

Handläggare
Lovisa Kihlborg
Telefon 08-508 273 97**Till**
Stadsbyggnadsnämnden

Startpromemoria för program för Gullmarsplan och Nynäsvägen i stadsdelen Johanneshov

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Stadsbyggnadsdirektör

Monika Joelsson

Avdelningschef

Anna Lina Axelsson

Enhetschef

SAMMANFATTNING

Syfte med programmet är att beskriva planeringsförutsättningarna samt beskriva mål för att utveckla Gullmarsplan till ett nav för södra Stockholm med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser som ger ett tryggt och levande stadsliv dygnet runt. Programmet ska även visa på lösningar för att bryta Nynäsvägens barriärverkan så att stadsdelar kopplas samman och samtidigt skapa bättre förutsättningar för lokal och regional trafik. Ett ytterligare syfte är att stärka de ekologiska spridningssambanden mellan Årtaskogen och Hammarbyskogen.

Programområdet omfattar den norra delen av Söderstaden, som till största delen utgörs av storskalig infrastruktur, men också innehåller centrumbebyggelse vid Gullmarsplan och grönområden och kulturbyggnader ner mot Årstaviken. Marken inom programområdet ägs till allra största delen av Stockholms stad men det finns ett fåtal privata fastighetsägare inom programområdet och en mindre del av marken upplåts via tomträtt till stadens bolag eller privata aktörer.

Processen ska fokusera på projektets genomförbarhet både vad gäller kostnader, teknik och logistik i genomförandet. Samverkan med berörda externa myndigheter, arbete med parallella scenarier samt utvärdering av bebyggelsens skala i förhållande till konsekvenser på stadsbild och kulturvärden är viktiga delar i processen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete påbörjas.

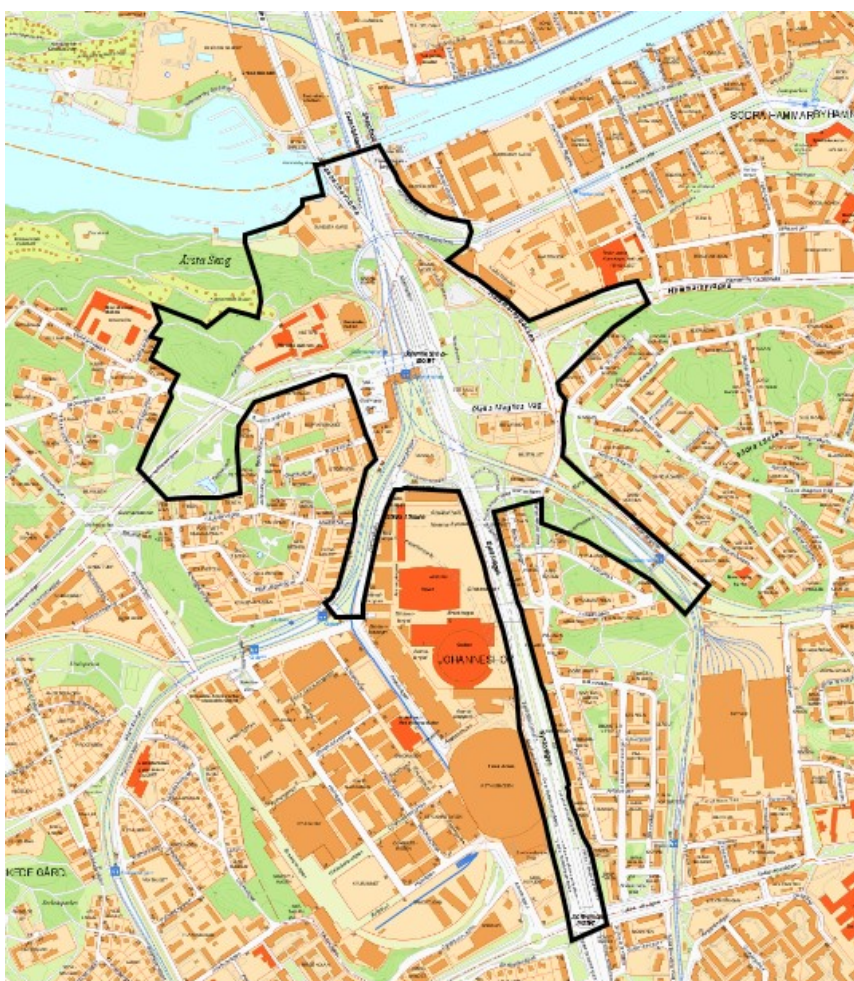
UTLÅTANDE

Syfte

Syfte med programmet är att beskriva planeringsförutsättningarna samt beskriva mål för att utveckla Gullmarsplan till ett nav för södra Stockholm med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser som ger ett tryggt och levande stadsliv dygnet runt. Programmet ska även visa på lösningar för att bryta Nynäsvägens barriärverkan så att stadsdelar kopplas samman och samtidigt skapa bättre förutsättningar för lokal och regional trafik. Syfte är också att stärka de ekologiska spridningssambanden mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen.

I programmet ska redovisas en struktur för gator, bebyggelse och offentliga rum samt typ av verksamhet och skala på bebyggelsen, vilket sedan konkretiseras i efterföljande detaljplaner.

Bakgrund

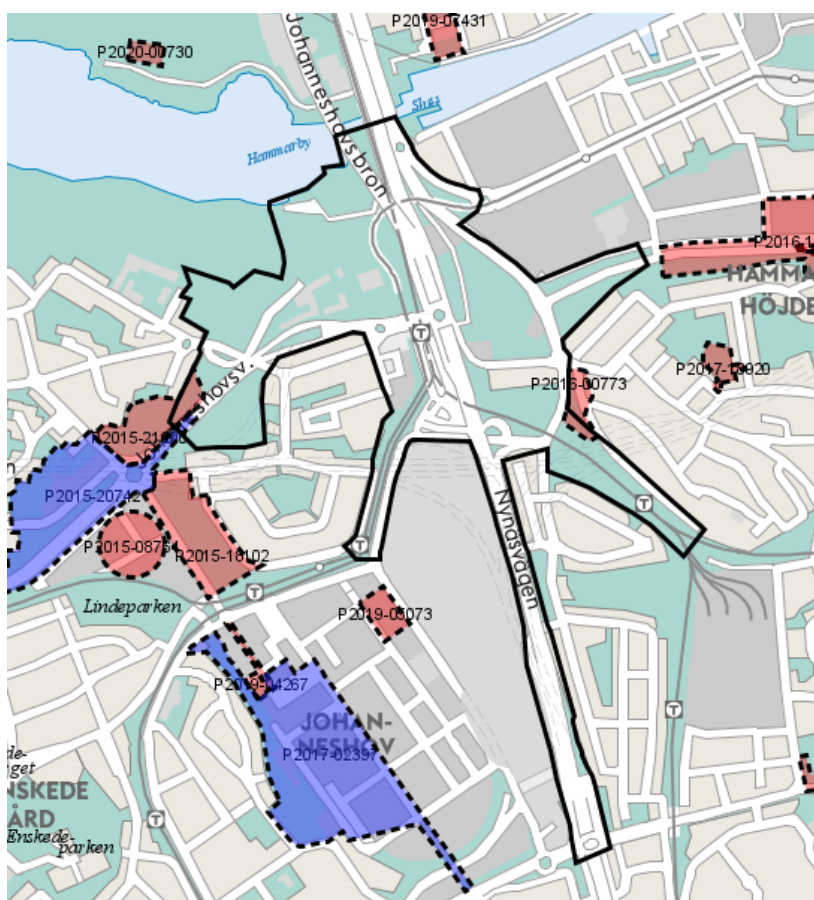


Programområdets avgränsning markerat i svart.

Programområdet sträcker sig från Hammarby kanal i norr till Sofielundsmotet i söder och omfattar cirka 50 hektar. Området består till största delen av vägar, spår och grönområden med en mindre andel bebyggelse.

Programområdet omfattar hela eller delar av ett flertal befintliga detaljplaner. Genomförandetiden för dessa planer har gått ut med undantag för P2015-19085 (ändringsplan för avloppsledning Eolshäll-Sickla), P2014-18909(Ä) (ändringsplan för tunnelbaneutbyggnad Kungsträdgården-Söderort), P2012-14023 (delar av Enskede gård 1:1 och Hologrammet i Johanneshov), P2012-02448 (Mårtensdal 6 mm i Södra Hammarbyhamnen) och P2007-36164 (kv. Fredriksdal i Södra Hammarbyhamnen).

Följande detaljplanearbeten pågår i programområdets närhet:
2016-00773 (Cikadan), 2016-13579 (Sjöstadshöjden), 2015-21600
(Steningeparken), 2015-20742 (Kv Algunnen mm i Årsta) och
2015-18102 (Enskede Gård 1:1, Konstgjutarvägen).



Karta över pågående detaljplanarbete i området. Blå färg avser planförslag som varit på samråd, röd färg markerar att planarbete startat.

Markägoförhållanden

Den övervägande delen av marken inom programområdet ägs av Stockholms stad genom stamfastigheterna Enskede gård 1:1 och Hammarbyhöjden 1:1. Några andra mindre fastigheter ägs också av Stockholms stad. Bisvärmen 4, 5, 6 och 7 ägs av Heba Fastighets Ab, Vinjetten 6 ägs av Gullmars Fastighetsförvaltning Hb, Vinjetten 7 ägs av Brf Vinjetten Nr 7, Gravyren 1 av Gravyren 1 Fastighets Ab och Johanneshov 1:6 ägs av Region Stockholm. Arenan 9 och Visthusboden 2, som i mindre del berörs av programområdet, ägs av SGA fastigheter.

Fastigheterna Sundsta Gård 1, Skansbacken 2 och Bostället 1 ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till Stadsholmen AB och fastigheten Alstern 1 samt Litografin 4 upplåts med tomträtt till SISAB. Sundsta Gård 2 upplåts med tomträtt till Fastighets AB Sundstabacken 10.

Övergripande beslut och styrande dokument

Översiktsplan

Enligt översiktsplanen ska Söderstaden, där Gullmarsplan - Nynäsvägen ingår, utvecklas till en tät och mångfunktionell stadsmiljö med bostäder, arbetsplatser, urbana stråk, verksamheter, parker, förskolor och skolor samt offentliga miljöer. Det mycket goda kollektivtrafikläget och de många målpunkterna medför att Söderstaden ska stärkas som en regional tyngdpunkt och ett nav för idrott, evenemang och nöjen. Vidare pekar översiktsplanen ut Nynäsvägen som ett urbant stråk, vilket innebär att trafikleden på sikt ska omvandlas till en levande stadsmiljö. Att utveckla området kring Gullmarsplan och Nynäsvägen ligger i linje med översiktsplanens övergripande stadsbyggnadsmål *En växande stad, En sammanhållen stad, God offentlig miljö* och *En klimatsmart och tålig stad*.

Vision Söderstaden 2030

Programområdet är en del av Söderstaden, för vilken en vision togs fram och godkändes av Kommunfullmäktige 2010. Enligt visionen ska Söderstaden fungera som Stockholms evenemangs- och nöjesknutpunkt, där idrotts-, kultur- och nöjesevenemangen ska samsas med etableringar inom handel, kontor och service. Samtidigt ska Söderstaden också bli en stadsdel där det är enkelt och trivsamt att röra sig till fots och där äldre bebyggelse finns sida vid sida med nya bostäder.

Riksintressen

Inom programområdet utgör Nynäsvägen (väg 73) och Södra länken (väg 75) riksintressen för kommunikationer. Årstaviken och Hammarby Sjö utgör riksintressen för hamnverksamhet.

Programområdet angränsar till riksintressena för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården och Gamla Enskede. Söder om programområdet ligger Skogskyrkogården som både är riksintresse för kulturmiljövården och finns med på UNESCO:s världsarvslista.

Strandskydd

Delar av programområdet ligger inom 100 meter från Årstaviken respektive Hammarby sjö och omfattas därigenom av strandskydd. Om planprogrammet föreslår bebyggelse eller anläggningar inom detta område måste strandskyddsfrågan utredas och skäl för upphävande eller dispens från strandskyddet motiveras i kommande detaljplanearbete.

Kommunala beslut i övrigt

Stockholmsförhandlingen

I januari 2014 tecknade staten, Stockholms läns landsting, och Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun ett avtal om en utbyggnad av tunnelbanan och ökat bostadsbyggande. I det som kallas 2013 års Stockholmsförhandling ingår att kommunerna åtar sig att planera för 78 000 bostäder i tunnelbanans influensområde, varav ca 46 000 i Stockholm stad.

En av delarna i Stockholmsförhandlingen är utbyggnaden av blå linje från Kungsträdgården till Nacka och Söderort. I samband med det blir Hagsätragrenen en del av den blå linjen och banan leds om från Sockenplan och norrut i en ny sträckning i tunnel. Gullmarsplans framtida station på blå linje blir belägen under mark.

Nuvarande förhållanden

Stads- och landskapsbild

Området präglas av stor topografisk variation, med Stockholmsåsen som löper genom området i nord-sydlig riktning och den dramatiska förkastningsbranten längs Årstavikens södra strand. I övrigt domineras landskapet av stora infrastrukturanläggningar som anpassas till de olika nivåerna: de tre broarna Skansbron, Skanstullsbron och Johanneshovsbron som angör området norrifrån på olika nivåer; Nynäsvägen som löper genom området (delvis nedschaktat delvis i nivå med omgivningarna); de öppna tunnelbanespåren som vid Gullmarsplan delar sig i två grenar och tvärbanespåret som svänger runt brofästena från Gullmarsplan ner mot Mårtensdal.



Programområdet sett från nordost. Det gröna sambandet mellan Hammarby-skogen i öster och Årstaskogen i väster via Kolerakyrkogården i mitten av bilden syns tydligt. Framför kyrkogården pågår bygget av kontorshuset Sthlm New i Mårtensdal.

I nordvästra delen av programområdet ligger Årstaskogen i förkastningsbranten ner mot vattnet, som är en del i ett ekologiskt spridningssamband som följer sluttningen under broarna, via Kolerakyrkogården och upp mot Hammarbyskogen.

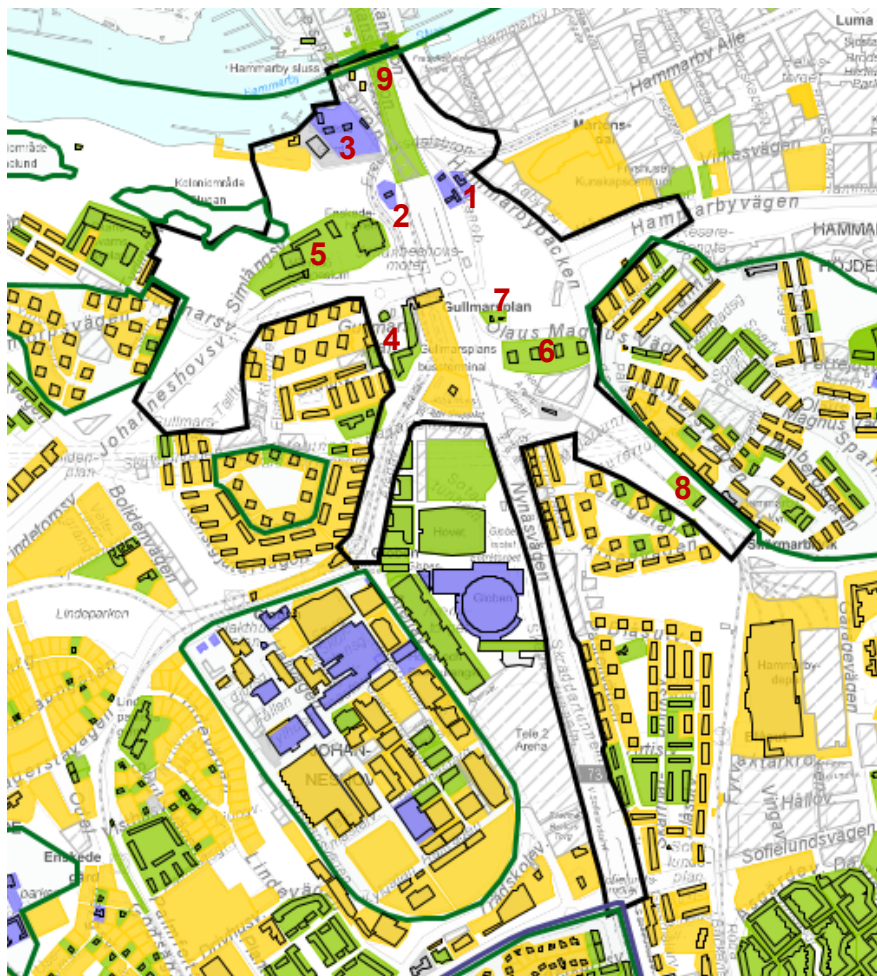
Bebyggelsen är varierad, från de bevarade kulturbyggnaderna från 1700-1800-talen i norra delen av området, bostadsbebyggelse i form av smalhusstad och grannskapsenheter på höjderna i Hammarbyhöjden, Årsta och Johanneshov från 1930-50-talen och det senaste decenniets täta stadsenklaver i Hammarby sjöstad. Till detta kommer några landmärken som sticker ut: Globen, Tele2 Arena och det nybyggda kontorshuset Sthlm New vid Mårtensdal. I söder gränsar området till Slakthusområdet med sin variationsrika verksamhetsbebyggelse som är under omvandling till en ny blandstad med historiskt djup.

Kulturmiljö

Större delen av programområdet består av infrastruktur och grönområden, men av de byggnader som finns är huvudparten antingen blå- eller grönklassade av Stadsmuseet. Det finns tre områden med blåklassad bebyggelse inom programområdet (siffrorna hänvisar till kartan på nästa sida):

1. Vid Skansbacken, som var en del av Göta Landsväg, finns ett område med bostadshus, ekonomibyggnader samt slakthus från 1700- och 1800-talet.

2. Skanskvarn mellan tunnelbane- och tvärbanespårerna nedanför Gullmarsplan är en väderkvarn som byggdes 1850 och flyttades till sin nuvarande plats 1859.
3. Sundsta Gård vid Johanneshovsbrons fäste. Den bevarade bebyggelsen härrör från 1800-talet och uppfördes som bostad, såpsjuderi och tvättstuga/magasin. Den nyttjas idag som flerbostadshus med hyreslägenheter.



Kulturhistorisk klassificering av byggnader enligt Stadsmuseet (blå = bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde; grön = bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt; gul = fastigheten har bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde).

De grönklassade byggnaderna inom området är 4) bebyggelsen kring Gullmarsplan från slutet av 1940-talet; 5) Värmdö gymnasium som uppfördes mellan 1948 och 1968; Enskedehallen, som är ritad som en idrottshall med ett mindre varmbad från 1950-talet; 6) fyra nio vånings punkthus med bostäder från början av 1940-talet placerade på rad placerade som solitärer i övergången mellan Gullmarsplan och Hammarbyhöjden; 7) huset för dödgrävaren från 1831 i det sydvästra hörnet av Kolerakyrkogården.

Trafikanläggningar som är grönklassade av Stadsmuseet är 8) Skärmarbrinks tunnelbanestation; 9) Skanstullsbron; Skansbron och Hammarby sluss.

I området finns en fast fornlämning, Kolerakyrkogården som anlades 1808 för stadens fattiga samt för landvärnssoldater. År 1831 beslöts att kyrkogården även skulle användas vid den väntade koleraepidemin. Vid Simlångsvägen/Gullmarsvägen finns också ett område med militära anläggningar, med skyttevärn främst från andra världskriget, som är registrerad som övrig kulturhistorisk lämning av Riksantikvarieämbetet.

Trafik och kollektivtrafik



Flygbild över Gullmarsplan från sydost med bussterminalen mitt i bilden.

Nynäsvägen utgör en del av riksväg 73 och det regionala väg-systemet. Den utgör även ett lokalt stråk i nord-sydlig riktning i Gullmarsplansområdet. Nynäsvägen trafikeras inom programområdet av 60-70 000 fordon/dygn och är under högt trafik överbelastad. En stor utmaning idag är att vägnät för regional och lokal trafik blandas vid Gullmarsplan.

Längs med Nynäsvägen finns ett regionalt cykelstråk som går mellan Västerhaninge och Slussen. Ytterligare två regionala cykelstråk ansluter till detta; Salemstråket som ansluts till Gullmarsplan västerifrån via Johanneshovsvägen och Hammarbystråket som ansluts österifrån via Hammarbyvägen. Det finns även ett huvudcykelstråk på Arenavägen och Hammarbybacken.

Gullmarsplans station är Stockholms tredje största bytespunkt med tunnelbana, tvärbana och buss, och således en viktig kollektivtrafiknod för regionen. År 2030 förväntas tunnelbanans utbyggnad av blå linje bli klar. Då blir Gullmarsplan även en del av den blåa linjen. Vid Gullmarsplan finns idag en möjlighet att överföra tunnelbanetåg till och från tunnelbanesystemet från riksjärnvägsnätet. Växlingen av spårfordon sker vid Västberga/Liljeholmen och sedan via tvärbanans spår vid Gullmarsplan.

Det pågår en utredning för en ny stomlinje på spårväg eller buss mellan Älvsjö och Nacka som planeras trafikera Gullmarsplan.

Miljö

Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormer för luft klaras för närvarande inte inom delar av programområdet. Halten av partiklar PM10 och kvävedioxid överskrider miljökvalitetsnormen för delar vid Nynäsvägen. Invid tunnelmynningar till och från Södra Länken finns det risk för höga halter luftföroreningar.

Buller och stomljud

Stora delar av programområdet är exponerat för höga bullernivåer från väg- och spårtrafik. I närområdet finns idag även verksamheter som kan vara omgivningspåverkande för programområdet. Det gäller i första hand verksamheternas transporter med tunga fordon liksom kyl- och ventilationsanläggningar. Befintliga väg- och spårkonstruktioner anlagda på berg kan innebära risk för stomljud.

Markföroreningar

Historiska kartor och flygfoton visar att huvuddelen av programområdets mark används eller har varit använd tidigare. Dokumentation finns för vissa platser där förorenande verksamheter bedrivits. Det kan också finnas fyllnadsmassor av varierande sammansättning och ursprung inom området.

Naturvärden

Programområdet gränsar i nordväst till Årtaskogens naturreservat. Aktuella studier gör gällande att det finns en försvagad spridningskorridor för biologisk mångfald mellan Årtaskogen och österut mot Hammarbyskogen och Nackareservatet, vilken behöver förstärkas.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Programområdet berör de tekniska tillrinningsområdena för Strömmen, samt för Mälaren-Årstaviken. Bägge recipienter är vattenförekomster enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas.

Programområdet berörs av ett lokalt åtgärdsprogram (LÅP) för Strömmen och Mälaren-Årstaviken vilka ännu inte är framtaget.

Vattenverksamhet

Om trafikinfrastruktur ska provas i tunnlar vid Gullmarsplan kan det krävas tillstånd för vattenverksamhet enligt MB 11 kap.

Skyfall

Signalkartan för skyfall visar på större flödesvägar främst lokaliserade till gator, vägar och spår i området. Vid Sundsta gård samt Enskedehallen löper också flödesvägar. Sundsta gård kan även påverkas av Mälarens vattennivåer.

Riskfrågor

Södra länken och Nynäsvägen är primärleder för farligt gods. Hammarby fabriksväg och Hammarbyvägen är sekundära transportleder för farligt gods till verksamheter inom eller i närheten av området och omledningsväg då Södra länken är stängd. Även Hammarbybacken, Olaus Magnus väg och Arenavägen är rekommenderade sekundärleder för farligt gods.

Riskfylld verksamhet i eller i anslutning till programområdet är pågående industriverksamhet i Slakthusområdet, Hammarbyverket och Södra Hammarbyhamnen, Mårtensdals blandningsanläggning, flera drivmedelsstationer varav en med biogas samt en bussdepå.

Andra identifierade risker inom programområdet är urspårningsrisk för tunnelbana och tvärbana, suicidrisk på broar, spårområdesnära bebyggelse och högre byggnader med takterrasser samt eventuell risk för antagonistiska hot då området är publiktätt vid evenemang.

Trygghet

I den trygghetsvandring som stadsdelsförvaltningen i Enskede-Årsta-Vantör genomförde vid Gullmarsplan i oktober 2019 framkom flera aspekter som påvisade problematik i området. Vid Gullmarsplans torg beskrevs en upplevelse av otrygghet kopplad till dåligt uppförande och alkoholmissbruk. I trafikmiljön lyftes säkerhetsaspekter fram. Gångtunneln under spåren och Nynäsvägen pekades ut som både osäker och otrygg. Stor genomströmning av människor vid stora evenemang i Globen och Tele2 arena är också en orsak till otrygghet.

Inom programområdet bor idag få människor, då platsen domineras av väginfrastruktur och grönytor. I stadsdelen Johanneshov finns en övervikt av små lägenheter och få barn bor i området i jämförelse med genomsnittet för Stockholm. Väginfrastrukturen skapar barriärer i området och gör orienterbarhet svårt. Den bidrar också till en dålig luftmiljö och buller. Gullmarsplans torg är gestaltat som ett ytterstadstorg med lokalt upptagningsområde, men platsen har ett mycket högt besöksstryck. Framtida gestaltning av knutpunkten

Gullmarsplan måste ta hänsyn till höga flöden av resenärer och besökare till området.



Gång- och cykeltunnel under Nynäsvägen och tunnelbanespåren, som utgör en av de osäkra och otrygga miljöerna vid Gullmarsplan.

Service, idrott och kultur

Inom programområdet finns en idrottshall och en gymnasieskola. Vid Gullmarsplan finns viss närservice som apotek och vårdcentral. Området angränsar till Globenområdet som är en destination för konserter, idrottsevenemang och handel och service. I Slakthusområdet planeras för kultur, restauranger och evenemang.

Teknisk försörjning

Genom programområdet går ett flertal större ledningsstråk. Tunnelbanan har egna tekniska anläggningar inom området. Under Gullmarsplan kommer den nya avloppstunneln mellan Bromma och Sickla att byggas, med en arbetstunnelmynning och etableringsyta vid Sundstabacken nära Årstaviken.

Programförslaget

Gullmarsplan ska vara ett nav för södra Stockholm med ett levande stadsliv dygnet runt. Blandstadens utbud och välgestaltade byggnader och stadsrum ska inbjuda till att vistas, bo och arbeta vid Gullmarsplan. Det ska vara lätt att ta sig till och från målpunkter inom Gullmarsplan. Det ska vara enkelt att resa genom området liksom att byta trafikslag mellan tunnelbana, tvärbana och buss.

Parker, grönområden och vatten ska upplevas nära, och den gröna kopplingen mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen ska vara robust och bidra till biologisk mångfald.

För att uppnå detta bör programarbetet sträva mot att bygga bort barriärer och skapa bättre kopplingar till omgivande stadsdelar, samtidigt som Nynäsvägens regionala koppling finns kvar, både för motorfordon och cykeltrafik.

Delar av programområdet vid Gullmarsplan ska omvandlas till en tät blandstad med nya bostäder, arbetsplatser, service och offentliga rum. Vid programmering och utformning av området måste hänsyn tas till platsens stora genomströmning av människor så att de offentliga rummen upplevs trygga och attraktiva. Bytespunkten för kollektivtrafik ska vara en väl integrerad del av Gullmarsplans stadsmiljö.

I gatumiljön ska kapacitetsstarka färdmedel prioriteras som gång, cykel och kollektivtrafik enligt stadens framkomlighetsstrategi, och tydliga stråk ska öka orienterbarheten så att det blir lätt att hitta för gående och cyklister. Inom hela området ska grönska upplevas nära och vara lätt att nå.

Naturvärden ska inventeras och de ekologiska spridningsvägarna ska stärkas mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen.

Knäckfrågor

Ett antal knäckfrågor har identifierats, vilka ska utredas vidare under programarbetet:

- Nynäsvägens barriärverkan
- Användning av spårområden som inte längre behövs för tunnelbanans linje 19
- Bytespunkten - hur hanteras den stora mängden resenärer till området
- Bebyggelsestruktur, täthet och exploateringsgrad
- Trygghet
- Stråk, orienterbarhet och genhet för gång och cykel
- Grönytetillgång
- Ekologiska spridningssamband
- Buller, luftkvalitet, risk, skyfall, vattenkvalitet och markföroreningar
- Kulturvärden

Alternativa scenarier för trafikstruktur

Inom ramen för programarbetet föreslås initialt att några alternativa principstrukturer för trafiken studeras. Att utforma nuvarande Nynäsvägen inom programområdet till en stadsgata med angöring och entréer mot gatan bedöms inte möjligt med dess trafikmängd och de funktioner den har. Däremot bedöms det möjligt att pröva

dels en överdäckning av den regionala trafiken med en stadsgata ovanpå dels att leda den regionala trafiken i en tunnel under Söderstaden. Båda dessa alternativ innebär stora investeringskostnader och stora logistiska utmaningar under ett byggskede, varför ett alternativ med mer lokala barriärbrytande åtgärder också bör studeras. För att kunna ge rättvisa beslutsunderlag är det viktigt att effekter, konsekvenser och kostnader redovisas för de olika alternativen.

Det är också viktigt med tidig samverkan med bland andra Trafikverket och Trafikförvaltningen för att möjliggöra samordningsfördelar och för att säkerställa ett genomförbart projekt.

När tunnelbanans Hagsätragren ersätts med den blå linjen kommer delar av spåren mellan Gullmarsplan och Sockenplan att frigöras. Dialog förs med Trafikförvaltningen om vilket framtida behov det finns av spårområdena, och om delar av dem kan utnyttjas för utvecklingen av programområdet.

Bebyggelsestruktur och täthet

För att utveckla Gullmarsplan till en tät blandstad med nya bostäder, arbetsplatser och offentliga rum kommer en bebyggelsestruktur med föreslagna användningar att läggas fram som en del av programmet. De olika alternativa trafiklösningarna kommer att möjliggöra olika grad av exploatering, beroende på om det kommer att gå att omvandla vägar och spår till byggbar mark, men också utifrån buller-, risk och luftföroreningsnivåer

Den övergripande höjdskalen kommer att studeras som en del av programmet. En högre byggnadsskala inom delar av området bör utredas i processen. Högre byggnader får en betydande påverkan på både stadsbilden och upplevelsen av närmiljön i området, vilket behöver studeras särskilt.

Parker, torg och naturmark

För att gröna rum ska vara nära och lätta att nå inom hela området och att de ekologiska spridningsvägarna ska stärkas mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen ska en naturinventering och spridningsanalys göras som en del av programmet.

Programsamråd med olika alternativ

Projektekonomi och genomförbarhet kommer att vara en viktig fråga att belysa genom programarbetet. Därför kan det vara en möjlighet att redovisa två olika alternativa scenarier för trafikstrukturen i programsamrådet för att få synpunkter på dessa för att därefter välja ett som redovisas för nämnden i samband med godkännande av programmet.

Programmets konsekvenser

En växande stad

Utvecklingen av Gullmarsplan och Nynäsvägen från en storskalig trafikmiljö till en blandstad skapar förutsättningar för en omfattande förtätning med nya bostäder, arbetsplatser och service. En utveckling bidrar till att länka samman och stärka omgivande bostads- och verksamhetsområden. Gullmarsplan kan bidra till utvecklingen av stadslivet i södra Stockholm genom att vara ett nav för boende, verksamma och besökare till området.

En sammanhängande stad

Genom att bryta Nynäsvägens barriärverkan och binda samman gatunätet kan man länka samman stadsdelarna och nya målpunkter kan skapas inom stadsdelen. Utformning av stråk för gång och cykel med fokus på trygghet och orienterbarhet kan bidra till ökad andel hållbara transporter.

Nynäsvägen utgör en av få infartsleder för motorfordonstrafik till Stockholm söderifrån. Dess regionala funktion ska bevaras. Gullmarsplans bytespunkt har en viktig funktion för flera olika kollektivtrafikslag, där en bra och kapacitetsstark utformning av trafikmiljön kan leda till ökat kollektivtrafikresande.

God offentlig miljö

Som en del i utvecklingen av Söderstaden finns i Gullmarsplan och Nynäsvägen en möjlighet att tillskapa nya inbjudande stadsmiljöer med god tillgång till olika stadskvaliteter och som kopplar samman stadsdelar. Beroende på höjder och omfattning kan den nya bebyggelsen och infrastrukturen få stor påverkan på stadens siluett, vilket måste bevakas i programarbetet.

En klimatsmart och tålig stad

Genom att stärka det gröna spridningssambandet mellan Årsta-skogen och Hammarbyskogen kan den biologiska mångfalden öka. Det är viktigt att bevaka att Årtaskogens naturreservat inte påverkas negativt av utvecklingen inom programområdet. En effektiv markanvändning i området och satsningar på kollektivtrafik kan skapa förutsättningar för en tät och nära stad som är mindre beroende av transporter och som har en positiv effekt på klimatet genom minskade utsläpp. Med en väl genomtänkt utformning av de offentliga rummen kan människors tillgång och tillgänglighet till grönområden och vattennära miljöer stärkas, och dagvatten och skyfall hanteras.

Trygghet

Utvecklingen av området till en blandstad med både dag- och natt-befolkning skapar förutsättningar för stadsmiljöer som blir trygga dygnet runt. Om utformningen av stadsmiljön kring bytespunkten

tar hänsyn till de stora flödena av människor till evenemang kan tryggheten öka. Tillskapandet av fler och större lägenheter i området ger fler boende och därigenom ett ökat ansvarstagande för närmiljön. Fokus på gena och orienterbara stråk för gång och cykel kan bidra till ökad trygghet för de som rör sig i och genom området.

Jämställdhet

Genom att bryta Nynäsvägens barriärverkan och binda samman gatunätet kan man länka samman stadsdelar. Satsningar på kollektivtrafik kan skapa förutsättningar för en tät och nära stad där alla har samma möjligheter att leva och röra sig.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmets genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. De aspekter där programmet kan antas medföra betydande miljöpåverkan bedöms vara:

- *Miljökvalitetsnormer för luft, vatten och buller*
- *Risk*
- *Ekologiska spridningssamband*
- *Stadsbild och kulturmiljö*

Underlag till undersökningen om betydande miljöpåverkan har inhämtats från Stadsmuseet, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvär.

Tidplan

Utifrån att erforderligt underlag för programmets framtagande levereras enligt uppsatt tidplan samt att det under planprocessen inte kommer till eller blir kända nya omständigheter, som inte kunnat förutses, förväntas följande tidplan:

Programsamråd Q3 2022

Godkännande Q3 2023

Nästa gång ärendet föreläggs nämnden blir vid ställningstagande inför programsamråd.

Planavtal

Planavtal har tecknats med exploateringskontoret för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av planprogrammet.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns goda förutsättningar att starta programarbetet för Gullmarsplan och Nynäsvägen. Målet med

programmet är att i enlighet med översiktsplanen visa på förutsättningarna för att koppla samman stadsdelar och överbygga barriären Nynäsvägen och samtidigt möjliggöra för nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser.

Fokus i programmet ska ligga på att forma en struktur för gator, bebyggelse och offentliga rum samt en skala på bebyggelsen, vilket sedan konkretiseras i efterföljande detaljplaner.

För att hitta den bästa lösningen att bryta Nynäsvägens barriärverkan och knyta samman stadsdelar bör olika alternativa principstrukturer för trafiken prövas och redovisas utifrån både effektivitet, kostnad och konsekvenser. Programsamrådet kan möjligen användas till att redovisa flera alternativ för att få in synpunkter på dessa.

Eftersom de infrastrukturlösningar som kommer att studeras i programarbetet sannolikt är mycket kostsamma kan det komma att kräva en hög exploateringsgrad för att projektekonomin ska gå ihop. Det är viktigt att den övergripande höjdskalen och omfattningen av bebyggelsen studeras utifrån dess påverkan på stadsmiljön både på långt håll och i den nära skalan, och att avvägning görs mellan nyttan med trafiklösningar mot konsekvenserna på kulturmiljön/stadsmiljön.

I programarbetet är det viktigt att ta hänsyn till bytespunkten och de stora flödena av människor, och fokusera på hur man skapar trygghet i området även när det är många besökare i omlopp. Målbilden är en blandad bebyggelse med både dag- och nattbefolkning.

Närheten till Årstaviken och Årstaskogen och dess koppling till Hammarbyskogen och i förlängningen till Hammarbyskogen är en tillgång som bör tillgängliggöras och de gröna sambanden ska stärkas.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete påbörjas.

SLUT