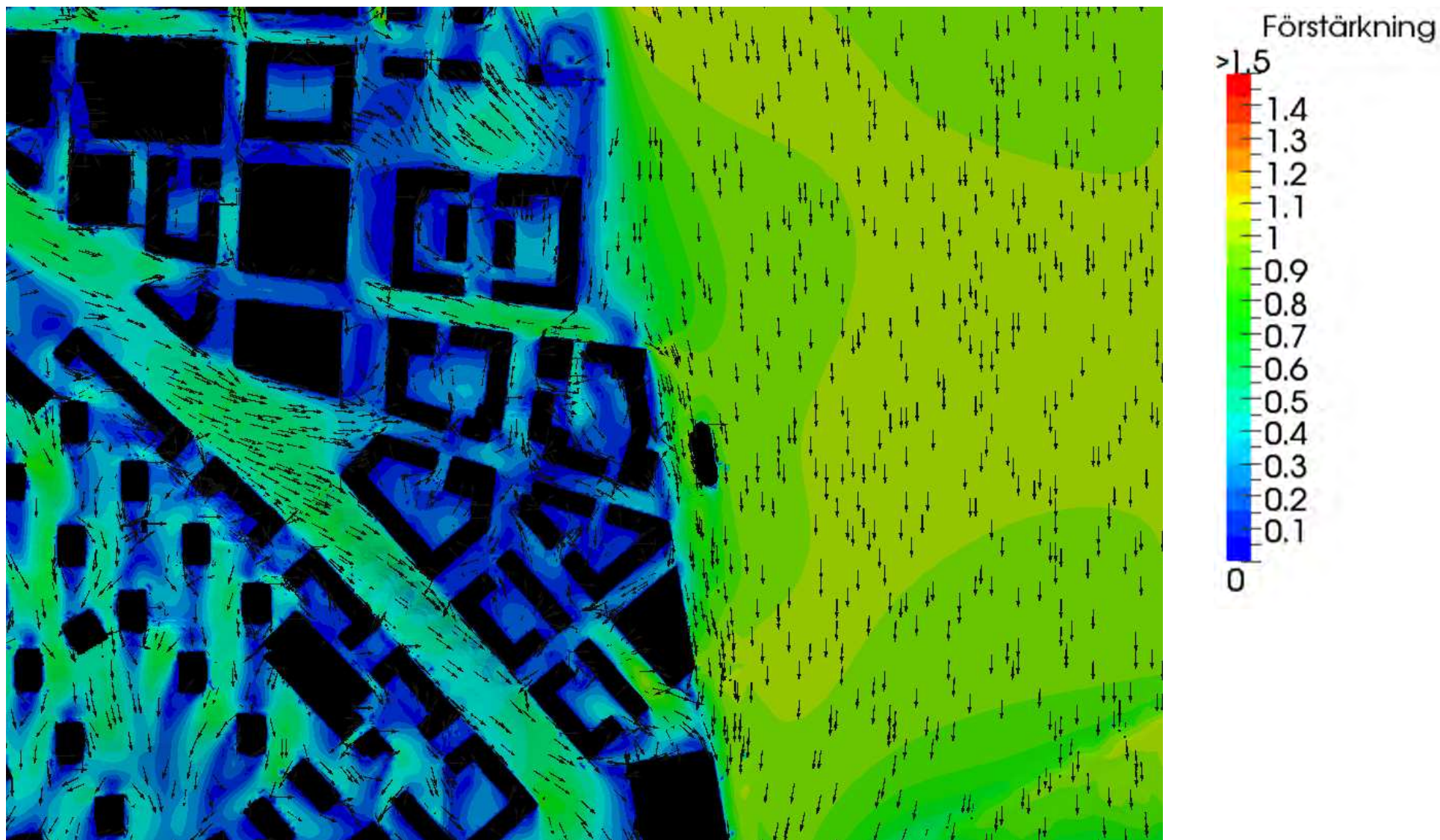


*Figur B 30. Årsmedianen av vindhastigheten i m/s, presenterad på 1,5 m höjd över marken. Sammanvägning av alla vindriktningar.*



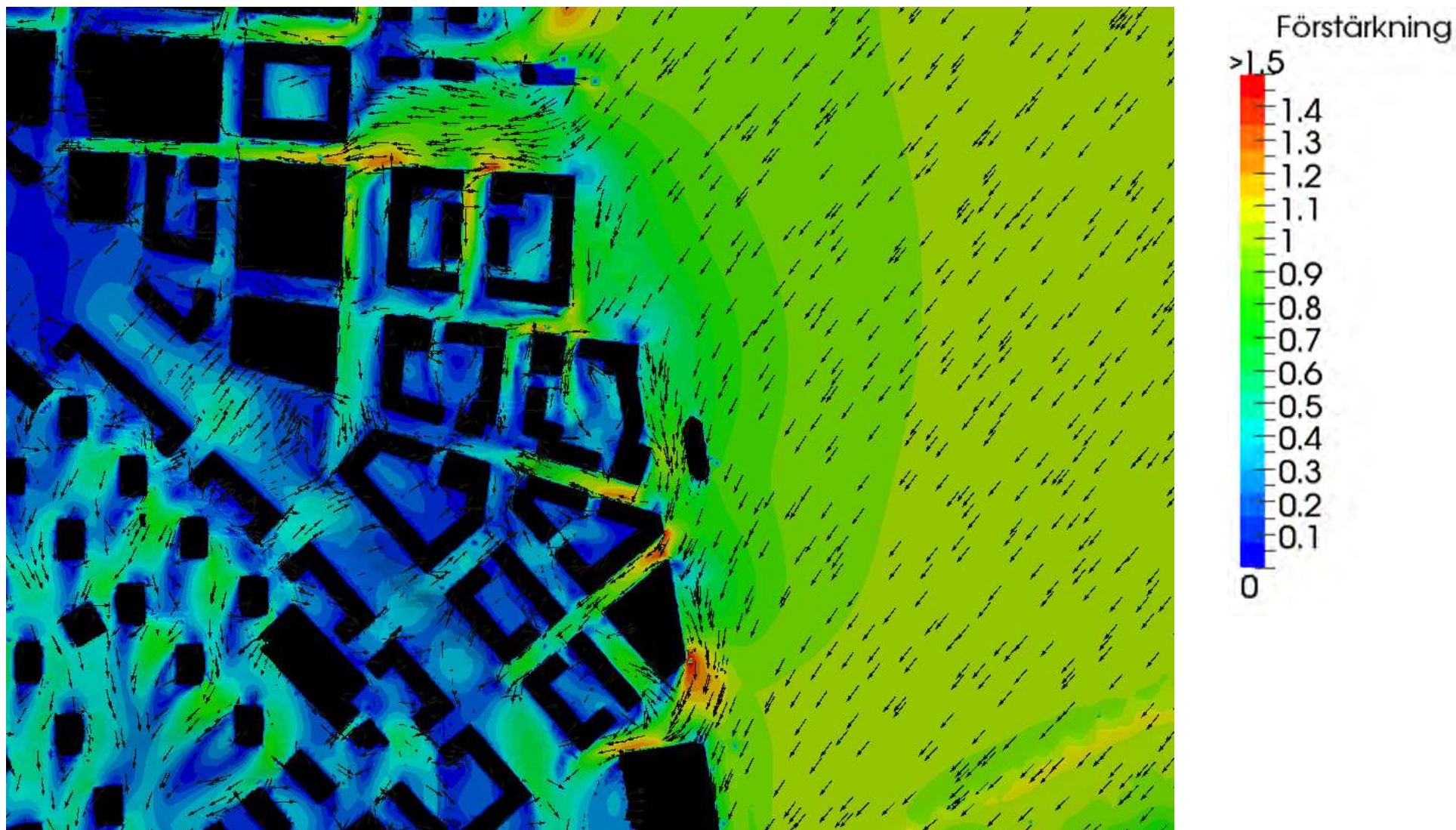
Figur B 31. Procent av tiden som vindens hastighet överstiger 5 m/s, på 1,5 m höjd över marken. Sammanvägning av alla vindriktningar.





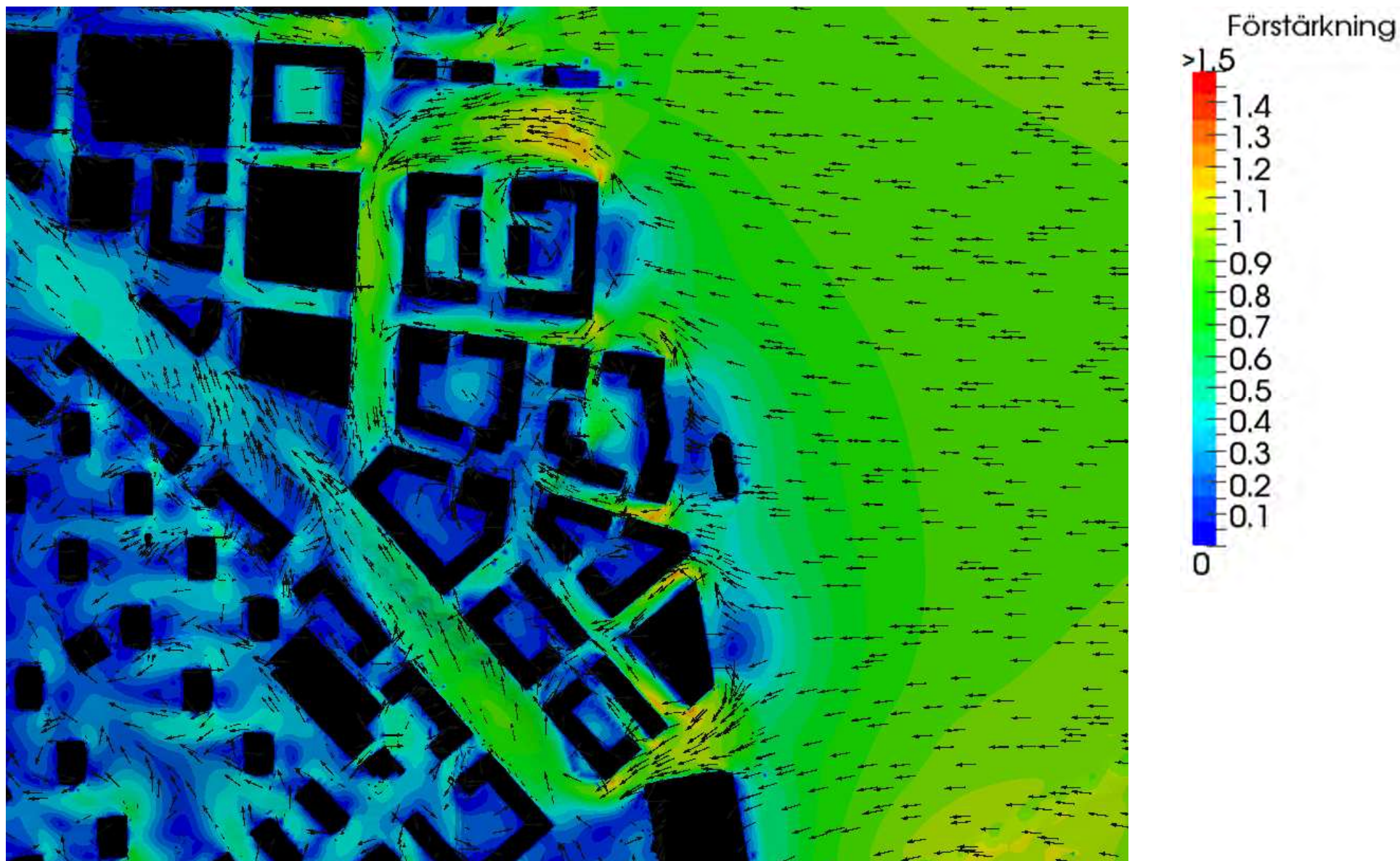
Figur B 32. Vindens förstärkning vid vind från nord, 0°, på 1,5 m höjd över marken. Skalan anger förstärkningsfaktorn. Gulgrön färg (faktor 1) innebär att vinden upplevs lika stark som på ett öppet fält. Gul och röd färg innebär att vinden upplevs starkare och blå/grön färg att vinden upplevs svagare.





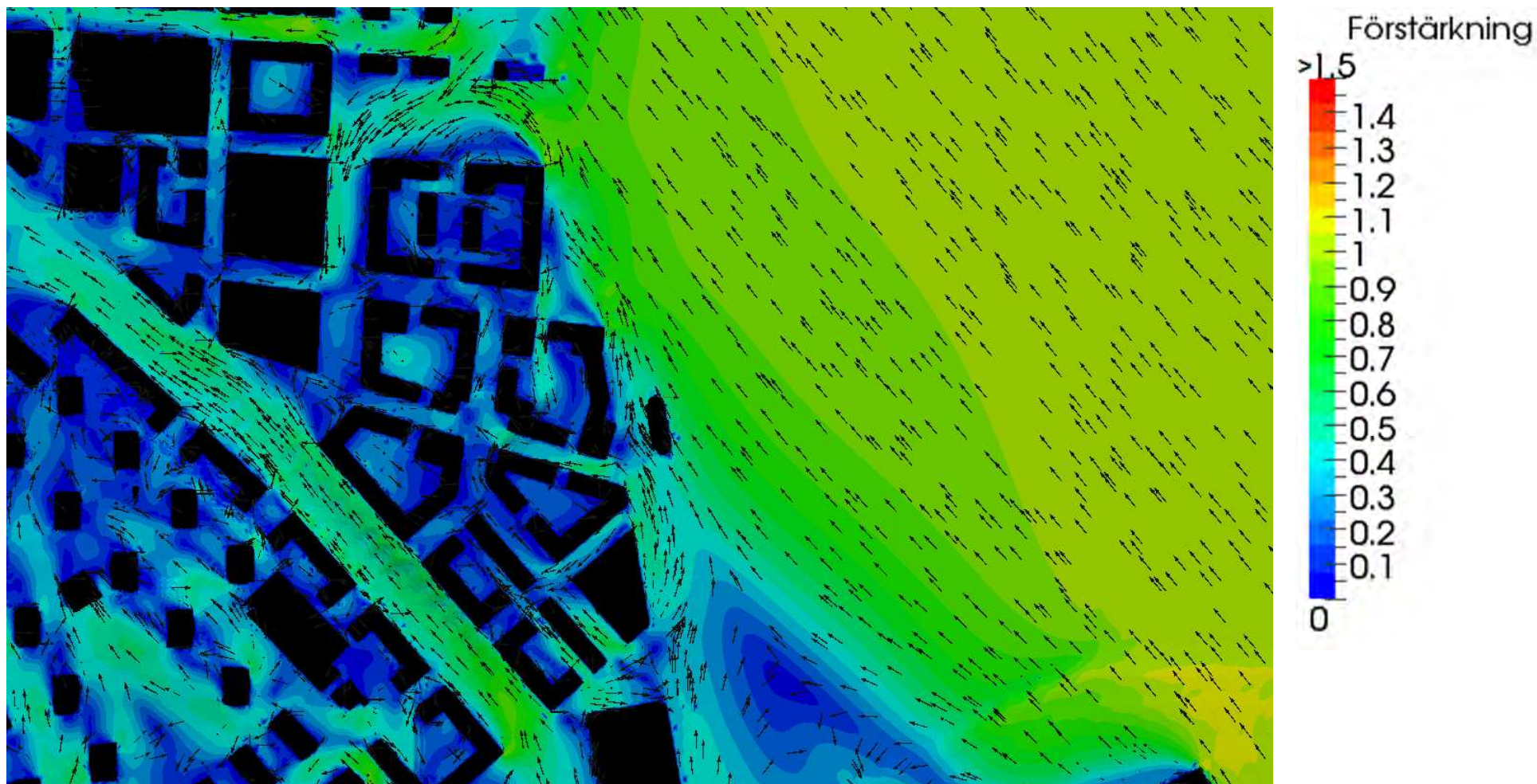
Figur B 33. Vindens förstärkning vid vind från nordost, 45°, på 1,5 m höjd över marken. Skalan anger förstärkningsfaktorn. Gulgrön färg (faktor 1) innebär att vinden upplevs lika stark som på ett öppet fält. Gul och röd färg innebär att vinden upplevs starkare och blå/grön färg att vinden upplevs svagare.





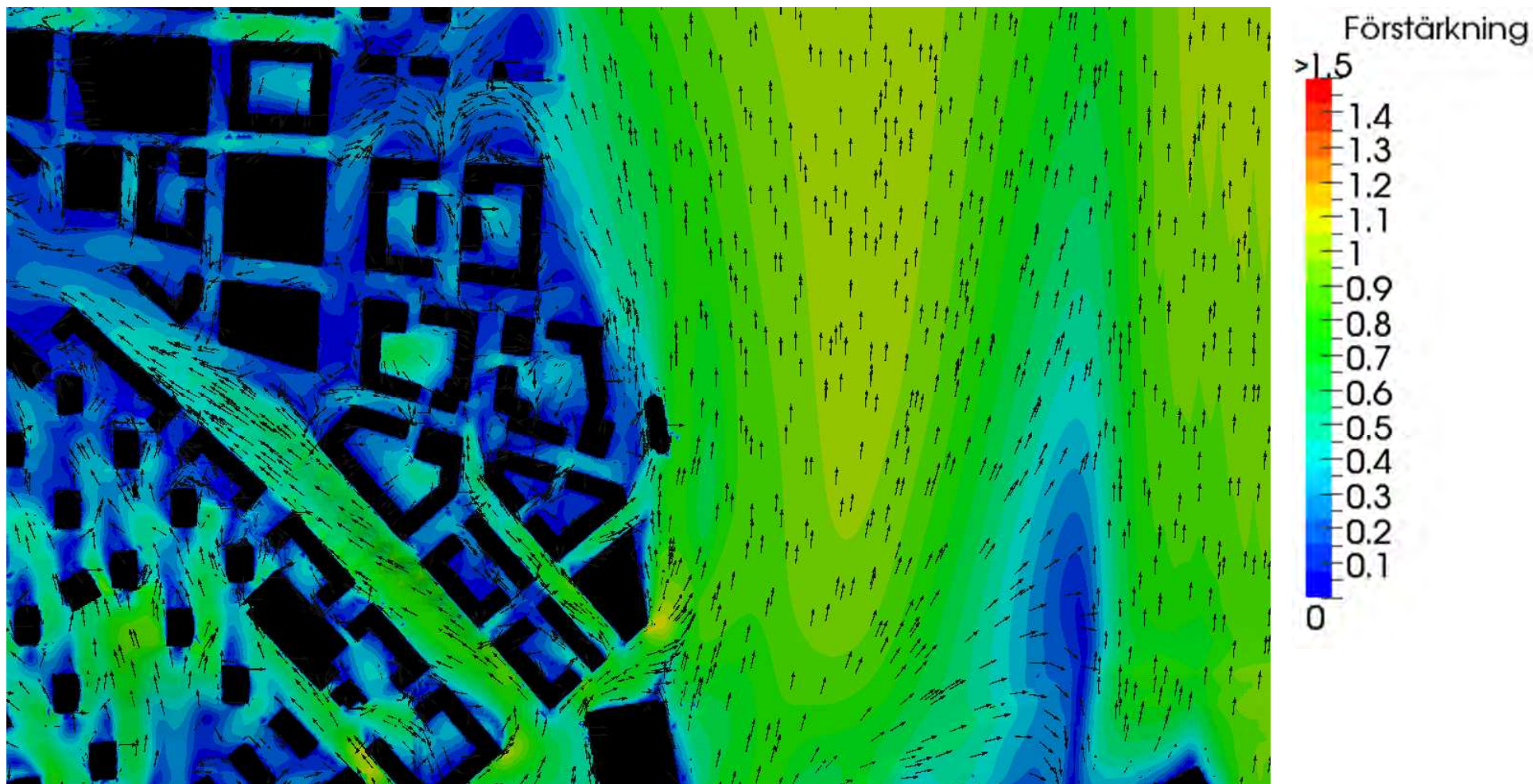
Figur B 34. Vindens förstärkning vid vind från ost, 90°, på 1,5 m höjd över marken. Skalan anger förstärkningsfaktorn. Gulgrön färg (faktor 1) innebär att vinden upplevs lika stark som på ett öppet fält. Gul och röd färg innebär att vinden upplevs starkare och blå/grön färg att vinden upplevs svagare.





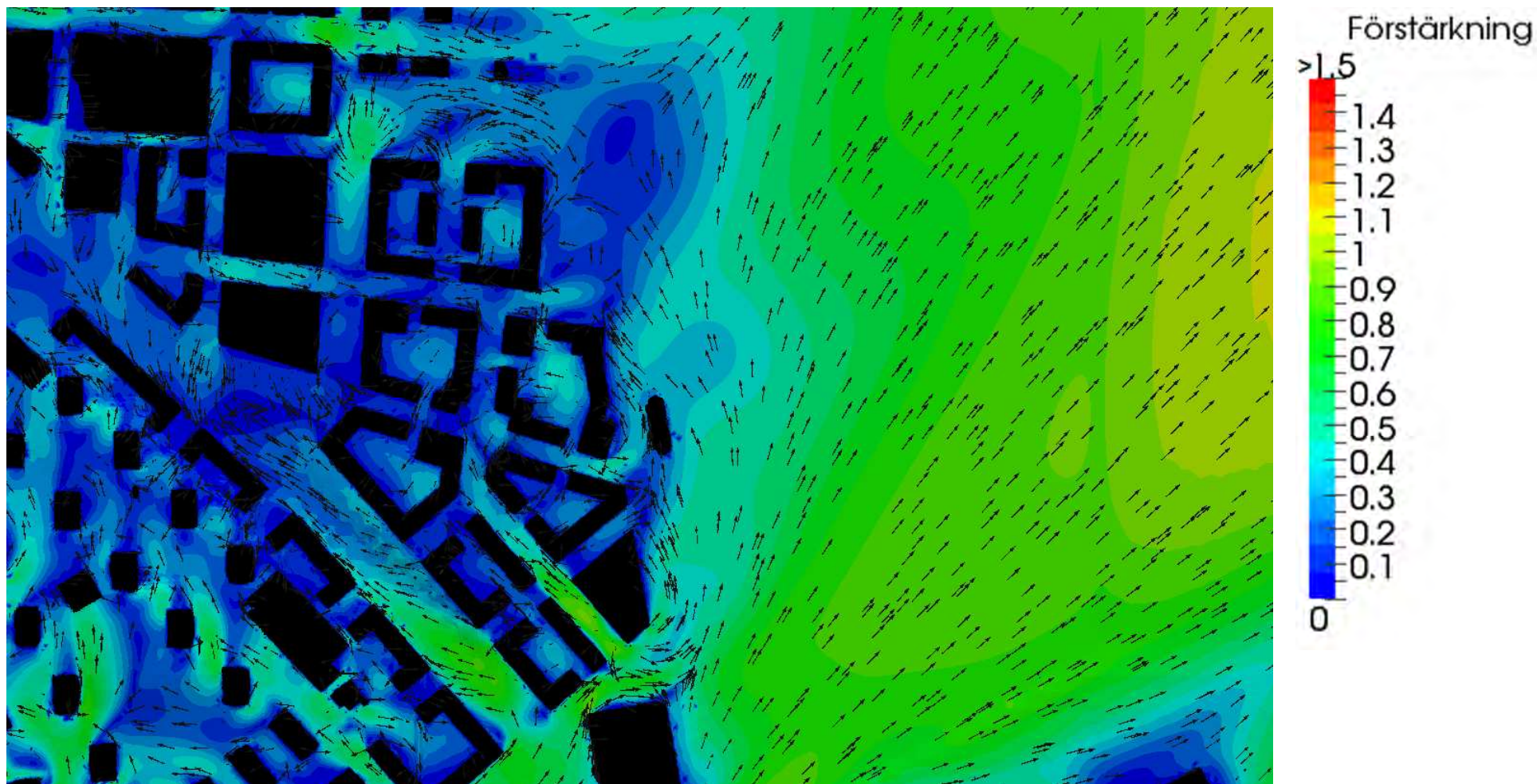
Figur B 35. Vindens förstärkning vid vind från sydost, 135°, på 1,5 m höjd över marken. Skalan anger förstärkningsfaktorn. Gulgrön färg (faktor 1) innebär att vinden upplevs lika stark som på ett öppet fält. Gul och röd färg innebär att vinden upplevs starkare och blå/grön färg att vinden upplevs svagare.





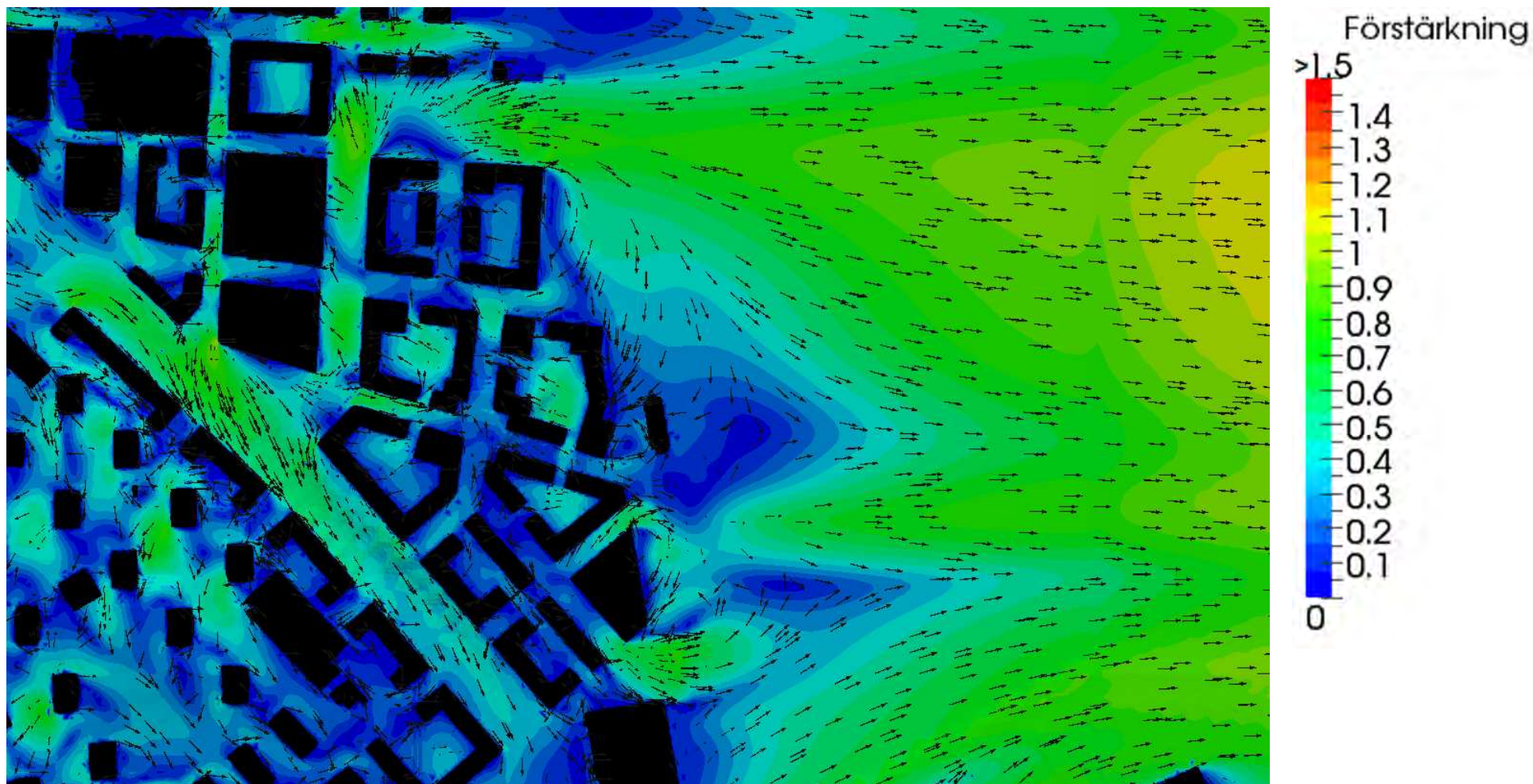
Figur B 36. Vindens förstärkning vid vind från syd, 180°, på 1,5 m höjd över marken. Skalan anger förstärkningsfaktorn. Gulgrön färg (faktor 1) innebär att vinden upplevs lika stark som på ett öppet fält. Gul och röd färg innebär att vinden upplevs starkare och blå/grön färg att vinden upplevs svagare.





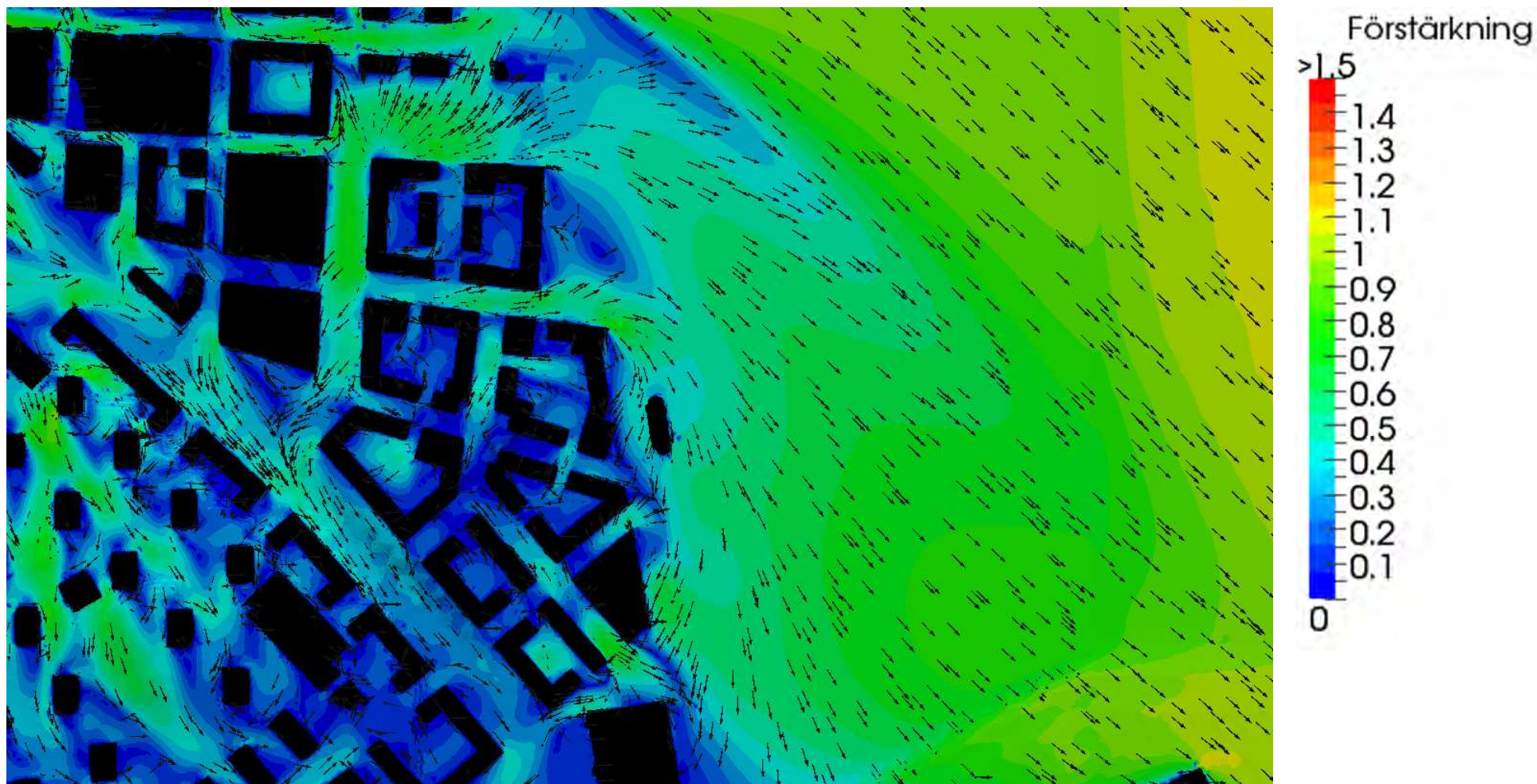
Figur B 37. Vindens förstärkning vid vind från sydväst, 225°, på 1,5 m höjd över marken. Skalan anger förstärkningsfaktorn. Gulgrön färg (faktor 1) innebär att vinden upplevs lika stark som på ett öppet fält. Gul och röd färg innebär att vinden upplevs starkare och blå/grön färg att vinden upplevs svagare.





Figur B 38. Vindens förstärkning vid vind från väst, 270°, på 1,5 m höjd över marken. Skalan anger förstärkningsfaktorn. Gulgrön färg (faktor 1) innebär att vinden upplevs lika stark som på ett öppet fält. Gul och röd färg innebär att vinden upplevs starkare och blå/grön färg att vinden upplevs svagare.





Figur B 39. Vindens förstärkning vid vind från nordväst, 315°, på 1,5 m höjd över marken. Skalan anger förstärkningsfaktorn. Gulgrön färg (faktor 1) innebär att vinden upplevs lika stark som på ett öppet fält. Gul och röd färg innebär att vinden upplevs starkare och blå/grön färg att vinden upplevs svagare.





Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut  
601 76 NORRKÖPING  
Tel 011-495 80 00 Fax 011-495 80 01

**Handläggare**  
Jens Edholm  
08-508 266 97

## Beskrivning av förändringar av vissa industriverksamheter på Loudden och i Frihamnen

### 1. Sammanfattning

På Loudden och i Frihamnen bedrivs idag vissa verksamheter som de närmaste åren kommer att avvecklas och omlokaliseras till andra platser i Stockholmsregionen. Detta PM beskriver status och fattade beslut för respektive verksamhet. Följande verksamheter behandlas:

- Oljeverksamhet, Loudden
- Containerhantering, Frihamnen
- Reningsanläggning med biogasframställning, Loudden
- Reservanläggning för LNG, Frihamnen
- LNG-anläggning för fartyg, Loudden





## **2. Oljeverksamhet, Loudden**

Kommunfullmäktige beslutade den 26 maj 2014 att ge Stockholms Hamn i uppdrag att påbörja arbetet med att genomföra en avveckling av oljeverksamheten vid Loudden<sup>1</sup>. Alla arrendeavtal på Loudden är uppsagda av Stockholms hamn till den 31 december 2019 utan rätt till förlängning. All mark på Loudden ägs av Stockholm Stad.

Stockholms Hamn har via WSP 2014-02-14 tagit fram en rapport om Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning som visar som huvudalternativ att all oljeverksamhet som idag finns på Loudden skulle kunna rymmas i Södertälje Hamn. Södertälje Hamn har både detaljplan och miljötillstånd som medger att de kan hantera oljeverksamheten som idag finns på Loudden. Den 8:e februari 2016 meddelade mark- och miljödomstolen i sin dom att Södertälje Hamn får öka hanteringen av bränsle från dagens 1,2 miljoner ton till 2,2 miljoner ton. Det ger Södertälje Hamn kapacitet att klara både volymerna som finns på Loudden och Bergs i Nacka. Mängden bränsle har successivt minskat på Loudden. 2006 upphörde flygbränsle helt att hanteras på Loudden. Idag hanteras ca 0,5 miljoner ton bränsle på Loudden.

Stockholms Hamn har lämnat en ansökan till Trafikverket om upphävande av riksintresset på Loudden. Riksintresset ska inte ses statiskt utan det kan ske förändringar om en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt så kan riksintresset för den hamnfunktionen omprövas.

Några av bolagen har under 2016 påbörjat avveckling inklusive rivning av sina anläggningar på Loudden.

## **3. Containerhantering, Frihamnen**

### **3.1. Bakgrund**

På Norviksudden, strax norr om Nynäshamn, ska Stockholms Hamn utveckla och anlägga en ny godshamn för container- och ro-ro-fartyg. Allt större containerfartygen ställer större krav på hamnarna i form av tillräckligt djup och på utrustning för att hantera containrar på land. När hamnen i Norvik öppnar kan containerverksamheten i Frihamnen flyttas och området frigöras för annan verksamhet.<sup>2</sup> Även Värtabanan påverkas i och med att containertrafiken flyttar. Södergående järnvägstrafik genom

---

<sup>1</sup> Kommunfullmäktige, referat från sammanträde 26 maj 2014

<sup>2</sup> Stockholms Stadshus AB, Lägesredovisning 2015 – Projekt Norvik, s. 3

Södra Värtan upphör när containerhamnen flyttar eftersom det är den enda målpunkten som trafiken har som går genom området.

### **3.2. Beslut och domar**

Den 12 juni 2006 togs ett inriktningsbeslut för utveckling av Norviks Hamn av kommunfullmäktige. I februari 2007 lämnade Stockholms Hamn in ansökan till Miljödomstolen om miljötillstånd för vatten- och hamnverksamhet samt dispens för att dumpa muddringsmassor. Den 5 mars 2007 tog kommunfullmäktige ett genomförandebeslut i ärendet. Den 10 juni 2009 antogs detaljplanen för Norvikhamnens område och den 24 februari 2011 vann planen laga kraft genom regeringsbeslut.

År 2010 förklarade Miljööverdomstolen verksamheten tillåtlig och återförvisade målet till Mark- och miljödomstolen i Nacka angående villkoren, som hösten 2014 meddelade tillstånd till verksamheten samt föreskrev villkor.

Den 30 oktober 2015 fastställde Mark- och miljööverdomstolen villkoren för Stockholms Hamn att anlägga och driva den nya godshamnen i Norvik som mark- och miljödomstolen tidigare beslutat. Domen 2015 innebar endast några mindre ändringar av bl.a. de bullervillkor som mark- och miljödomstolen föreskrivit. Stockholms Hamn fick krav på att utreda frågan om hur olägenheterna från transporter på land till och från hamnen kan minskas.<sup>3</sup> Slutliga villkor om detta återstår att bestämmas.

Mark- och miljööverdomstolen beslutade i april 2016 att inte ge prövningstillstånd till de som överklagade domen.

### **3.3. Status och tider**

Under våren förväntades den nya hamnens järnvägsplan kunna fastställas av Trafikverket<sup>4</sup>, men detta beslut är ännu inte fattat.

I september 2016 påbörjades muddring och förberedande markarbeten. Starten av dessa åtgärder var en förutsättning för att avvecklingen av containerverksamheten ska kunna ske under 2020, enligt planen för Norra Djurgårdsstadens utveckling.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Mark- och miljööverdomstolen, Pressmeddelande 2015-10-30

<sup>4</sup> Stockholms Stadshus AB, Lägesredovisning 2015 – Projekt Norvik, s. 5

<sup>5</sup> Ibid, s. 7



I Norra Djurgårdsstadens planöversikt och i det fördjupade programmet för Södra Värtan är Värtans östra bangård avvecklad och spåren söder därom till containerhamnen borttagna. Värtans östra bangård är ersatt av ett nytt huvudstråk genom Södra Värtan och innehåller gång- och cykelbanor, kollektivtrafikkörfält, hållplatser, gata och trädrader. Spåren söder om bangården ägs av Stockholms Hamnar och kommer att tas bort när behovet att köra järnväg till Containerhamnen upphör. Spåren på Värtans västra och östra bangård ägs av Trafikverket. Samverkansavtal finns tecknat mellan staden och Trafikverket att utreda omstrukturering av Värtans bangårdar. Kapacitetsanalyser görs för att öka kapaciteten på Västan västra vid avveckling av Värtan östra. Värtahamnen är klassad som ”corehamn” och Värtapiren är ansluten med väg och järnväg. Idag går dock inga färjor från Värtahamnen med järnvägsvagnar ombord.

#### **4. Reningsanläggning med biogasframställning, Loudden**

Som en del av Miljömiljarden satsade Stockholms stad på ett forsknings- och utvecklingsprojekt för framställning av flytande biogas i Louddens gamla reningsanläggning. Anläggningen övergick senare till att drivas som ordinarie verksamhet av Stockholm Vatten. Verksamheten var enligt Stockholm Vatten inte lönsam och har därför lagts ned. Stockholm Vatten har istället planer på att inrätta en återvinningscentral på platsen.

#### **5. LNG-anläggning, Loudden**

Ett bunkerfartyg hämtar dagligen LNG från denna anläggning och förser M/S Viking Grace på Stadsgården med bränsle. Till anläggningen kommer två lastbilstransporter dagligen från Nynäshamn. Anläggningen kommer att flyttas när övrig verksamhet på Loudden avvecklas. Ett förslag som studeras är att placera LNG anläggningen i Energihamnen.

#### **6. Reservanläggning för LNG i Frihamnen**

Stockholm Gas har en temporär backupanläggning för LNG i Frihamnen. Marken för denna arrenderas ut av Stockholms stad via Stockholms Hamn med upplåtelseid t.o.m. 2019-05-01. En riskutredning finns gjord av WSP 2014, reviderad 2015.

## PM

UPPDRAG S Värtan rev dagvattenstrategi	UPPDRAGSLEDARE Anna Pettersson Skog	DATUM 2016-05-20
UPPDRAGSNUMMER 1832434000	UPPRÄTTAD AV Anna Pettersson Skog	

## Handledning för hantering av dagvatten från kvartersmark i Södra Värtan

### Inledning

Södra Värtan är ett planområde inom Norra Djurgårdsstaden som är utsett till ett särskilt miljöprofilerat stadsutvecklingsområde<sup>1</sup>. Visionen är att Norra Djurgårdsstaden ska bli en miljöstadsdel i världsklass och vara ett internationellt föredöme när det gäller hållbart stadsbyggande.

I Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling står att läsa följande:  
”Dagvattensystemet i området består av integrerade system med gröna tak och takträdgårdar som samspelar med vattenflödet på gårdar, gator, gräsytor, regnträdgårdar, starrångar, dammar och dagvattenledningar. Grönskan på gårdar, väggar och tak förstärker ekosystemet i parkerna och bidrar till ett robust ekosystem i Nationalstadsparken och staden.”<sup>2</sup>

För att åstadkomma en miljöstadsdel i världsklass ställs krav på exploatören som formuleras i Grönytefaktorn (GYF)<sup>3</sup> samt i dagvattenstrategin. Enligt dagvattenstrategin är målet en avrinningskoefficient på 0,25 för bostäder. Motsvarande koefficient för kontor är 0,4 och för förskolor 0,7.

Utformningen av grönytor på kvartersmark ska anpassas till de lokala förutsättningarna för varje område och utformas så att rekreativa funktioner, växtval och miljöer stärker områdets ekosystem.

Vidare ska:

- Gröna tak vara uppbyggda med ett så tjockt skikt av substrat som möjligt för bästa effekt på avrinningskoefficienten.
- Dagvattenhanteringen ha renande effekt.
- Dagvatten så långt som möjligt avledas till lokala lösningar för fördröjning och rening. Till exempel gröna tak, ytlig infiltration i växtbäddar samt utjämning på markytan<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Utlåtande 2010:94 RI+II (Dnr 303-1015/2010)

<sup>2</sup> Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden (Stockholm Royal Seaport) 2010-04-13

<sup>3</sup> GYF, Grönytefaktor för S Värtan

<sup>4</sup> Principer, inspiration och idéer kan hämtas från Svenskt Vattens publikation P105 samt från andra liknande källor.



- Byggmateriel som kan komma i kontakt med dagvatten väljas så att dessa ej avger ämnen som är skadliga för miljön eller vattenlevande organismer.
- Dagvatten om möjligt användas för bevattning på gårdar och parker och därefter ledas till urbana våtmarker och fuktstråk om sådana ska anläggas.
- Växtbäddarna utformas för att ha en storlek och magasineringskapacitet som ger förutsättningar för att både klara en längre tids torka utan bevattning samt höga flöden vid intensiv nederbörd.

### Förklaring av begreppet avrinningskoefficient

Avrinningskoefficienten är ett årsmedelvärde av den andel av årsnederbörden som rinner vidare från en yta. En avrinningskoefficient på 0,8 anger att 80 % av nederbörden avrinner från ytan medan 20 % hålls kvar. Olika ytors benägenhet att hålla kvar, avdunsta, eller infiltrera dagvatten påverkar avrinningskoefficienten (Tabell 1).

**Tabell 1.** Exempel på avrinningskoefficienter för olika ytor/markanvändning

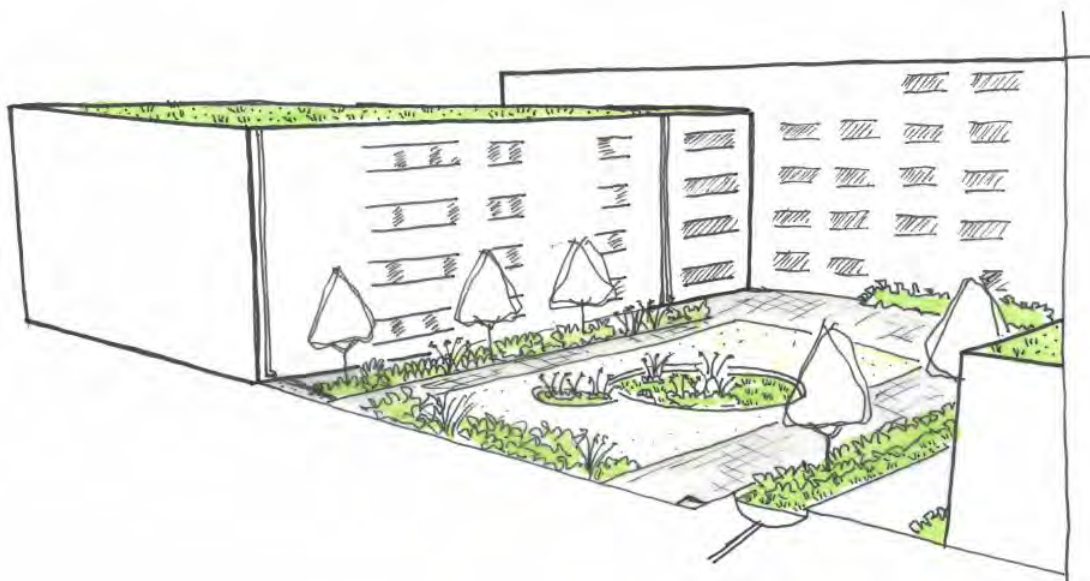
Markanvändning	Avrinningskoefficient
Väg (asfalt)	0,8
Plåtak	0,9
Park	0,1
Sedumtak	0,5
Hårdgjord yta med fog	0,6

### Åtgärder som påverkar avrinningskoefficienten

Val av material och markanvändning kommer att påverka avrinningskoefficienten. Permeabla ytor har lägre avrinningskoefficient än förseglade ytor. Täckningsdjup på gårdsbjälklag och gröna tak kommer också att påverka avrinningskoefficienten på så sätt att ett mäktigare jordlager ger en lägre avrinningskoefficient.

### Dagvattenhanteringsens påverkan på avrinningskoefficienten

Ett system för avvattningen där överskottsvatten från en högt liggande yta, till exempel tak, rinner över till en annan yta eller till ett ytligt magasin fördröjer och renar dagvatten mest effektivt (figur 1). En del av det vatten som leds in i en plantering kommer att förbrukas av vegetationen vilket är fördelaktigt både för dagvattenhanteringen och för vegetationens vattenförsörjning.



**Figur 1.** Exempel på hur dagvattnet kan hanteras i system på kvartersmark. I ett effektivt system ska så mycket dagvatten som möjligt ska passera en växtbädd.

Höjdsättningen är viktig för att så mycket dagvatten som möjligt ska passera en växtbädd innan det avleds i en brunn. Den är också viktig för att inte vatten ska bli instängt och skada konstruktionen vid extrema regntillfällen.

Det är av största vikt att skydda bjälklaget med ett godkänt tätskikt och en effektiv avvattning av överskottsvatten genom brunnar i lågpunkterna. Brunn ska kopplas till korrekt dimensionerad dagvattenledning som slutligen leds på en av SVAB anvisad dagvattenservis.

### Stadens uppföljningsarbete

Dagvattenarbetet på kvartersmark kommer att följas upp av Stockholm stad genom att respektive byggherre lämnar in en beräkning av markanvisningens avrinningskoefficient. Ett hjälpmedel är bifogade excelark (figur 2) där arean för respektive markanvändning i markanvisningen fylls i. En markanvändning kan vara; plåttak, grönt tak, hårdgjorda ytor, gräsyta med viss uppbyggnad, hårdgjord yta med fog, osv.

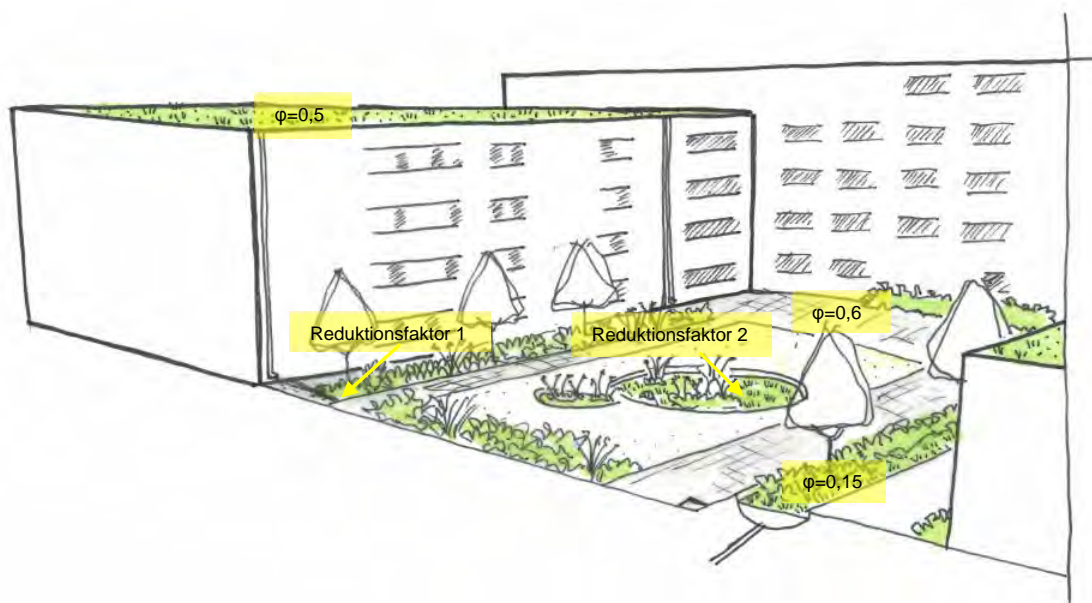


			Avrinnings- koefficient	Area, m <sup>2</sup>	Ared	Reduktionsfaktor 1 Ytterligare fördröjning på planteringsyta/gräsyta	Reduktionsfaktor 2 Ytterligare fördröjning i yttligt magasin/nedsänkt växtbädd	Ared korr	Fi korr
	Substrattjocklek	Typ av yta			Reducerad area (ha)	50	30		
TAK	≤100 mm	Grönt tak (moss, sedum)	0,5	2000	1000	ja	ja	200	0,10
	≤250 mm	Grönt tak (gräs, sedum, ört)	0,4		0			0	
	≤500 mm	Grönt tak (ört-busk)	0,3		0			0	
	≥500 mm	Grönt tak (intensiva tak, takträdgård)	0,2		0			0	
	<150 mm	Grusyta på tak	0,8		0			0	
	>150 mm	Grusyta på tak	0,5		0			0	
	≥150 mm	Solceller /grus	0,6		0			0	
	>150 mm	Solceller/grönt tak	0,4		0			0	
	-	Trädäck på tak*	0,8		0			0	
	-	Takplåt/takpapp/plattyta	0,9	300	270	ja		135	0,45
GÅRD	>300 mm	Gård, grönt	0,15	400	60			60	0,15
	<300 mm	Gård, grönt	0,3		0			0	
	-	Gård, grus och sand	0,2		0			0	
	-	Hårdgjord yta med fogar	0,6	600	360	ja		180	0,3
	-	Permeabel asfalt	0,45		0			0	
	-	Asfalt	0,8		0			0	
Summa Area (m <sup>2</sup> )				3300				575	0,17

**Figur 2.** Med hjälp av en räknesnurra i excel kan den viktade avrinningskoefficienten för en markanvisning räknas ut.

I beräkningsverktyget anges hur stora areor som har viss typ av beläggning eller markanvändning. I figur 3 (nedan) kan man se tre typer av markanvändning och vilken avrinningskoefficient det genererar. Ett grönt tak med < 100 mm täckningsdjup ger en avrinningskoefficient ( $\phi$ ) på 0,5 medan en plantering med >300 mm täckningsdjup ger en avrinningskoefficient ( $\phi$ ) på 0,15. En beläggning med fogar ger en avrinningskoefficient ( $\phi$ ) på 0,6. Dessa avrinningskoefficienter viktas sedan mot respektive area. Avrinningskoefficienten kan minskas ytterligare om dagvattnet från t.ex. ett tak kopplas ihop i ett system med en planteringsyta (reduktionsfaktor 1) och/eller till en yttlig fördröjning (reduktionsfaktor 2).

Dagvattenarbetet kommer att beaktas i utvärderingen av de parallella uppdragen.



**Figur 3.** Exempel på vad olika markanvändningar genererar för avrinningskoefficient, samt vilka reduktionsfaktorer man kan tillgodoräkna sig i utvärderingen.

### Kvarter med förskola

Förskolor kommer på grund av det hårda slitaget att behöva en större andel hårdgjorda ytor. För förskolor är därför målet en avrinningskoefficient på högst 0,7.



Beskrivning: Denna excelmall är en beräkningsmodell för framräknande av en fiktiv avrinningskoefficient (Fi korr). Målet är att avrinningskoefficienten (Fi) från kvartersmark inom DP S Värtan ska bli 0,25 för bostadskvarter och 0,4 från kontorskvarter för att klara kraven från Dagvattenstrategin. Denna modell premierar seriekopplade dagvattensystem. Exempel: om ett grönt tak avvattnas mot en liten ytlig damm så erhålls 50 % reduktion av avrinningskoefficienten. Välj Ja/Nej i Reduktionsfaktor 1. Om dagvattnet sedan leds över en grönyta sker en total reduktion av avrinningskoefficienten på 80 %. Välj Ja/Nej i Reduktionsfaktor 2. Observera att arket är ifyllt med exempelareor och att det endast är gula fält som ska revideras. Avrinningskoefficienterna som redovisas i denna modell får inte användas vid dimensionering av ledningsnät.

System									
Reduktionsfaktor 1					Reduktionsfaktor 2				
			Avrinnings- koefficient	Area, m²	Ared	Ytterligare fördröjning på planteringsyta/gräsyta	Ytterligare fördröjning i ytligt magasin/nedsänkt växtbädd	Ared korr	Fi korr
	Substrattjocklek	Typ av yta			Reducerad area (ha)	50	30		
TAK	≤100 mm	Grönt tak (moss, sedum)	0,5		0			0	
	≤250 mm	Grönt tak (gräs, sedum, ört)	0,4		0			0	
	≤500 mm	Grönt tak (ört-busk)	0,3		0			0	
	≥500 mm	Grönt tak (intensiva tak, takträdgård)	0,2		0			0	
	<150 mm	Grusyta på tak	0,8		0			0	
	>150 mm	Grusyta på tak	0,5		0			0	
	≥150 mm	Solceller /grus	0,6		0			0	
	>150 mm	Solceller/grönt tak	0,4		0			0	
	-	Trädäck på tak*	0,8		0			0	
-	Takplåt/takpapp/plattyta	0,9		0	0				
GÅRD	>300 mm	Gård, grönt	0,15		0			0	
	<300 mm	Gård, grönt	0,3		0			0	
	-	Gård, grus och sand	0,2		0			0	
	-	Hårdgjord yta med fogar	0,6		0			0	
	-	Permeabel asfalt	0,45		0			0	
	-	Asfalt	0,8		0			0	
	-								
Summa Area (m2)				0				0	Uppnådd avrinningskoefficient
Summa Area (ha)				0,00				0,00	

\*kan korrigeras utifrån underliggande material, tex om trädäck läggs ovanpå grönt tak eller grus.