




Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Institutionen för stad och land

Stadsliv vid vatten

Ett gestaltungsförslag för Söder Mälmarstrands kaj

A light gray silhouette of a city skyline, featuring various architectural elements like spires, domes, and towers, set against a white background.

Peter Stafin
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, Uppsala 2016

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala 2016
Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet
EX0504 Själständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp
Nivå: Avancerad A2E
© 2016 Peter Staflin, e-post: peterstaflin@gmail.com

Titel på svenska: Stadsliv vid vatten. Ett gestaltungsförslag för Söder Mälarstrands kaj
Title in English: City life by the waterfront. A design proposal for the Söder Mälarstrand harbour
Handledare: Maria Ignatieva, SLU institutionen för stad och land.
Biträdande handledare: Ylva Dahlman, SLU institutionen för stad och land.
Examinator: Petter Åkerblom, SLU institutionen för stad och land.
Biträdande examinator: Anna Lundvall, SLU institutionen för stad och land.
Omslagsbild: Peter Staflin
Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren
Foto och grafik: Författaren om inget annat anges
Originalformat: Liggande A3
Nyckelord: Offentliga rum, stadsliv, tillgänglighet, kaj, strandkant, strandpromenad, grönstruktur, husbåt, Söder Mälarstrand, Stockholm
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

Förord

Detta examensarbete är min avslutande del i utbildningen till landskapsarkitekt på SLU på Ultuna. Arbetet har gett mig möjlighet att praktisera mina kunskaper på en konkret uppgift som handlar om att planera, gestalta och utveckla stadslandskapet till en mer attraktiv miljö för människor i framtiden. Jag vill tacka min handledare Maria Ignatieva som har gett mig stöd och inspiration under arbetet, samt Ylva Dahlman som har varit biträdande handledare, hon har hjälpt mig korrigera arbetet. Ett särskilt tack vill jag ge till Elenor Lennartsson som har varit en viktig person för dialog och värdefulla synpunkter.

Stockholm 2016-02-12

Sammanfattning

4 Stockholm stad väntas en miljon invånare inom några år. För att det ska vara möjligt krävs fler bostäder, bostäder som väntas byggas på eller i anslutning till grönområden eller andra offentliga rum. Detta arbete är ett idéförslag på hur Stockholm kan utvecklas för att bemöta befolkningsökningen samtidigt som fler offentliga rum möjliggörs och förbättrar tillgängligheten till stadens vattennära områden. Platsen för gestaltungsförslaget är kajpromenaden längs Söder Mälarstrand. Valet av plats är intressant eftersom att stora delar av Stockholms innerstad angränsar till vatten, gränser som ofta präglas av trafikleder idag.

Syftet är att ta reda på hur staden kan utveckla fler offentliga rum samtidig som fler bostäder väntas byggas. Arbetet utgår och behandlar även sociala värden som tillgänglighet och en förbättrad utveckling av stadsliv.

Målet är att utforma ett gestaltungsförslag över söder Mälarstrand som ska svara på forskningsfrågorna i arbetet. Metoden till gestaltungsförslaget består av

Frågeställning

- Kan Stockholm utvecklas så att fler offentliga rum möjliggörs samtidigt som fler bostäder väntas byggas.
- Hur kan Söder Mälarstrand utvecklas till en attraktiv och tillgänglig plats med större variation av funktioner och stadsliv?

bakgrundsfakta, litteraturstudie, platsbesök och analys. Litteraturen innefattar historiebereskrivning, planerings- och styrdokument från Stockholm stad samt teorier kring stadsplanering, hur människor orienterar och aktiverar sig i staden. För att skapa en uppfattning om vad som ökar och utvecklar tillgänglighet och stadsliv är litteraturen en viktig del i arbetet. Stadsrumsanalyserna är kopplade till teorierna där jag lånar idéer och termer för att beskriva platserna. Litteraturen och analyserna leder fram till ett program bestående av riktlinjer för gestaltungs-förslaget. Gestaltningen presenterar mina tankar och idéer om hur Söder Mälarstrand kan utvecklas. Arbetet resulterar till ett förslag på nya idéer och inspiration för Stockholms utveckling vid strandnära områden.

Idag är Söder Mälarstrand en bortglömd plats i staden trots närheten till Mälaren. Platsen har bytt skepnad under en lång tid, från att varit en viktig hamn i centrala Stockholm för båttrafik på Mälaren till dagens trafikapparat. Även Münchenbryggeriet har haft en stor påverkan på platsen. Det har medfört att platsen fått en splittrad utformning där biltrafiken dominerar. Det är problematiskt att ta sig ner till kajen och få en direkt kontakt med vattnet. Platsen har stor potential att utvecklas för att möta ett framtida Stockholm med en större befolkning.

Min vision med platsen är att Söder Mälarstrand som idag upplevs som en folktom baksida av staden ska lyftas till en självklar framsida med stadsliv. Med den ökade folkmängden i staden krävs fler offentliga ytor för invånarna. Syftet är även att stärka befintliga och fungerande egenskaper och kvalitéer på platsen. Kajpromenaden ska bli ett självklart stråk för avkoppling och motion samt nya möjligheter för cykelpendling för

att möta Stockholm stads visioner. Bostäder och service ska berika platsen med nya attraktionspunkter. Ny vegetation ska komplimentera de hårdgjorda ytorna som kajstrukturen består av och samtidigt sammankoppla planområdet med närliggande grönskulpturer.

Resultatet visar en omstrukturering av tidigare mönster för att ge plats till andra funktioner och ytor. Platsen förankras tydligare till den övriga staden via nya stråk, entréer och betydelsefulla element och strukturer som närbelägna parker och grönområden. Trafiklederna blir mindre dominanta med en ny utformning som passar en lägre hastighet genom området för att ge plats åt mer vistelseytor längs kajen. Parkeringsplatserna på kajen flyttas och placeras i en längs gående riktning vid gatan. För att öka tillgängligheten skapas nya passager över trafiklederna. Söder Mälarstrand får en ny grönskulptur som kopplas på ett mer naturligt sätt till anslutande grönområden. Växter planteras i friare former och en större variation av träd bidrar till mångfald till platsen. Svaret på mina frågor visar även att det finns potential för olika ytor i staden att byta skepnad. Nya boendemiljöer på vattnet där husbåtar ansluter till allmänna bryggor, eller att nya bostäder byggs på tidigare parkeringsplatser.

Förslaget presenteras med en illustrationsplan som omfattar hela planområdet i skalan 1:2000. Den östra delen av området redovisas i tre mer detaljerade planer i skalan 1:500. Fem perspektivillustrationer i skalan 1:200 visar förändringen av området, hur platserna ser ut före och efter förslaget.

Summary

The city of Stockholm is expecting one million inhabitants within a few years. To accommodate this population increase, it is necessary to build more dwellings. The available areas for the new housing projects are currently being used either as parks, communal areas, other public spaces, or in connection to those. The waterfronts of Stockholm lack walkways that connect different parts of the city, which makes it hard to find the way along and to the waterfronts. The increasing motor vehicle traffic in Stockholm has changed the shorelines; they have been transformed from ports and lively places to motorways and parking lots. This project is a proposal for how Stockholm can develop to meet the population increase and simultaneously increase public spaces and access to the city's waterfronts. The area that this project is focusing on is the waterfront walk along Söder Mälarstrand, located on the north side of Södermalm next to Riddarfjärden. The decision to focus on this particular area is based on the fact that the area reflects many similar waterfronts in the central part of Stockholm, waterfronts that today mainly consist of trafficked roads.

The main purpose is to investigate how the city can be remodelled to offer more public spaces and at the same time accommodate for new housing developments. The project is also treating social values such as accessibility and improved development towards a vibrant city life.

Research questions:

- How can Stockholm be developed to accommodate for more public spaces whilst the city population is expanding and more dwellings are being built?
- How can Söder Mälarstrand be developed into an attractive and accessible space with a greater variety of functions and activities?

The aim is to create a design proposal for Söder Mälarstrand that answers the questions arising in the study. The methods used to develop the design proposal are literature studies, site visits and analysis. The literature includes site-specific history studies, planning and regulatory documents from Stockholm City Council as well as theories on urban planning, with an emphasis on how people move and activate themselves within the city. The literature studies were an important part of the research to learn about how people orient and activate themselves within the city, and to create an idea of how to increase and develop accessibility and interaction within the city. The city analysis is linked to the theoretic research, from which I borrow ideas and terms to describe the sites. The literature studies and the analysis are together shaping a program of guidelines used to structure the design proposal. The research results in a proposal for new ideas and inspiration for the development of Stockholm's waterfronts. The design presents my thoughts and ideas on how Söder Mälarstrand can be developed. The proposal has been developed in different stages, where I've drafted new ideas and solutions simultaneously as new information has been collected. The illustrations and maps that describe my ideas have been created using computer programs, mainly AutoCad and Illustrator, but also Sketchup and Photoshop. In the conclusion I discuss the result and the working process.

Today Söder Mälarstrand is a forgotten place, despite the proximity to Mälaren. The area has changed over a period of time, from an important port in central Stockholm to its function as a traffic unit today. The motorway running along Söder Mälarstrand is one of Stockholm's main roads connecting east and west. The dense traffic through the area contributes to a segmented structure dominated by car traffic, where it is difficult for pedestrians to access the waterfront; large surfaces are dedicated to roads and parking lots, and the area is perceived as noise polluted. Some of the ships parked in the harbour offer services such as restaurants and hostels. In the western

part of the wharf there are docks for permanent residents. Söder Mälarstrand is close to several parks and green spaces but the connection to those are limited. These green spaces are located on altitudes south of the area, altitudes that cast shadows over the walkway along the waterfront, especially during the winter months. There area is lacking a vibrant city life, the only activity that exists is through the commuting routes though the area, which are busy especially during rush hour. During evenings and weekends the area is calm. Münchenbryggeriet is affecting the area, partly though the impressive renaissance era brick exterior that faces Riddarfjärden, but also through the range of activities and services the venue offers, such as work spaces, education programmes and cultural activities. A neat line of *Ulmus glabra* cut to shape is growing in front of Münchenbryggeriet. In addition *Salix alba* were planted during the 1960's in straight lines along the wharf. The straight forms contribute to the experience of a visual border towards the water. However, Söder Mälarstrand has a huge potential in meeting a future Stockholm and the city's population growth.

My vision for Söder Mälarstrand is to transform an area today perceived as a deserted backwater into a welcoming space with a vibrant and varied city life for the future. The increasing population of Stockholm demands more public spaces for its citizens. The aim is to strengthen the already existing and functioning qualities in the area. The design is suggesting how the area can be transformed into a popular waterside walk facilitating recreation, exercising and also accommodating for bicycle traffic to meet the visions of Stockholm City. The area will offer new spaces where the citizens themselves can decide the activities, and new housing possibilities both on the water and the waterfront. A new marina for houseboats is created along the area that already hosts docks for permanent residents. The marina creates new living spaces unique to Stockholm, at the same time the docks will be open to the public. New dwellings and services are enriching the area with new facilities and points

of attractions. New vegetation is complimenting the paved surfaces that the wharf consists of, and connects Söder Mälarstrand with close by green spaces; the new vegetation is formed according to the aesthetics of modern landscaping.

The result shows a remaking of previous structures and patterns to give space to new functions and spaces. The area gets a better connection to the city through new passages, entrances and connections to important elements such as nearby parks and green spaces. The trafficked roads become less dominant through a new design and harder speed restrictions through the area, allowing for more recreational activities and housing areas along the waterfront. The parking lots along the waterfront are reduced and replaced along the roadside. To increase accessibility new passages are created above the motorways and public transport runs though the area. Söder Mälarstrand is given a new green structure naturally connecting the area to nearby parks and green spaces. This will increase the perception of proximity to the parks and will make the area a greener experience. Green avenues with a varied range of trees marks the housing areas. To accentuate the experience of vegetation along the wharf the green avenues are broken up in more varied forms, a variety of tree species in different sizes contributes to an increased diversity and biodiversity in the area. My research is showing that there is potential to use various areas already existing in the city for new purposes; new living areas can be created on the water where houseboats are connected to public docks, and new housing can be built on surfaces currently being used as parking lots.

The design proposal is presented along with an illustrated plan that includes the full area in scale 1:2000. The eastern part of the area is accounted for in three more detailed plans in scale 1:500. Five perspective drawings in scale 1:200 are showing the changes in the area, how the area is looking before and after the redesign.

Innehållsförteckning

INLEDNING

Introduktion	7
Bakgrund	7
Problem	8
Syfte/mål	9
6 Frågeställning	9
Avgränsningar	9
Metod	9

LITTERATUR

Jan Gehl: <i>Livet Mellem Husene</i>	10
Gordon Cullen: <i>The Concise Townscape</i>	11
Kevin Lynch: <i>The Image Of The City</i>	11
Matthew Carmona, Steve Tiesdell, Tim Heath, Taner Oc: <i>Public Places Urban Spaces</i>	11

SÖDER MÄLARSTRAND

Historia	15
Kulturhistoriska byggnader	17

Markanvändning och bebyggelse

- Grönområde	18
- Riddarfjärden	19
- Kajen	19
- München Bryggeriet	19
- Bostäder	20
- Mariaberget	20
- Skinnarviksberget	20
Markförhållanden	
- Jord och berggrund	21
- Översvämningsrisk	21
Strandskydd	22
Strandbad i Stockholm	22

INVENTERING / ANALYS

Trafik	23
Cirkulation, Aktiviteter och Målpunkter	25
- Cykelleder	26
Vegetation	27
Barriärer, Utblickar och Orientering	28
Stadsrumsanalys	29
- Zonering	29

Sammanfattning av inventering och analys

- Programformulering och åtgärder	32
- Kvalitetsformulering och åtgärder	32

STOCKHOLM STADS VISION

- Utveckling av Stockholms stränder och stadsliv i Översiktsplanen	33
- Planering för Stockholms vatten	33
- Planering för en attraktivare stadsmiljö	33
- Den gröna promenadstaden	33

BOENDEFORMER VID VATTEN

- Inspirationbilder på husbåtar och dess omgivning	34
---	----

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Vision och Program	
- Program	37
- Koppling till staden	37
- Trafik	37
- Målpunkter och service	37
- Vegetation	38
- Byggnader och bostäder	38

Förslaget

- Skapa länkar	39
- Trafik	39
- Vegetation	39
- Kajpromenaden	39
- Bostäder	39
- Principskiss av Söder Mälarstrand	40
- Illustrationsplan 1:2000	41
- Bostäder och offentliga rum	43
- Vegetation	43
- Trädförslag	45
- Trädsuccession	46
- Vyer över strandpromenaden	47
- Illustrationsplan 1:500	52
- Perspektiv	55

DISKUSSION

59

KÄLLFÖRTECKNING

61

Inledning

Introduktion

Idén till mitt examensarbete grundar sig i ett semesterbesök i Berlin sommaren 2012. Jag noterade att Berlins strandkanter har ett stadsliv som präglas av en stor variation av olika människor, aktiviteter och rörelse. Strandkanterna används flitigt av såväl fotgängare som cyklister. De bjuder även in till andra aktiviteter som filmvisning, musik och avkoppling. Ett flertal båtar har byggts om till barer och food-boats (Foodtrucks fast på vattnet) samt andra verksamheter. Miljöerna intill strandkanterna består av uppstyrd strandpromenader utsmyckade med träd och växtplanteringar samt solida markmaterial. Det finns också strandkanter som utmärks av att Berlins medborgarna har skapat miljöer och funktioner efter de förutsättningar som finns på platsen. Jag observerade även att Berlins trafikleder sällan är place-rade längs med strandkant-erna vilket medför ökad tillgänglighet till och längs med vattnet. Vattnet kopp-las samman med den övriga staden, både på ett större och övergripande sätt genom kanaler, strandpromenader och funktioner, samtidigt som enskilda medborgare bidrar med specifika inslag som service.

Väl hemma började jag fundera på situationen i Stockholm och skillnader mellan städerna. Jag blev nyfiken på varför Stockholm inte erbjuder ett lika trivsamt och varierat stadsliv vid vattnet som Berlin. Vilka är de avgörande faktorerna och orsakerna och hur skulle det kunna vara? Stockholms starka tillväxt ställer hårda krav på nya boendemiljöer, ofta väntas grönområden att tas i anspråk när nya byggnader planeras. Går det att kombinera fler byggnader och bostäder och samtidigt öka de offentliga rummen i staden?

Vilka faktorer påverkar befolkningens rörelsemönster och orientering, samt hur använder människor stadens offentliga platser? Människor oavsett bakgrund, ålder och sysselsättning känner av om de är välkomna i ett specifikt stadsrum. Det ställer krav på de offentliga rummen i staden. Offentliga platser är till för allmänheten även om de ofta utgörs av en eller flera specifika funktioner exempelvis lekplatser, skateparker eller bilvägar. De offentliga platserna är ryggraden i samhället, de bör vara tillgängliga och anpassade så att alla människor har liknande förutsättningar att använda dessa platser på sina villkor. På samma sätt anser jag att strandkanterna bör vara.

Jag vill belysa situationen och problemet ur en landskapsarkitekts syn. Stockholm byggdes vid vattnet av flera anledningar och den här studien illustrerar dagens situation och hur strandkanterna kan utvecklas för att främja ett integrerat stadsliv i framtiden. Studien lägger vikt på tillgänglighet och funktion ur ett perspektiv för fotgängare och cyklister.

Bakgrund

Stockholms stad beskriver sig som den gröna och blå staden med långa strandpromenader med utblickar över vattnet och staden (Stockholms stad 2010 s. 1). Kommunens ambitioner för innerstadens vattendrag och dess strandmiljöer är begränsade, det saknas en tydlig vision i de dokument som kommunen presenterar på hur strandkanterna kan utvecklas till attraktiva platser och områden i framtiden. Flera av stadens centralt belägna strandkanter fungerar idag som tunga trafikleder. Hela Gamla stan omsluts och delas av flerfiliga motorleder, även vid norra Södermalm, delar av Kungsholmen och Östermalm återspeglas samma fenomen. Idag är den bristande tillgängligheten till innerstadens vatten påtaglig för stadens invånare. Den omfattande trafikapparaten bidrar till att attraktiva strandområden faller i glömska eller exkluderas av såväl planerare, medborgare och politiker. Det leder till att staden går miste om viktiga kvalitéer som stadsliv, länkar mellan olika stadsdelar och kanske även innovativa lösningar för nya bostadsmiljöer för framtidens stockholmare.

Stockholm ligger på gränsen mellan Uppland och Södermanland där Mälarens sötvatten möter utloppet från Östersjön. Första gången Stockholm nämns i skrift är 1252 och har under flera århundranden haft rikets funktion som huvudstad (Annerbäck 2004, s. 44). I dag är staden en självklar centralort i mälardalsregionen och Stockholm län består av 26 kommuner (Länsstyrelsen 2014).

Stockholm är den kommun och stad i Sverige som har störst befolkningsmängd, i slutet av 2012 var invånarantalet 881 235 stycken. Enligt prognoserna

kommer folkmängden att passera en miljon invånare de närmsta 10 åren. 100 000 av dessa invånare väntas bo i nyproducerade bostäder som planeras byggas under de närmsta 10 åren. Stockholm stad är indelat i 14 stadsdelsförvaltningar. På Södermalm bor det 123 468 invånare vilket är den högsta befolkningsmängden av alla stadsdelsområden i staden (Skarman 2013, s. 3). Södermalm är idag helt omslutet av vatten. Läget vid vattnet har haft en avgörande roll för stadsdelens utveckling. Vid Slussen har varor och byggnadsmaterial omfördelats mellan Mälaren och Saltsjön samt mellan Gamla stan och Södermalm. Vattenslussen vid Skanstull och kanalen vid Danvikstull är båda skapta av människan för att öka transportmöjligheterna till och från Stockholm. Flera viktiga industrier växte fram längs med Södermalms strandkanter vilket medförde att naturstränderna bytte skepnad till kajer, kajer som anpassades för godståg och lastbilar. Dessa platser har länge varit otillgängliga för allmänheten och är det fortfarande idag på sina håll. Söder Mälarstrand beläget på Södermalms norra sida vid Riddarfjärden var en betydande kaj för båttrafiken i Mälaren, samtidigt en strategiskt viktig plats för fabriksverkssamheter. 1855 grundades Münchenbryggeriet i de dåvarande byggnaderna vid Söder Mälarstrand. Efter en våldsam brand som total förstörde bryggeriet 1893 byggdes dagens anläggning (Münchenbryggeriets Aktiebolag s. 20, 22). Münchenbryggeriet utsträckta fasad är ett välkänt inslag i Stockholms stadsbild. Under 1990-talet renoverades Söder Mälarstrand för att skapa en förbindelse mellan östra och västra Södermalm. Idag är Söder Mälarstrand främst en tung trafikled med ett flöde på närmare 26 000 fordon per dygn (Stockholm stad 2004).

Problem

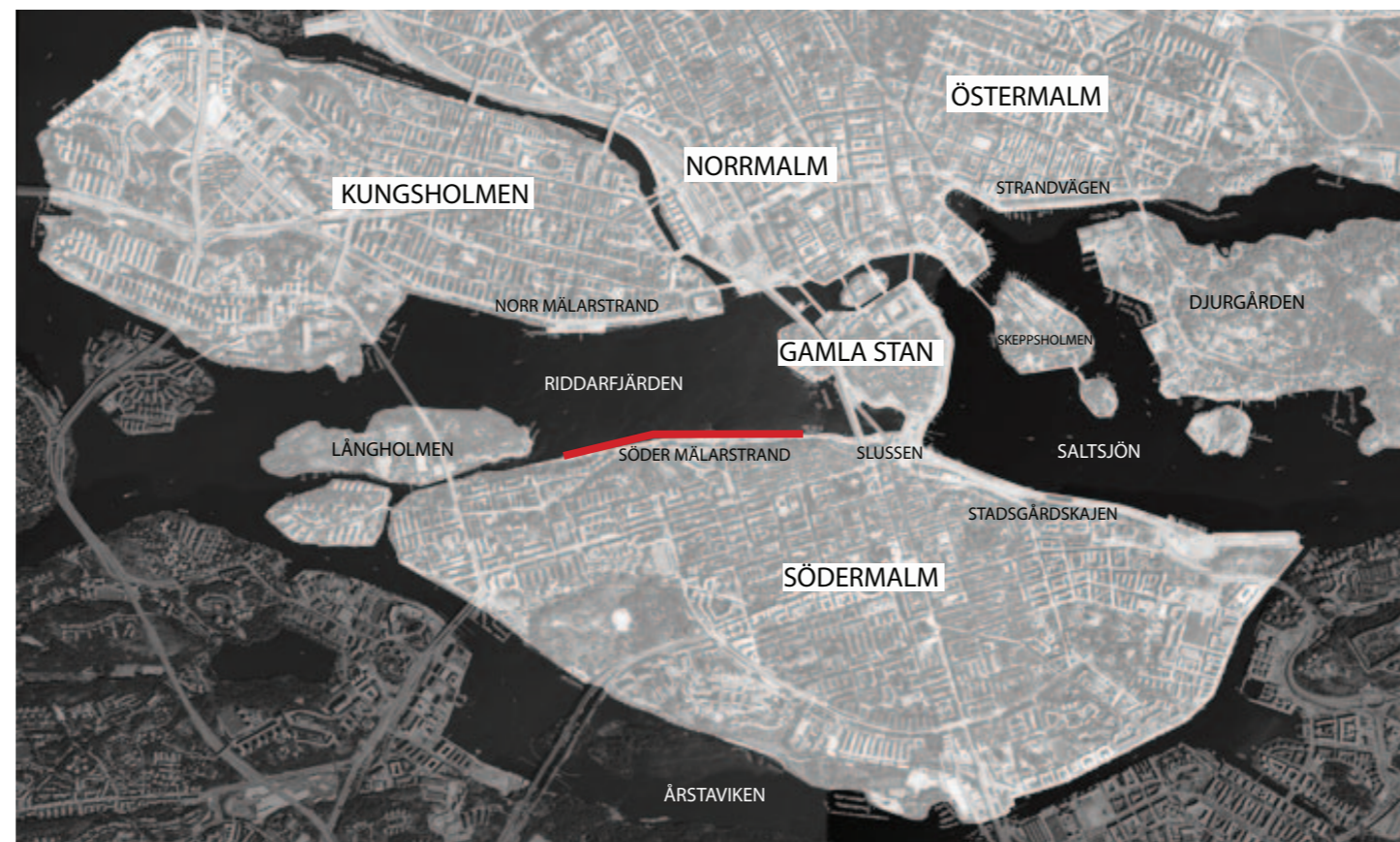
Stockholms befolkning ökar i en kraftig takt. Det innebär att ett stort antal bostäder behöver byggas för att bemöta inflyttningen. Stora delar av innerstaden är redan bebyggd. En lösning för vidare exploatering har varit och är ny bebyggelse på gammal industrimark. Hammarby sjöstad och Norra Djurgårdsstaden är två exempel på det. Vart ska staden bygga när industrimarken är slut? Är grönområden och parker nästa lösning? I en växande och mer tät stad kommer dessa miljöer vara av större vikt att bevara. Dessa miljöer har ett rekreativvärde och de är öppna för allmänheten. Vegetationen bidrar även till ett annat klimat i staden än de hårdgjorda gatumiljöerna.

Stockholm är en grön stad nära vattnet men lider av stora brister i kopplingarna mellan bostad och natur. Generella problem som omfattar stadens vatten är att förbindelser till vattnet, längs med vattnet och över vattnet är bristfälliga för fotgängare (figur 3-6). Det genererar till otillgängliga strandkanter samt att stadsdelar upplevs som avlägsna från varandra. Det bidrar även till ett mindre varierat stadsliv och attraktiva miljöer går till spillo. Innerstadens strandkanter har en stor potential att utvecklas för att bemöta framtidens krav på fler bostäder, offentliga rum och gröna oaser.

Bortsett från Långholmen och Reimersholme utgörs stora delar av Södermalms strandkanter av kajer. Kajernas höjd är anpassade efter större båtar och fartyg vilket motverkar en direktkontakt med vattnet för stadens invånare. De senaste decennierna har kajer bytt skepnad från hamn till trafikleder och parkeringsytor. De bryggor som ansluter till kajerna är vanligtvis privata och de ger endast tillträde

för båtforeningarnas medlemmar. Tillsammans med bristfälliga förbindelser är strandkanterna på sina håll otillgängliga för allmänheten och det saknas ett varierat stadsliv vid stadens vatten. Strandkanterna i Stockholms innerstad behöver studeras för att se om de kan utvecklas och förbättras inför framtidens behov av attraktiva miljöer.

Läget vid vattnet är en stark identitet för Stockholm. Dagens fragmenterade strandpromenader motsvarar inte helhetsintrycket och upplevelsen av Stockholm som en stad vid vattnet. Förbättrade och sammanhängande promenader intill vattnet skulle öka rekreativvärdena samt tillgängligheten och orienteringen i staden.



Figur 1: Ortofoto över Stockholms innerstad. Ljusare landområden visar Stockholms stadskärna, området som anses vara "innanför tullarna". Söder Mälmarstrand är markerad med röd färg.

Ritad av Peter Staflin

Källa: GSD-Ortofoto © Lantmäteriet 2013

Jag har valt att fokusera problemen på Söder Mälmarstrand som är ett centralt beläget kajområde. Platsen är intressant eftersom att karaktären relaterar till andra kajer (figur 3-6) i Stockholms innerstad genom stora trafikleder och flöden som sätter prägel på kajerna. Söder Mälmarstrand har potential att utvecklas till en strandkant som förbinder innerstaden genom sammanhängande promenader längs med vattnet.



Bild 1-2: Strandkanter i Gamla stan präglas av trafikleder.

Bild: Peter Staflin

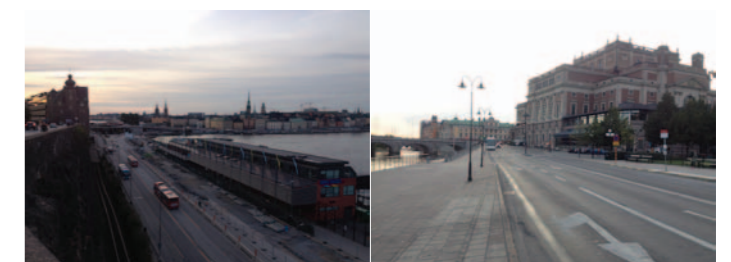


Bild 3-4: Strandkanterna vid Stadsgårdskajen och utanför operan domineras av trafikleder.

Bild: Peter Staflin

Syfte/Mål

Syftet är att undersöka hur det offentliga rummet kan utvecklas och växa samtidigt som staden förtätas. Samt hur tillgängligheten kan öka i staden. Fokus ligger på de oskyddade trafikanterna i staden.

Målet är att utforma ett visionärt förslag som visar hur strandkanten vid Söder Mälarstrand kan utvecklas till ett mer tillgängligt stadsrum med ökat stadsliv och samtidigt ska integreras med den övriga stadsmiljön i Stockholm.

Frågeställning

- Hur kan Stockholm utvecklas så att fler offentliga rum möjliggörs samtidigt som fler bostäder väntas byggas?
- Hur kan Söder Mälarstrand utvecklas till en attraktiv och tillgänglig plats med större variation av funktioner och stadsliv?

Avgränsningar

Förslagets geografiska avgränsning täcker kajområdet längs med Söder Mälarstrand, kajen sträcker sig från Pålsundsparken i väst till Slussen i öst. Jag har valt att lämna området mellan Mariahissen och Slussenområdet eftersom platsen är en byggsplats för citybanan, samt att planerna för nya Slussen är för omfattande för det här arbetet. Platsbesöken har skett mellan februari och december 2013.

Förslaget presenteras på en översiktlig nivå som inte innefattar lösningar på detaljnivå eftersom tidsramen för arbetet är begränsad. Jag har valt att inte ta hänsyn till ekonomiska faktorer eftersom att jag vill ha ett mer fri tanke vid utformningen av området.

Metod

Arbetsprocessen har varit cyklisk där litteratur, inventering och analys och bakgrundsfakta har gått omlott med varandra. Allt eftersom information har bearbetats har förslaget och gestaltningen tagit form. Gestaltningen har skett genom skisser.

För att skapa en bild av strandpromenader med brister gjorde jag även studier av kartmaterial över innerstadens strandkanter. När platsen var bestämd gick jag vidare med att söka bakgrundsinformation.

Nationella och lokala styrdokument som *strandskydd*, *TRAST*, *VGU* och *Stockholm - en stad för alla* har legat till grund i arbetet med platsen. Även översiktsplanen och andra underlag framtagna av Stockholms stad har varit viktiga för att förstå stadens inriktning och utveckling. Data om vindförhållanden har hämtats från Bromma flygplats, annan mer specifik data som markförhållanden, översvämningsrisk och trafikflödeskarta har hämtats från Stockholms stad.

För inspiration, förståelse och stöd till mitt arbete har jag studerat litteratur som omfattar hur stadsplanerare ser på att främja offentliga platser, tillgänglighet, ökat stadsliv och alternativa boendeformer. Min handledare har hjälpt mig att hitta litteratur och exempel, jag har även använt litteratur som jag har läst under utbildningen. Från författarnas teorier och texter lånar jag begrepp och termer för att beskriva problem, möjligheter och hur människan orienterar sig i olika miljöer. Dessa litteraturstudier ligger till grund för mina platsbesök, inventering och analys. För att skapa ett brett underlag till mina beslut, samt förstå rörelse och aktivitet på platsen har plats-

besöken skett under samtliga årstider, morgon och kväll samt vardag och helg.

Förslaget har utvecklats i etapper där jag har skissat på förslag och lösningar allteftersom information har samlats in. De illustrationer och kartmaterial som visar och beskriver mina idéer och förslag har utformats genom olika dataprogram, främst i AutoCAD och Illustrator men även i SketchUp och Photoshop. Avslutningsvis diskuterar jag resultat och arbetsprocessen.

Litteratur

Jan Gehl

Livet Mellem Husene (1971)

1971 skrev Jan Gehl boken *Livet Mellem Husene*. Boken är ingen analysmetod men hans teorier grundar sig och utgår från hur människorna uppfattar sina närmiljöer där fokus ligger på de offentliga rummen. Gehl har iakttagit och observerat människors dagliga rörelsemönster och aktiviteter och hur den fysiska miljön påverkar dessa strukturer. Förenklat menar han att uteaktiviteterna i de offentliga miljöerna kan delas in i tre olika kategorier, Nödvändiga, valfria och sociala aktiviteter. När utemiljöer och stadsrum är av dålig kvalitet sker endast nödvändiga aktiviteter, folk skyndar sig hem. Däremot är det vanligare med valfria och sociala aktiviteter vid stadsrum med hög kvalitet, folk stannar upp och interaktion uppstår. Ju mer folk uppehåller sig på gatan desto oftare möts de. De tre olika kategorierna samverkar i ett fint mönster, funktionella, rekreativa och sociala aktiviteter väver sig samman i alla tänkbara kombinationer.

Livet mellan husen utgör hela spektret och tillsammans gör de staden och bostadsmiljöer mer betydelsefulla. Gehl menar att människor inspireras och orienterar sig genom andra människor, vi ser rörelsemönster och flöden och att vi drar oss till aktiviteter. Vidare nämner han att det beror till stor del hur vi planerar våra städer. Prioriteras stora gaturum och trafiksystem efter bilen så minskar gångtrafiken och interaktionen mellan människor. I tätare städer mellan hus och trafiksystem kan en större del av trafiken genomföras till fots (1980, s. 7-10), I boken hänvisar Gehl till en undersökning gjord i San Francisco mellan åren 1970-1971. Exemplet illustrerar hur biltrafikens flöden påverkar gatulivet, tre olika gator med olika flöden visar en dramatisk effekt. Gat-

an med minst trafik, 2000 fordon/dag registrerade ett stort antal utomhusaktiviteter, gatan med mest trafik, 16000 fordon/dag förekom nästan ingen utomhusaktivitet (1980, s. 32-33).

Gehl menar lite förenklat att aktiviteterna kan delas in i tre olika kategorier; nödvändiga aktiviteter, valfria aktiviteter och sociala aktiviteter. Gruppen nödvändiga aktiviteter omfattar påtvingade aktiviteter som att gå till skolan, arbetet eller att gå till affären. Det är vardagsaktiviteter som förekommer under årets alla månader oavsett väder och där man inte har något val. Den fysiska utformningen påverkar den här gruppen i liten utsträckning. Valfria aktiviteter är sysselsättningar som man gör om man har lust, eller om platsen och vädret tillåter det. Aktiviteterna kan vara att betraktaren tar en promenad för att få frisk luft eller att solbada vid en varm husvägg; de flesta rekreativa aktiviteter som vi gör utomhus tillhör den här gruppen. Platsen utformning är helt avgörande om platsen skall användas för valfria aktiviteter. Gruppen av sociala aktiviteter omfattar alla aktiviteter där vi möter andra människor. Hälsningar, samtal och barn som leker med andra barn är några exempel, liksom de mer passiva kontakterna som att se och höra andra människor (1980, s. 7-10).

Begrepp som jag lånar och använder är relevanta för förståelsen av min text.

Nödvändiga aktiviteter, omfattar de nödvändiga och påtvingade aktiviteterna som att exempelvis att färdas till jobbet eller skolan, gå och handla, vänta på tunnelbanan. De är till hög grad vardagsaktiviteter och de förekommer under årets alla månader. Denna grupp påverkas mycket lite av de fysiska förhållandena.

Valfria aktiviteter, handlar om sysslor som man själv väljer och har lust med, det vill säga om den offentliga platsen tillåter eller gör det möjligt. Exempelvis att jogga, fiska eller njuta av solen (bild 5). Aktiviteterna förekommer när de yttre omständigheterna är goda som vackert väder. Platsen utformning är helt avgörande om platsen skall användas för valfria aktiviteter.

Sociala aktiviteter, omfattar alla aktiviteter där människor möter varandra och samverkar, barn som leker med andra barn och människor som kontakter varandra genom samtal. Även passiva kontakter som att se och höra andra ingår i gruppen. Dessa aktiviteter uppstår ofta tillsammans med de andra kategorierna eftersom att de befinner sig i samma stadsrum, folk möts eller passerar varandra på väg till jobbet eller i löpparrundan. Den fysiska planeringen har stor betydelse för de sociala aktiviteterna.



Figur 5: Ett stadsrum med kvalitéer. Sittplatser längs med fasaden bidrar till ett ökat stadsliv på gatan.

Bild: Peter Staflin

Gordon Cullen

The Concise Townscape (1961)

Cullen presenterar i boken *The Concise Townscape* ett redskap för stadsplanerare och arkitekter hur staden kan ses som ett konstverk. Han menar att olika parametrar och element i staden antingen samverkar eller var för sig skapar intressanta upplevelser, och att tydliga kontraster skiljer rummen och de visuella scenerna åt. *The Concise Townscape* är inte en analysmetod, boken redovisar olika typfall genom centrala begrepp på hur vi betraktar stadens miljöer. Fallen och begreppen presenteras genom exempel och illustrationer och boken ses som en stor inspirationskälla.

Cullen utgår från själva upplevelsen i staden genom tydliga sekvenser. Han understryker hur viktiga gångvägarna är för den mänskliga staden. Gångbanorna ses som ett nätverk och kopplar samman staden till en helhet. (1961, s. 54).

Begrepp som jag lånar och använder är relevanta för förståelsen av min text.

Legs and Wheels, berör stadens golv. Cullen menar markytorna ska länka samman stadens byggnader, dessutom ska markytornas olika funktioner förtydligas genom kontraster, färger och olika material.

The Line of Life, är viktiga stadsstråk som motsvarar kroppens pulsådor, de har ofta uppkommit vid stadens funktioner.

Serial Vision, är ett begrepp som understryker kvalitéer med variation i landskapet. Cullen menar att vi

rör oss i stadslandskapet genom sekvenser av bilder eller rum, där tydliga kontraster skiljer rummen åt.

Townscape, stadsbilden består av relationer mellan byggnader, det är rumsligheten mellan två hus som länkar samman konstruktioner till en helhet.

Viscosity, handlar om tempo och rörelse när människorna transporterar och rör sig i staden. Hur objekt, element och funktioner påverkar hastigheten i flödena.

Kevin Lynch

The Image Of The City (1960)

Lynch förespråkare i sin bok *The image of the city* en analysmetod som grundar sig i hur människor orienterar och rör sig i landskapet. Studien koncentreras till stadsbildens identitet och struktur. Han menar att stadens fysiska objekt och funktioner bör samverka i en sammansatt helhet för att uppnå en tydlig stadsstruktur. Betoningen ligger på de visuella bilder som befolkningen lokaliserar sig genom. Lynch har urskilt fem olika typer av fysiska element i stadsbilden som tillsammans skapar en enhet. De fem elementen är stråk, kanter, områden, noder och landmärken som ofta överlappar eller tränger igenom varandra (1960, s. 47-48). Rörelsemönster utgår från stråk i stadens komplexa struktur. Därför bör de delas upp i visuella hierarkier där större och viktigare stråk skiljer sig från närliggande stråk genom olika kvalitéer, det kan vara trådrader, markbeläggning och utformningen på fasader. På så sätt blir gatorna tydliga enheter som bidrar till orienterbarheten i staden (1960, s. 96).

Begrepp som jag lånar och använder är relevanta för förståelsen av min text.

Landmärken, är ett punktelement som stadens invånare orienterar sig efter. De utgörs av fysiska objekt som skiljer sig från omkringliggande objekt och strukturer. Torn, master och berg är typiska landmärken i vår vardag som sticker upp ovanför andra element, de kan observeras från olika håll och avstånd. Andra landmärken är platsbundna och finns i ett större antal oräkneliga, exempelvis skyltar, affärer och träd.

Läsbarhet, en visuell kvalité som beskriver hur stadens läsbarhet fungerar. Vilka objekt eller funktioner som tillsammans kan bilda ett sammanhängande mönster.

Kanter, är linjära element som inte används eller anses som stråk för betraktaren. De är gränser mellan två ytor eller andra element. Det kan vara en vägg, strandkant eller en trappa. Kanter kan fungera som en barriär mellan två strukturer, eller så kan de sammankoppla dem. De håller ihop stadsrummet även om kanterna inte är lika dominanta som stråken i staden.

Noder, är strategiska och intensiva punkter i staden som invånarna kan besöka, en kärna där strukturer och färdmedel byts. Det kan vara ett torg, en station eller en korsning mellan två eller flera stråk.

Områden, har en tvådimensionell utsträckning och består av mindre och större sektioner i staden. De urskiljs ofta med att karaktären känns enhetlig och att betraktaren upplever en mental bild att vara innanför

eller utanför det specifika området.

Stråk, är i huvudsak leder som människor rör sig längs med. Det kan vara trafikleder, gångstråk, kanaler och järnvägar. För många är stråken de mest betydelsefulla elementen för stadsbilden.

M. Carmona, S. Tiesdell, T. Heath och T. Oc

Public Places Urban Spaces (2010)

Författarna beskriver idéer och teorier som berör den sociala dimensionen inom stadsplanering. De menar att våra beteenden styrs till stor del av den fysiska miljöns begränsningar men även av sociala, kulturella och perceptuella sammanhang och omgivning. De menar att det finns olika synsätt på hur mycket miljön påverkar människors handlingar. Författarna hänvisar till KA. Francks teorier om fysisk determinism som har stort inflytande på stadsplanering. Franck har identifierat fyra svagheter och begränsningar som det determinerade synsättet har på stadsplanering.

Francks menar att den determinerade synsättet överdriver påverkan av de fysiska miljöerna genom att underdriva andra faktorer påverkan; synsättet antar att den fysiska miljön har direkta effekter på beteende; att den ignorerar den aktiva betydelsen av mänskliga val och mål; samt bortser aktiva processer för att skapa och ändra miljöer. Han fastslår att förhållanden inte är deterministiskt: Skapandet eller ändringen av miljöer genererar bara till möjligheter, vad som egentligen händer beror på det val som människor gör. Graden av determinism avgör

förutsättningar mellan miljöns möjligheter och problem. Författarna hänvisar till Porteous L. att i det första väljer människor efter de miljömässiga möjligheter som är tillgängliga för dem. Det andra tyder på att vid en given plats är vissa val mer sannolika än andra val. Följaktligen när miljön ändras förändras även beteendet. Vad som sker på en bestämd plats beror på de människor som använder den miljön (2010, s.133)

Begrepp som jag lånar och använder är relevanta för förståelsen av min text.

Stadsliv:

Banerjee rekommenderar att stadsplanerare och arkitekter vidgar sin syn på konceptet stadsliv, i stället för de offentliga rummen. Även om stadslivet traditionellt förknippas med det offentliga rummet menar Banerjee att privata platser som kaféer och mindre butiker bidrar till stadslivet. Stadslivet förekommer i det sociala rummet, ett utrymme för social interaktion oavsett om platsen är privat eller offentlig, förutsatt att den är tillgänglig för allmänheten (2010, s.138). Kriteriet för tillgänglighet tyder på en enskild eller enhetlig offentlighet. En konstruktivistisk tolkning beskriver dock att det inte finns någon enskild eller enhetlig offentlighet, eftersom att en plats kan vara tillgänglig för en person samtidigt som platsen inte är tillgänglig för en annan. Författarna anvisar till Young och Iveson att många sakkunniga argumenterar att stadsrummet överlappas av en serie offentliga platser (2010, s. 140).

Tillträde:

Platsens tillträde eller entré har en betydande roll, den avgör om platsen upplevs som inbjudande för

allmänheten. Allmänna och offentliga platser är inte öppna och tillgängliga för alla även om utformningen kan peka på detta. Inom den privata sfären i stadsmiljön finns det flera uppdelningar och begränsningar för stadens invånare. Exempelvis om ett museum tar ut en entréavgift eller inte, är museet öppet för allmänheten då (2010, s.137).



Bild 6: Ett stadsrum med myllrande folkliv på Kariakoo market i Dar es-Salaam. Försäljning sker både i de mer exklusivare butikslokalerna som erbjuder skugga och vid mindre enklare marknadsstånd på gatan där det finns plats över. Tillsammans bidrar de och anpassar sig till människor med olika ekonomiska förutsättningar. Gaturummet är en social samlingsplats och erbjuder olika aktiviteter för befolkningen.

Bild: Peter Stafilin

Söder Mälarstrand

Området för gestaltningsförslaget täcker hela kajen från Pålsundsparken till Mariahissen, från vattnet in mot bergsväggarna och de befintliga husfasaderna med undantag av strandpartiet närmast Slussen vid Mariahissen. Jag har valt bort området närmast Slussen eftersom att sker en utredning om Slussens framtid. Området som gestaltas kommer att definieras som Söder Mälarstrand.

För att skapa en förståelse för platsen ur ett större perspektiv har angränsande områden inventerats och analyserats. Förändringar av platsen medför att även intilliggande områden påverkas av förslaget.

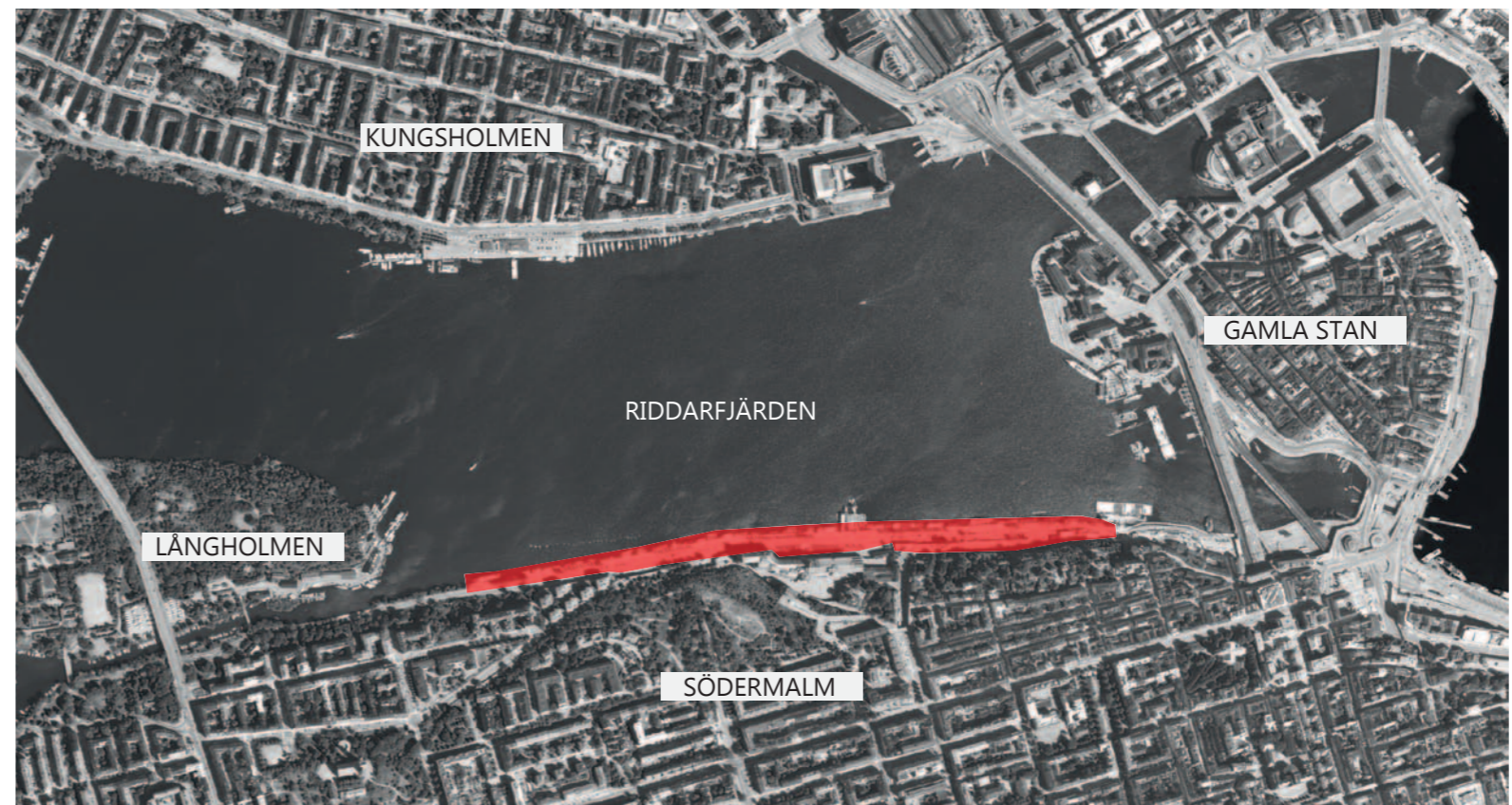
Söder Mälarstrand är en strandgata på norra Södermalm som sträcker sig från Centralbron i öster längs med Riddarfjärden till Hornstull i väster. Närmare två tredjedelar av strandlinjen består av kaj medan den

övriga delen är park och småbåtshamn. 31 personer är folkbokförda på Söder Mälarstrand varav 19 personer bor på båtar anslutna till kajen (upplysningen.se 2013). Söder Mälarstrand är den första kajen i Stockholm som beviljats fasta båtplatser för boende (Haraldsson 2011). Övriga båtplatser nyttjas främst av fartyg med olika verksamheter som hotell och restauranger. Malmgården Heleneborg och Mariahissen är förutom Münchenbryggeriet två byggnadsverk som sätter

prägel på strandgatan som landmärken.



Figur 2: Ortofoto över Stockholm innerstad. Söder Mälarstrand är markerat rött. Punkterna markerar noder.
Illustration av Peter Stafflin
Källa: GSD-Ortofoto © Lantmäteriet 2013



Figur 3: Ortofoto över Riddarfjärden. Söder Mälarstrand är markerat rött.
Illustration av Peter Stafflin
Källa: GSD-Ortofoto © Lantmäteriet 2013



Figur 4: Ortofoto över området för gestaltningsförslaget. Närområden och gator som nämns i arbetet är markerade.
Illustration av Peter Staflin
Källa: stockholm.se © Lantmäteriet 2014

Historia

Den äldsta kartan (figur 14) över Södermalm har daterats till 1625. Kartan visar gatustrukturer väster om stadsporten på Södermalm (Slussen) med bebyggelse intill Riddarfjärden (Råberg 1966, s. 4). Här syns den naturliga strandlinjen. 1641 påbörjades södermalmsregleringarna och rivningar för Götgatan och Hornsgatan (Ahlberg 2012, s. 258). Skinnarviksberget med sin svåra terräng lämnades helt utan stadsplan. Södermalms höga och steniga höjder har varit svårbebyggda och har därför lämnats till parker och odlingsområden. Höjderna mot Mälaren skuggar

Söder Mälmarstrand vilket medförde att stråket inte blev lika populär strandpromenad som Norr mälmarstrand och Strandvägen. Det är framförallt Södermalms norra stränder som präglas av kraftiga branter, både Stadsgårdskajen och Söder Mälmarstrand har byggts ut. (Fogelström, 1980. s.4-5).

1864 framlades Albert Lindhagens stadsplaner i Stockholm. Paris med sina boulevarder och esplanader var en stor inspirationskälla till den nya generalplanen. Den nya tiden krävde även nya uppfarts-

leder från kajerna upp på Söders berg. För att göra Söder mer tillgängligt byggdes Torkel Knutssonsgatan 1885-1889, gatan länkar samman Söder Mälmarstrand med Hornsgatan (Fogelström 1980 s. 15). Söder Mälmarstrand fick sitt namn 1885 i samband att man byggde en strandgata. Året därpå breddade man strandgatan från slussen till Torkel Knutssonsgatan (Holm, 1986 s. 225). 1910 var Söder Mälmarstrand den enda Mälarkajen med järnvägsanslutning. Kajens främsta funktion var att ta hand om leveranser av byggnadsmaterial som skulle försörja den växande

stadens byggnadsbehov (Ström-Billing 1984, s. 25). Efter 1930-talet förföll kajen som ledde fram till en upprustning. En ny strandpromenad och kajsträckning färdigställdes 1997. Därefter har Söder Mälmarstrand renoverats och stråket har fått en gång- och cykelbana samt en genomgående trädrad av *Salix alba* (Wikipedia.se).

Söder Mälmarstrand är sparsamt skildrad i litteraturen men texterna visar platsens sammanhang med angränsande områden.

15



Bild 7: Utsikt från Söder Mälmarstrand år 1896 mot Riddarholmen och Gamla stan. Bilden visar enkla bryggor och båtar vid strandkanten. Foto: Digitala stadsmuseet i Stockholm



Figur 5: Stockholms äldsta kända karta från år 1625. Kartan visar staden och malmarna före 1600-talets regleringsarbeten. Kartan visar års karta över Stockholm. Söder Mälmarstrand är en exploatering strandkant men gatustrukturen börjar utvecklas från Slussen mot Söder Mälmarstrand. Källa: Stockholmskällan



Bild 8: Utsikt från Söder Mälmarstrand mot Riddarfjärden. Mälaren är en populär skridskobana under vinterhalvåret. Fotot är taget 1883. Foto: Digitala stadsmuseet i Stockholm



Bild 9: Utsikt mot Söder Mälardockan från Centralbron vid Söderström. Området har utvecklats till ett hamnområde. Fotot är från 1955.
Foto: Jan Ehnemark



Bild 10: Utsikt mot Söder Mälardockan från Centralbron vid Söderström. Byggarbetsplats för citybanan. Fotot är från 2013.
Foto: Peter Stafflin



Bild 11: Utsikt mot Gamla stan och järnvägsbron vid söderström. Kajen är utrustad med spår för lyftkranar. Branta trappor länkade samman stranden med bebyggelsen på Södermalms klippor. Fotot är från 1954.
Foto: Stockholms Hamnar



Bild 12: Utsikt över Söder Mälardockan och Münchenbryggeriet. Kajen har breddats för att ge plats åt bilismen. Fotot är från 2013
Foto: Peter Stafflin

Kulturhistorisk bebyggelse

Stockholms stadsmuseum ansvarar för stadens kulturhistoriska klassificering. Den grundas på de inventeringar som stadsmuseet har gjort sedan 1970-talet och omfattar bebyggelse före 1960 eller 1990. Fastigheter och bebyggelse har klassificerats i fyra kategorier med hänsyn till deras kulturhistoriska värden (kartor.stockholm.se). På kartan markeras de genom olika färger.



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



Fastigheter med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.



Fastigheter med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.



STRECKAD fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till de övriga klassificeringskategorierna.



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



Stadens front mot vattenrummet, karaktärsdrag inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården.



Figur 6: Karta som visar byggnadernas kulturhistoriska värde på och vid Söder Mälarstrand.
Karta: Stockholms stad

Markanvändning och bebyggelse

Grönområden

För att få en uppfattning om närmiljön och anslutande grönområden har jag gjort platsbesök där jag studerat hur platserna används och hur jag kategoriserar dem. Jag har även studerat Södermalms parkprogram som beskriver platserna.

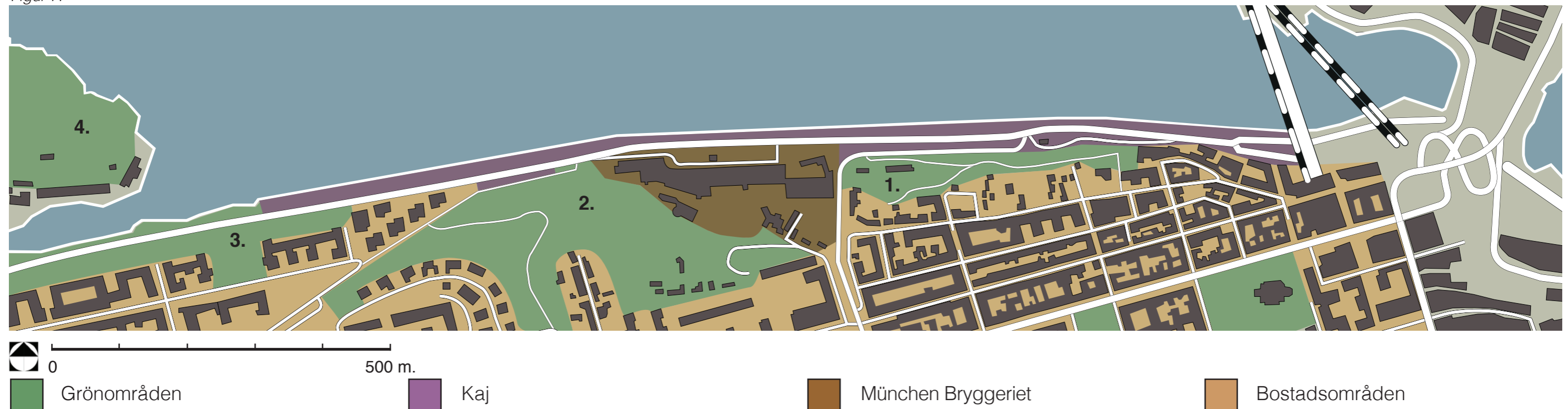
1. Planområdet angränsar till flera välbesökta grönområden. Klipporna har varit svårbebyggda och har därför blivit parkområden. Mariaberget som är de östliga klipporna är uppbyggd av terrasser. Promenadstråket Monteliusvägen sträcker sig längs med klippavsatsen, stråket erbjuder utsikt över Riddarfjärden och Riddarholmen. Området omges av äldre bebyggelse och är riksintresse för kulturminnesvård. Vid parkstråket är en hundrastgård beläget i terrasslandskapet, Ivar Los park ansluter till den östra delen av grönområdet.

2. Även Skinnarviksberget som är den västliga klippavsatsen erbjuder utblickar i alla väderstreck. Skinnarviksparken anlades under 1910- 1920-talen och präglas av den tidens idéer om att den ursprungliga naturen skulle bevaras. Stora ytor präglas av berg och klippväggar. Idag är parken en populär picknickplats. det finns en hundrastgård, lekplats och klippväggar som används av klättrare. Berget är Stockholms högsta naturliga punkt på 53 meter. Parken är relativt stor för att ligga på Södermalm och den omges av Söderkåkar från 1700-talet. Området har en stor variation av olika sorters träd (Stockholm stad 2009, s. 182-183).

3. Pålsundsparken började anläggas 1911. Erik Glemme fortsatte arbetet under 1940-talet men det var 1997 som den blev helt färdig (Stockholm stad 2009, s. 126). Området sträcker sig från kajen på Söder Mälardstrand till Reimersholme i öster. Parken har många olika funktioner som bollplan, utegym, lek-plats, strandpromenad och en fin uteservering som erbjuder live-musik på somrarna. Dessvärre fragmenteras parken av flera och stora trafikleder. Enligt Stockholms stads parkprogram har parken ett kulturhistoriskt värde.

4. Långholmen är en ö på 28,8 ha och dess park anlades 1870 när Pålsundssundet muddrades, jorden lades på bergen och 2400 träd planterades (Stockholm stad 2009, s. 32). Parken är lummig, vild och med många stora ädellövträd. Två populära badplatser ligger vid den norra stranden. Här finns även kolonilotter, idrottsplan, café och en amfiteater. I de östra delarna ligger Mälmarvarvet. Pålsundet utmärks av en småbåtshamn med främst gamla träbåtar. Långholmen är ett omtyckt utflyktsmål och rekreationsområde för stockholmarna.

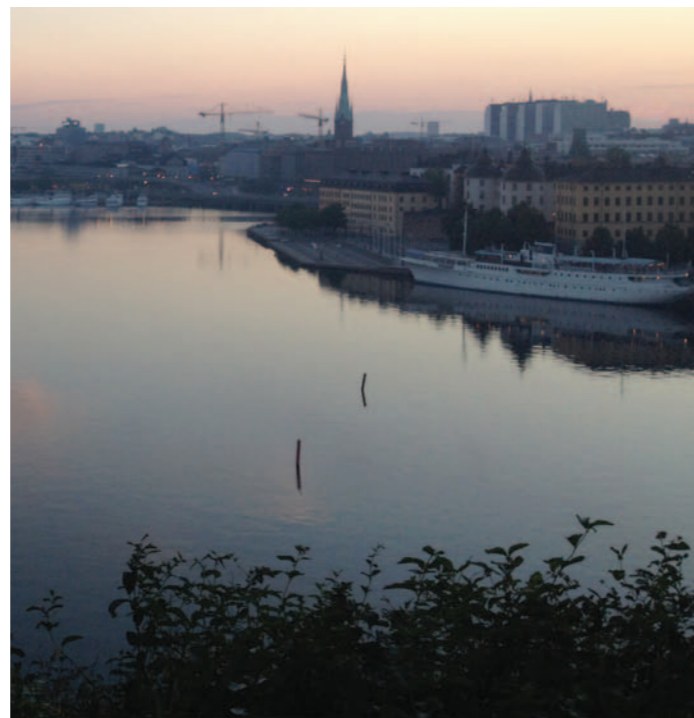
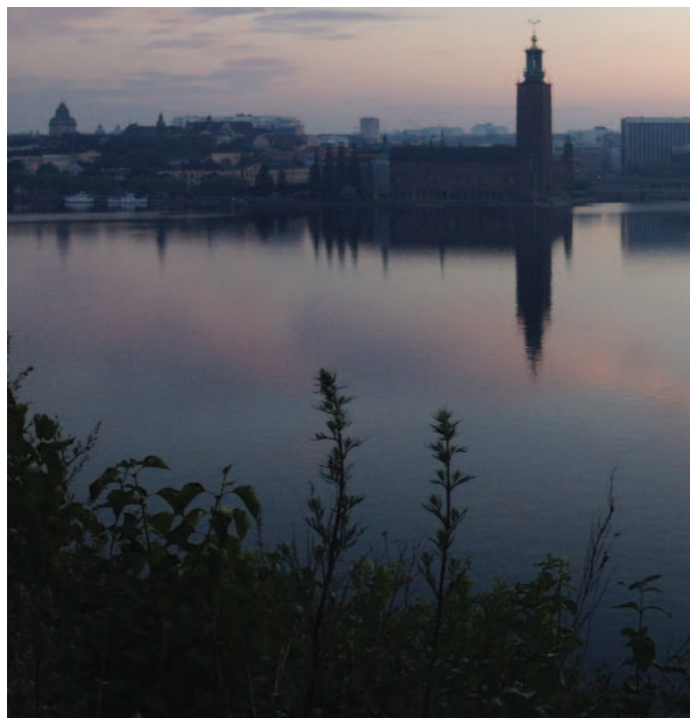
Figur 7.



Riddarfjärden

Riddarfjärden är Mälarens östligaste del och en stor volym av Mälarens utflöde passerar fjärden ut vid Norrström samt Söderström. Sjöytan är 140 hektar med ett tillrinningsområde på 111 hektar. Medeldjupet är 12,2 meter och det största uppmätta djupet är 21,0 meter. Bebyggelsen som kantar tillrinningsområdet täcker en yta på närmare 45 % och drygt 30 % av marken som kantar Riddarfjärden utgörs av vägar, parkeringsplatser och spårområden. Kajerna karaktäriseras av större båtar för boende, restauranger och arbetsplatser. Strandpromenaderna och det centrala läget bidrar till det höga rekreativvärdet. Vid Norr Mälarstrand utgörs strandkanten av

strandpromenad i park, medan Söder Mälarstrand och Gamla stan består av kajer. Långholmens utgörs till största delen av naturmark men Mälarvarvet som är den enda miljöfarliga verksamheten vid vattnet ligger på Långholmen. Norra Långholmen är strandskyddat och erbjuder 2 strandbad. Vid Riddarfjärdens samtliga hamnområden gäller badförbud. Badvattenkvaliteten är relativt god men ytvattnet på fjärden överskrider gränsvärdet för tjänligt badvatten nästintill varje år. Lokalt är föroreningshalterna höga i bottensedimentet. Området är måttligt rikt på växt- och djurliv, kajerna motverkar häckningsplatser för sjöfåglar (Stockholms Vatten 2013).



Kajen

Kajen är 1490 meter lång och utgör hela planområdet. Kajen är ca: 1,36 meter hög från vattenytan vid normalt vattenstånd, vattendjupet är 2,5 meter (Stockholms hamnar 2014). Promenadstråket längs med kajen är belagd med kullersten och betongplattor, medan cykelstråk, bilparkeringar och trafikleden är asfalt. Kajen är uppbyggd av sten och längs med hela stråket är flera trädrader *Salix alba* planterade.



Münchenbryggeriet

Münchenbryggeriets storlek och genomarbetade tegelfasad i renässansstil sätter prägeln på strandgatan, byggnaden är på närmare 50 000 m². Den anrika industribyggnaden är en del av Stockholms stadsbild och den syns tydligt från Riddarfjärden. Inngården är asfalterad och består främst av bilparkeringar. Stockholm city bikes har en anslutande station vid byggnadens huvudentré. Münchenbryggeriet är den största och mest framträdande byggnaden som 1994 byggdes om till ett mäss- och konferenscentrum, även Kungliga Svenska Balettskolan har lokaler i byggnaden.



Bostäder

De flesta av bostadsområdena som angränsar till området är uppbyggda av stenstadens struktur, med tydliga kvarter efter rutnätsplanens modell. Nyare byggnader från 60- 80-talen följer strukturerna och fyller utrymmena mellan äldre byggnader och kvarter. Vid Mariaberget är strukturen något mer intim och gatorna följer landskapets topografi. Närmast Skinnarviksberget finns trähus från 1700-talets mitt.



Mariaberget



Skinnarviksberget



Bild 13- 24:
Foton: Peter Staflin

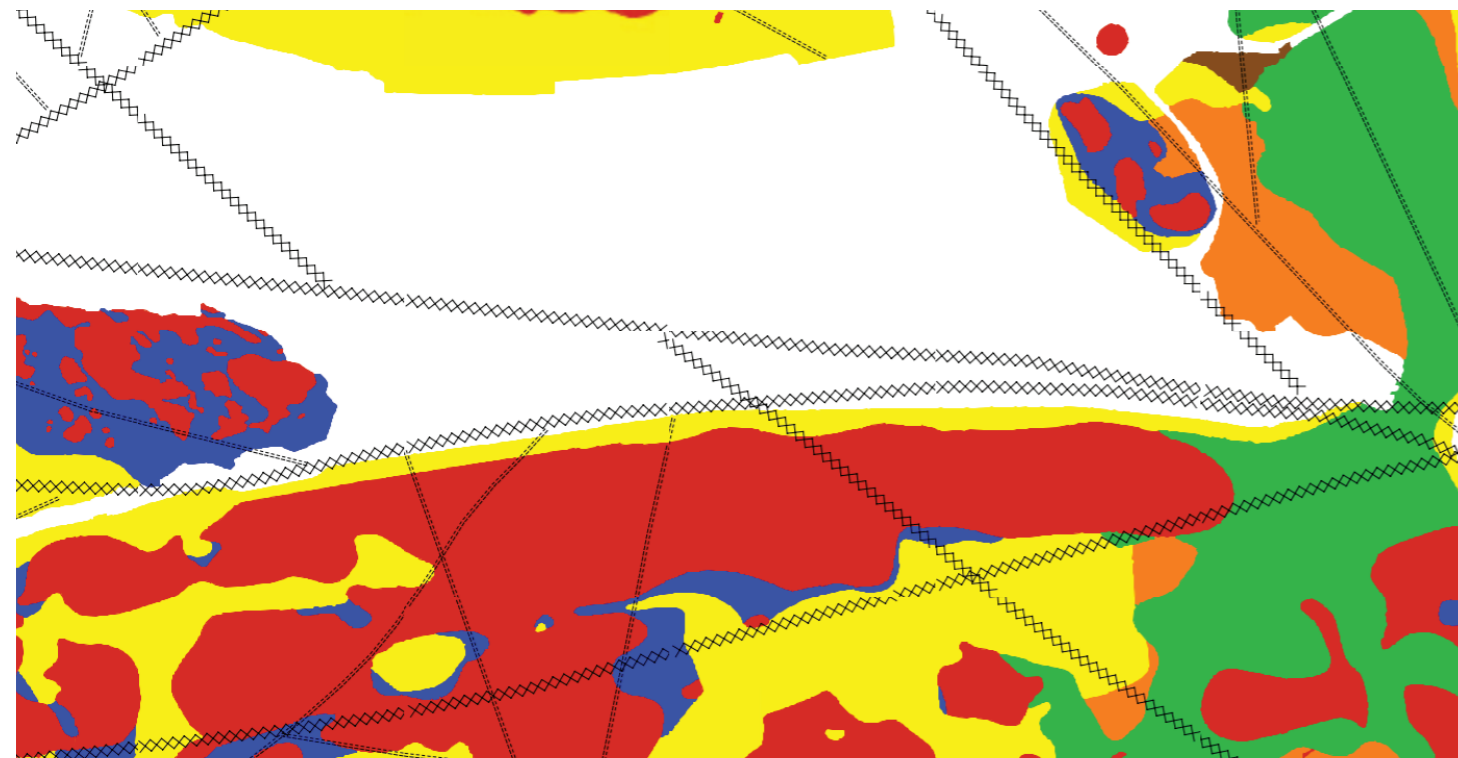


Markförhållanden

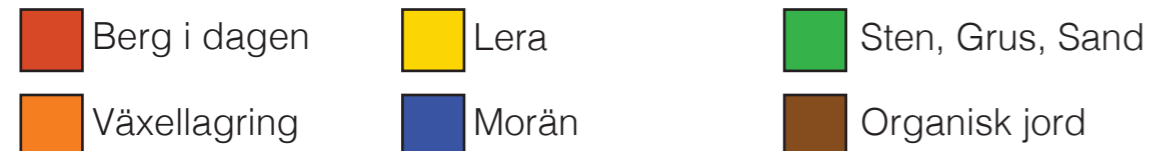
Jord och berggrund

Södermalms berggrund består främst av gnejsgranit, en bergart som sätter prägeln på Södermalm genom stora förkastningsbranter i en väst-östlig riktning. De kraftigaste förkastningarna går längs med Södermalms norra strandlinje mot Mälaren och Saltsjön. Vid Skinnarviksberget intill Söder Mälärstrand är innerstadens högsta naturliga höjd, drygt femtio meter vilket betyder att de kraftigaste branterna är placerade här. Stockholmsåsen sträcker sig från Rotebro

i norr över Södermalms berggrund till långt söder om söder. Enligt Per Anders utvanns metaller från rullstensåsens material vilket har namngivit både Norr- och Södermalm. Åsen har kallats för stadens ryggrad, den gav upphov till namnen Södermalm och Norrmalm eftersom att metall utvanns av rullstensåsens material (Fogelström 1980, s. 3). Hela strandlinjen består av lera, den utbyggda strandgatan består främst av utbyggnadsmaterial.



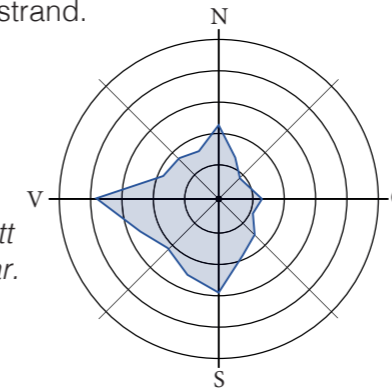
Figur 8: Karta som visar jord och berggrund. Karta: Stockholms stad



Vindros

Vindrosen är hämtad från Bromma flygplats mätstation, mätningarna har gjorts 10 meter över marken. Diagrammet visar att en rak västlig vind är den mest förekommande. Även sydlig och nordlig vind är vanlig. Söder Mälärstrand är relativt skyddat från vind på grund av de höga klipporna som löper längs stora delar av Söder Mälärstrand.

Figur 9: Vindros från Bromma flygplats för hela året grundad på data från åren 1961–2009. Figuren visar att västlig vind dominerar. Källa: Bromma Flygplats



Figur 10: Mörkblå färg visar de områden som skulle drabbas om vattennivån i Mälaren skulle öka +1,3 meter. Röd färg visar de områden som skulle drabbas om nivån höjs med 2,3 meter. Källa: Stockholms stad

Översvämningsrisk

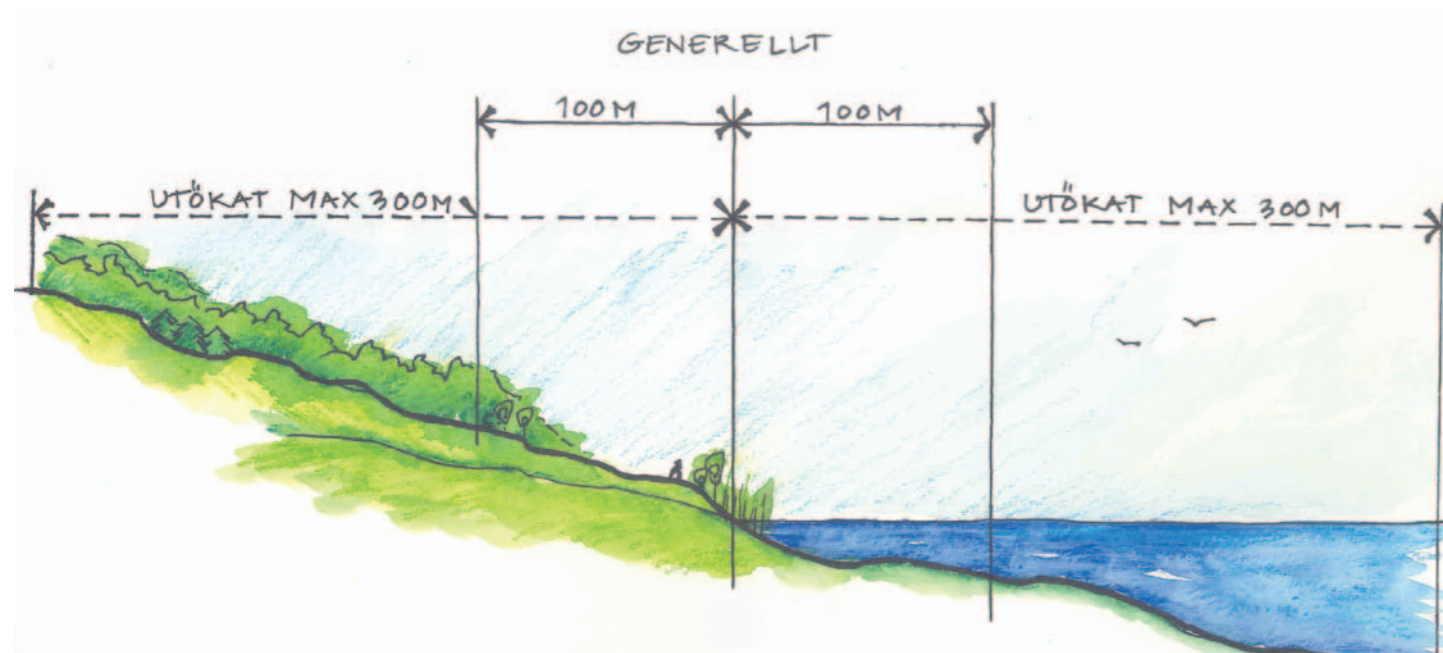
Planområdets läge vid Riddarfjärden gör att området är känsligt mot eventuella översvämningsrisker i Mälaren. Klimat och sårbarhetsutredningen har använt en 100-årsnivå för Mälaren på +1,3 meter. För ett hus som står i 100 år i ett område som är skyddat för 100-årsnivån är sannolikheten för översvämningsrisk under denna tid 63 %. En vindpåverkan kan öka nivån med ytterligare 30 cm. Den högsta dimensionerade flödet i Mälaren är +2,3 meter. Sannolikheten för att det högsta dimensionerade flödet inträffar är 1 %. Vid ett tänkbart scenario på +1,3 meter skulle Söder Mälärstrands östra och västra område beröras. Vid en översvämningsnivå på +2,3 meter skulle hela planområdet stå under vatten. Vattendjupet beräknas till 2,5 meter intill kajerna vid medelvatten och kajens höjd är ca: 1,3 meter hög (Ekelund 2007, s. 15).

Strandskydd

Sverige har en allemansrätt till naturen, men även till staden. Strandskyddet tillkom på 1950-talet för att säkra och värna allmänhetens friluftsliv. Skyddet har under åren utvecklats för att skapa och bevara goda livsvillkor för växt- och djurlivet. Genom skyddet har vi möjlighet att vistas, bada, fiska och angöra med båt längs med stränderna. Strandskyddet motverkar byggnation och privatisering av stränderna vilket borde uppmärksammas då flera bryggor och båtplatser blir privata.

Det generella strandskyddet är 100 meter från strandlinjen i båda riktningarna och inkluderar även undervattensmiljön. Vid specifika platser är strandskyddet utökat till 300 meter i vardera riktningen. Regleringen

gäller alla vattendrag och stränder både i tätort och glesbygd. Vid några få platser är strandskyddet borttaget i och på senare år har lagen justerats. Tanken är att öka det lokala och regionala inflytande över strandskyddet. Kommunerna får huvudansvaret för att pröva dispens från strandskyddet. Detta för att mindre kommuner ska ha en möjlighet att främja utveckling och tillväxt i landsbygdsområden. Länsstyrelsens roll har stärkts och ska kontrollera intressen vid kommunal planläggning (Naturvårdsverket 2009, s. 8-10).



Figur 11: Det generella strandskyddet är 100 meter från strandlinjen vid normalvattentillstånd. Länsstyrelsen kan utvidga strandskyddet till 300 meter. Bild framtagen av Boverket

Strandbad i Stockholm

Inom Stockholms stad gränser finns 30 officiella strandbad, 5 av dessa ligger innanför tullarna. Ansvar av underhåll och drift utförs av stadsdelarna, medan miljöförvaltningen sköter provtagningen på badplatserna. Generellt är vattenkvaliteten god i hela staden och det är lätt att finna en privat plats för bad. Under sommarhalvåret trafikeras Mälaren av en stor

andel privata båtar vilket medför begränsade tillåtna platser för bad. De centrala och östra delarna av Stockholm är utan officiella strandbad vilket leder till att befolkningen i dessa områden saknar närhet till strandbad.



Figur 12: Punkterna visar officiella strandbad i innerstaden. Källa: Stockholms stad © Lantmäteriet 2013

Inventering / Analys

Trafik

Södermalm kopplas samman med endast två vägar i en ost-västlig riktning. Utöver strandgatan på Söder Mälarstrand så är det Hornsgatan som länkar samman Slussen med Hornstull. Fordonstrafiken som består av civiltrafik och tyngre fordon är det mest påtagliga och dominanta inslaget på Söder Mälarstrand, kollektivtrafikförbindelse saknas helt. Gatans placering och utformning skapar konflikter mellan fordonstrafiken och gång/cykeltrafiken. Fem punkter definieras där konflikterna är som störst, de är markerade på kartan. Gatan är uppbyggd av två filer, en i vardera riktningen med undantag för korsningar. Hastigheten är begränsad till 50 km/timmen. Ett stålräcke skiljer biltrafiken från fotgängare och cyklister längs med hela strandgatan. Både kajen och Münchenbryggeriet har ett stort antal parkering-

splatser för bilar. Många av dessa platser står tomma under stora delar av dygnet.

1. Garageutfart från kontors- och bostadshus samt ett övergångsställe för fotgängare. Platsen är försedd med trafikljus för att underlätta situationen. Trottoaren intill byggnaden är underdimensionerad.

2. Infart till bilparkering på kajen och till Münchenbryggeriet. Platsen är även en länk för fotgängare och cyklister mellan kajen och Skinnarviksparken. Trafiksignaler reglerar trafiken vid övergångsstället.

3. Ut- och infart till Münchenbryggeriet samt utfart från parkeringarna på kajen. Trafikleden i västlig riktning

utökas till två filer vid ut- och infarten till Münchenbryggeriet. En utfart av kajens alla parkeringsplatser ansluter till trafik Korsningen. Platsen har ett bevakat övergångsställe.

4. Strandgatan kopplas samman med Torkel Knutssonsgatan vid den här punkten. Även denna plats är försedd med trafiksignaler och trafiklederna ökas till två filer i vardera riktningen. Det finns även en infart till parkeringarna på kajen samt en enskild väg intill Mariaberget. Byggnationen av citytunneln påverkar analysen av platsen.

5. Entrépunkt vid Slussen. Platsen är öppen och har totalt sju filer för trafik, samt ett flertal parkeringsplatser. Gång- och cykelbanan är väldigt begränsat vid

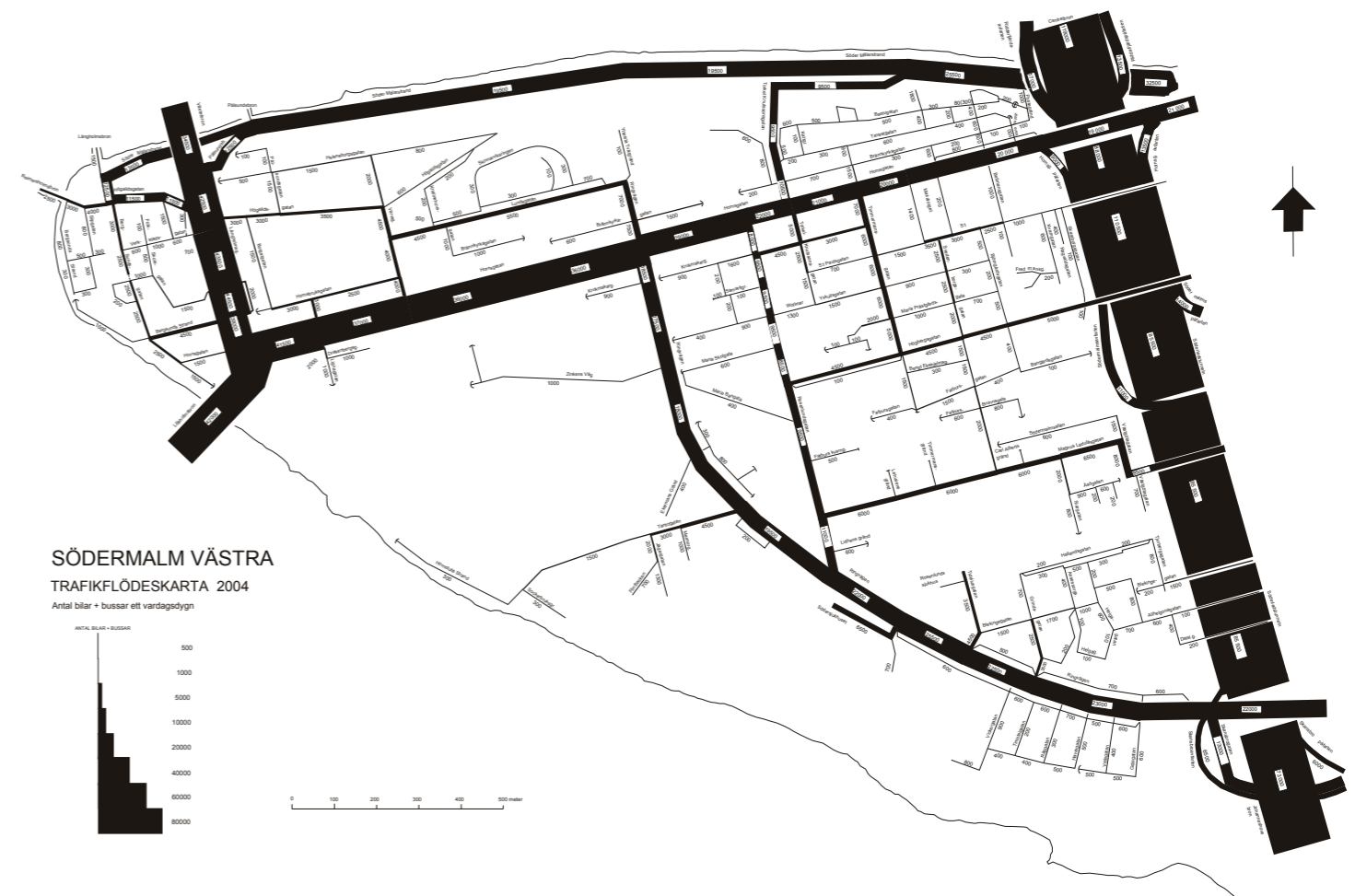
den här punkten, kopplingarna över gatan är obefintliga. Platsen är svår att orientera sig i, centralbron samt bron för tunnelbanan orsakar förvirring. Slussen är en betydelsefull nod där ett stort antal människor byter transportmedel. Stadsbussar, tunnelbansans gröna och röda linje ansluter till stationen samt ett flertal busslinjer till Nacka och Värmdö har Slussen som utgångspunkt.

Figur 13.





Bild 25-28: Dagens trafiksituation. Trafikleder och parkeringsplatser täcker en stor del av kajytan. De övre bilderna är tagna på en helg. Den nedre bilden är tagen en vardag.
Foton: Peter Staflin



Figur 14: Trafikflödeskartan från 2004 framställd av Stockholm stad som visar antalet fordon per dygn över Söder Mälmarstrand. Antalet fordon per dygn varierar mellan 19 500 och 25 500 stycken, flödet är högst mellan Slussen och Torkel Knutssonsgatan. Det kan jämföras med Hornsgatans där antalet fordon per dygn ligger mellan 20 000 till 41 500. Kartan visar även att det är gatorna på Söder Mälmarstrand och Hornsgatan som kopplar samman Södermalm i en ost-västlig riktning.
Källa: Stockholms stad

Cirkulation, aktiviteter och målpunkter

För att skapa en tydlig bild av Söder Mälarstrand så har platsbesöken skett under samtliga årstider, vardagar och helger samt olika tider på dygnet. Platsbesöken har gett mig en tydlig bild av Söder Mälarstrand. Hur folk använder och rör sig på platsen. Utöver Riddarfjärden och de bostäder som är anslutna till Söder Mälarstrand finns det några viktiga målpunkter som genererar till stadsliv på platsen. Sammanlagt har jag besökt platsen nio gånger.

Münchenbryggeriet är områdets centrala nod med service, arbetsplatser, undervisning och kultur. Andra enskilda målpunkter är fartygen vid hamnen som består av vandrarhem, restauranger eller lokaler för

uthyrning. I de västra delarna av kajen finns kontorslokaler i anslutning till bostadshusen, där ligger även de båtplatser som tillåter boende.

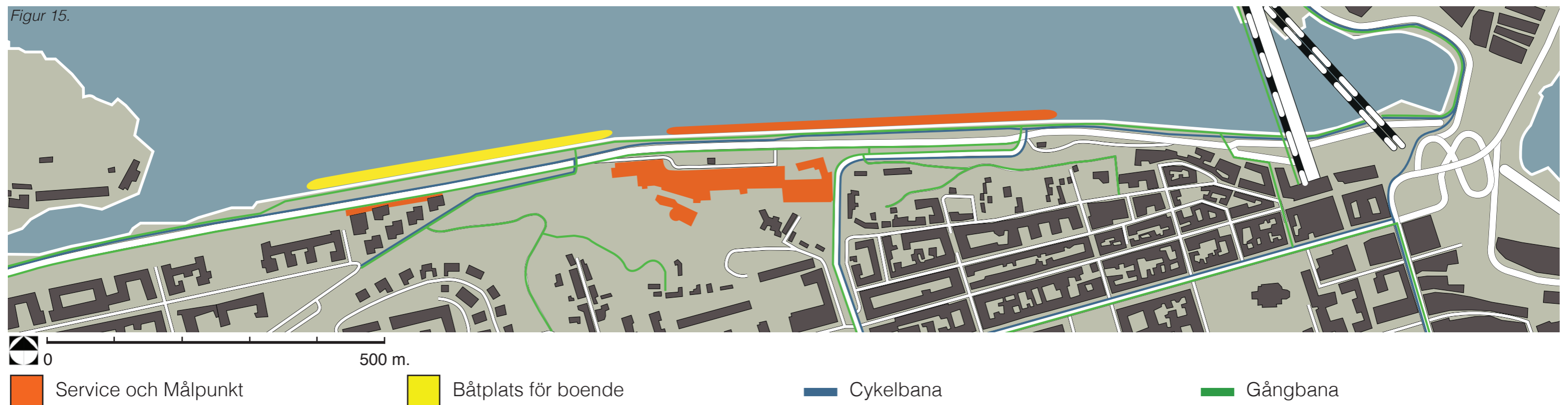
Aktiviteten på platsen är störst under rusningstrafiken på vardagar, främst bilister men även cyklister. Genom observationer väljer ett större antal oskyddade trafikanter att dagspendla vid Hornsgatan än vid vattnet. De nödvändiga aktiviteterna förändras inte nämnvärt mellan de olika årstiderna förutom att antalet cyklister minskar under vinterhalvåret. Valfria och sociala aktiviteter sker i ungefär samma utsträckning under vardagarna som på helgerna. Soliga helgdagar lockar något fler människor till platsen men skillnaden är obetydlig jämfört

med vardagar. De som besöker platsen är vanligtvis äldre personer som promenerar själva eller i sällskap. Yngre individer aktiverar sig genom motion och löpning. Strandpromenaden är utrustad med sittbänkar i jämna avstånd längs med hela kajen men ett fåtal personer utnyttjar dem. Söder Mälarstrand är en lugn plats som saknar saknar folkliv under stora delar av dygnet.

De flesta av båtarna som är anslutna till kajen upplevs som tomma och att de inte är i bruk, oavsett om de är bostäder eller om de erbjuder service för allmänheten. Även platserna vid själva angöringen till båtarna uppfattas som folktomma.

För att förstå platsens rörelse, cirkulation och angöring av transportleder är det viktigt att zooma ut och förstå kopplingarna med övriga stråk i staden.

Figur 15.



Cykelleder

Det finns en dubbelriktad cykelled som sträcker sig längs med hela Söder Mälarstrand. Den är delvis placerad intill vägbanan och delvis intill gångstråket. Det finns ett flertal påfarter men som har stora brister. Vid Hornstull tar fordonstrafiken över och cykelbanorna kommer i skymundan. Från Långholmsgatan via Pålsundsparken fram till kajen samsas fotgängare och cyklister på ett underdimensionerat stråk. Ett liknande problem finns vid korsningen Hornsgatan och Torkel Knutssonsgatan. Korsningen saknar skyltar samtidigt som Torkel Knutssonsgatan saknar cykelbana. Partiet från Slussen till kajen på Söder

Mälarstrand samsas fotgängare och cyklister på en extremt smal väg. Den avancerade trafikkarusellen vid Slussen är skapad för bilismen och gynnar fordonstrafiken. Även sträckan längs med kajen gynnas av bilismen. Cykelstråket har placerats efter de stora bilparkeringarna samt vägbanorna med dess refuger. På vissa ställen är cykelbanorna endast 1,5 meter breda.



Bild 29: Cykelbanan en fil i vardera riktning. Totalt är den 2 m. bred och sträcker sig längs med hela Söder Mälarstrand. Skyddas av ett räcke mot trafikleden.

Foto: Peter Stafflin



Bild 30: En station för hyrcyklar är placerad intill München Bryggeriet.

Foto: Peter Stafflin



Bild 31: Cykelbanan är omsluten av räcken och kanter vilket begränsar framkomligheten men samtidigt skyddar de från trafiken.

Foto: Peter Stafflin

Vegetation

Kajen längs med Söder Mälmarstrand präglas till stor del av hårdgjorda ytor och material. Vegetationen som finns på platsen har en tydlig och genomgående struktur som består av ett fåtal arter. Den trädrad som följer hela kajen består av *Salix alba*, träden planterades vid renoveringarna på 1990-talet. Raderna av *salix* förstärker rummets riktning. I den västra delen där kajen möter Pålsundsparken övergår *Salix*-raden till en mer lummig karaktär. Framför Münchenbryggeriet finns en välklippt



Bild 32: Formklippta Lindar utanför Münchenbryggeriet. Gräsytan ger en känsla av halvprivat karaktär. Foto: Peter Staflin

gräsyta som kantas av en tät rad av stora, formklippta *Tilia x europaea* som troligtvis planteras i början av 1900-talet. Där Torkel Knutssonsgatan och Skinnarviksberget ansluter med Söder Mälmarstrand växer några individer av *Betula pendula*, *Fraxinus excelsior* och *Ulmus glabra* och buskar, *Lonicera caerulea*, *rosa glauca*, samt slyvegetation bestående av *Ulmus glabra* och *Acer platanoides*. Här är strukturen mer fri i sin form.



Bild 33: *Salix*-rad som är genomgående på hela Söder Mälmarstrand. Träden är friska med undatag för några individer. Foto: Peter Staflin



Bild 34: *Salix*-raden förmedlar en barriärkänsla och hindrar utblickar vid vissa ställen. Foto: Peter Staflin



Bild 36: Några enskilda träd och en rad av blåtrytgör grönskan där Torkel Knutssonsgatan ansluter till Söder Mälmarstrand. Foto: Peter Staflin



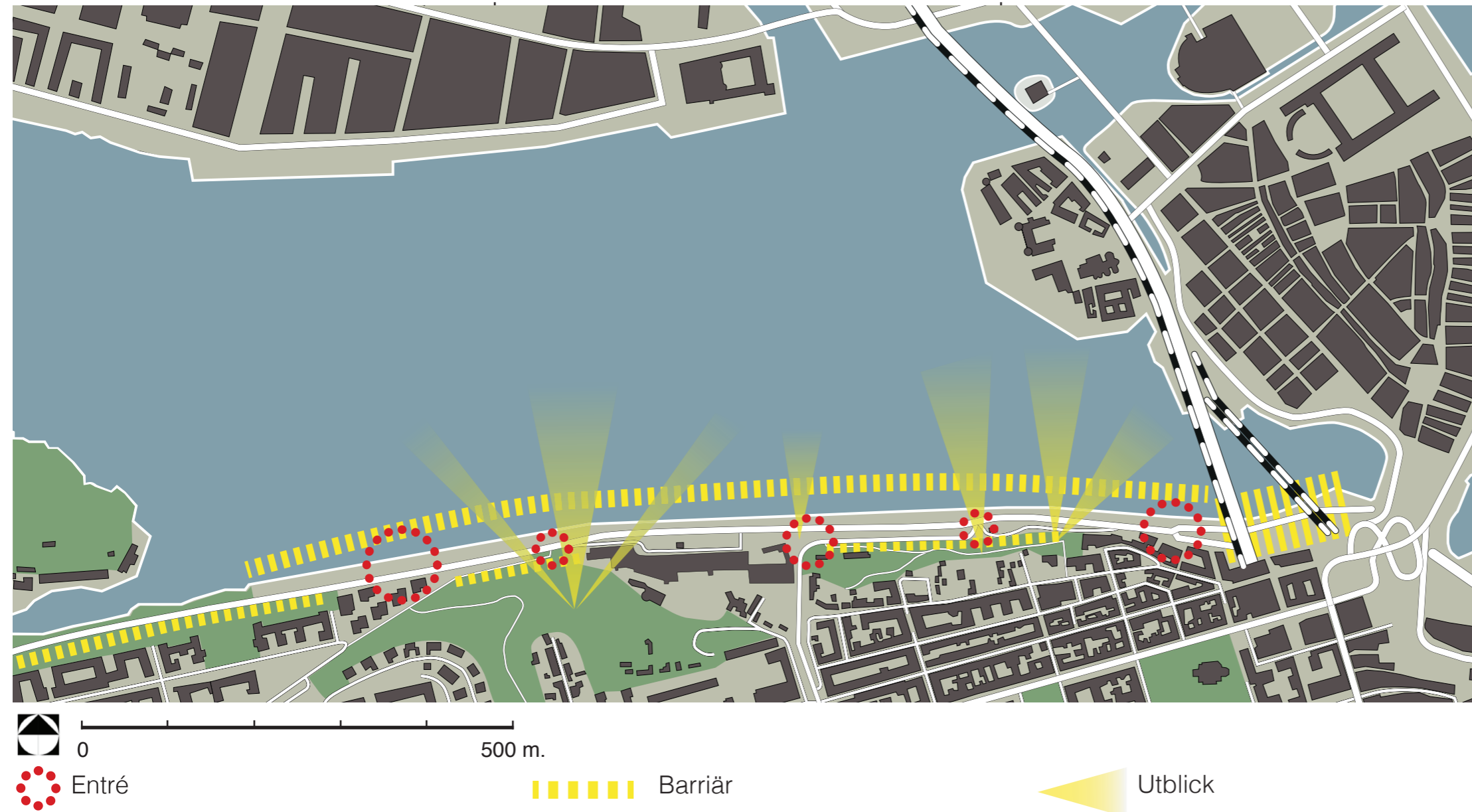
Bild 35: Lummig parkkaraktär vid Pålsundsparken. Äldre individer av Björk, Alm, Lönn och Pil. Parken kommer att vara i behov av ny plantering i framtiden. Foto: Peter Staflin



Bild 37: Fristående träd vid Skinnarviksberget, grönskan blockeras av de hårdgjorda markmaterialen som utgör trafikleden och kajen. Foto Peter Staflin

Barriärer, utblickar och orientering

Figur 16.



Vattnet och klipporna som kantar platsen bidrar till den speciella och tydliga karaktären. De kan ses som både starka och inbjudande elementen för befolkningen samtidigt som de bidrar till en begränsad tillgänglighet. Riddarfjärden underlättar orienteringen över området och vattnet bidrar till en överblickbar vy från Söder Mälarstrand, samtidigt är Mälaren en fysisk barriär för Stockholms invånare. Det finns ett par anpassade stråk som leder fotgängare och cyklister upp över den kraftiga bergsryggen. De stora nivåskillnaderna gör att stråkerna inte klarar stadens tillgänglighetsmått på 5 % lutning. Den täta trafiken blir en påtaglig barriär vid entréerna och över hela planområdet. Fartygen som är förtöjda i kajen skymmer utsikten samt förhindrar den nära kontakten till vattnet. Både Mariaberget och Skinnarviksberget erbjuder panoramavyer över Riddarfjärden och innerstaden.



Bild 38: Planområdet mellan höjderna och strandlinjen är styrt efter funktionsseparering i samma riktning som kajen vilket skapar en barriär. Barriären består generellt av följande uppdelning: Trottoar, trafikled, räcke och refug, cykelbana, räcke, bilparkering, polare, små gatsten, trädrad, betongplattor samt fartyg. Foto: Peter Stafilin

Stadsrumsanalys

Denna analys visar hur området upplevs på plats från utvalda punkter genom bilder och text. Analysen grundar sig i Cullens metod och begrepp Serial visions. Kartan visar var bilderna är tagna.

Söder Mälarstrand är ett storskaligt stadsrum som starkt präglas av de naturliga elementen som omger

rummet, Riddarfjärden i norr och bergsväggarna i söder. Även byggnationer påverkar rummets karaktär. Kajen, markbeläggningen, München Bryggeriet och trafiklederna är några exempel, båtarna och hamnen är andra exempel som bidrar med en detaljrikedom och historia för betraktaren. Det är framförallt rummets riktning som leder besökaren genom platsen.

Zonering

Planområdet utgörs till större del av offentlig mark. Det är bara området intill München Bryggeriet som upplevs halvoffentlig. Sträckan vid båtplatserna för permanent boende ger ett lika offentligt uttryck som den övriga strandpromenaden. Den platta trängen

på kajen gör att platsen är lättillgänglig för samtliga besökare men det är andra faktorer som hindrar framkomligheten, som småstensbeläggning och trafiken.



Figur 17: Kartan visar vart bilderna 1-7 är tagna ifrån.

2. Vy över Söder Mälmarstrand sett från Centralbron. Topografin och byggnaderna skapar tillsammans ett starkt visuellt uttryck för Södermalm. Byggnadernas former och färger är typiska för Stockholm och stadsbilden är en viktig identitet för staden. Platsen är en entré till Söder Mälmarstrand och den har flera trafikfiler, trots det är koppling svag till den övriga samhällsstrukturen. Skalan är mänsklig men präglas av trafik vilket gör området svårtillgängligt. Viskositeten i rörelsen är hög bland motorburen trafik men låg hos oskyddade trafikanter. Centralbron som bilden är tagen från är avsedd för tågtrafik men även svårtillgänglig gång- och cykelväg.



3. Vy över östra Söder Mälmarstrand. Fartygen och Mariaberget dominerar platsen och tillsammans skapar de ett intimt rum i ost-västlig riktning. Bergets höga kam kastar skugga på stråket under stora delar av dygnet och året. Trädraden ger ett tak till rummet och förstärker inramningen. Båtarna begränsar utblickarna över vattnet och mot den övriga stadssiluetten. Båtar med hotell och service bidrar till sociala och valfria aktiviteter på platsen.

4. Vy över Söder Mälmarstrand intill Münchenbryggeriet. Stadsrummet är nod med ett öppet och en stark visuell koppling till vattnet. Münchenbryggeriet är dominant och bidrar till stadsbildens identitet och hur man läser platsens sammanhang. Platsen präglas av trafiklederna och kopplingarna till kajen är svag. Raden med lindar samt fasaderna markerar platsen, de bidrar till en portal till området vid Münchenbryggeriet.

Bild 39-52. Foton: Peter Staflin



1. Vy mot Södermalms norra strandkant sett från Stadsholmen. Det öppna läget vid Riddarfjärden bidrar till att Söder Mälmarstrand upplevs som en frontlinje mot den övriga staden. Strandkanten upplevs som storskalig med gles be-

byggelse från andra sidan Riddarfjärden, samtidigt bidrar Münchenbryggeriet och kajen med kvalitet till stadsbilden. Variationen av byggnader på bergets rygg ger ett intressant och ett tilltalande uttryck.



4.



6.

6. Vy över västra kaj-partiet. Avståndet och den svaga anslutningen till bostadshusen bidrar till att platsen upplevs som en baksida av staden. Båtarna som är permanenta boenden stärker dock platsen karaktär men parkeringsplatserna försämrar stadsbilden genom klena relationen mellan olika karaktärer. Strandkanten byter skepnad vid punkten där fotot är taget, kajen övergår till grönområde. Platsens golv utgörs av asfalt, gatsten och betongplattor. Stadsbilden är svag



7.

7. Vy över Söder Mälmarstrand där Skinnarviksparken möter kajen. Miljön är lugn och folktom som bidrar till en svag viskositet på platsen. Platsen saknar förankring till den övriga staden och kopplingen mellan kajen och parken är svag. Markbeläggningen är den samma över hela kajstråket, betongplattor för fotgängare och asfalt för cyklister och bilister, smågatsten används för att separera stråken.



5.



5. Vy mot Kungsholmen sett från Söder Mälmarstrand. Vattnet bidrar till öppna vyer och utblickar över staden. Vattnet och trafiklederna vid kajen bidrar till att stadsrummet upplevs storskaligt vid denna punkt. Platsen saknar



båtar, vegetation, byggnader samt andra element som skapar ett variationsrikt stadsliv och uttryck.



Sammanfattning av inventering och analys

Söder Mälarstrands centrala läge i staden medför stora kvalitéer och problem för en framtida utveckling av strandkanten. Söder Mälarstrand kantas och omsluts av kulturhistoriskt viktiga byggnader som Münchenbryggeriet och söder kåkar uppe på bergen. Själva kajen är byggd för att hantera transporter på Mälaren. Historiebeskrivningen visar att platsen inte är så reglerad av skydd vilket medför möjligheter till en vidare utveckling av strandlinjen.

Strandlinjen vid Söder Mälarstrand har en tydlig riktning och de öppna vyerna över Riddarfjärden bidrar till att det är lätt att orientera sig längs med vattnet. Däremot är det stora brister vid entréerna till Söder Mälarstrand vilket medför att koppling till den övriga staden försvagas. Strandkanten utmärks som en stor trafikled i ost-västlig riktning, samt flera överdimensionerade bilparkeringar. Det bidrar till en begränsning i tillgängligheten till vattnet för fotgängare och cyklister.

Platsen saknar målpunkter i form av bostäder, service och grönområden. Kajen och båtplatserna motverkar även en direkt kontakt med vattnet. Bostadshus i närområdet har en stor variation i form och utseende, de präglas av öppna och slutna kvartersstrukturer från olika tidsepoker. Kajen har beviljats båtplatser för fast boende vilket har en ytterligare potential. Analysen visar att stadens offentliga badplatser är belägna i de västra delarna och att den östra innerstaden saknar badplatser. Kajen saknar helt kollektivtrafik och kopplingar till närliggande kollektivtrafik är begränsad.

Mariaberget och Skinnarviksberget påverkar platsen genom att skugga stora delar av Söder Mälarstrand

samtidigt som bergen ger lä då den kraftigaste vinden kommer från syd-väst. De öppna vyerna från bergen medför att de är välbesökta. Platsens läge vid Mälaren innebär en risk för översvämningar. Strandlinjen består av lera.

Kollektivtrafik saknas vid kajen och kopplingarna till Det finns en potential att utveckla det offentliga rummet till en mer attraktiv miljö, exempelvis badplats, koppla samman platsen med angränsade grönområden eller fler möjligheter för restaurangverksamhet. Det finns även potential att bygga och utveckla fler platser för bostäder. För att öka stadslivet bör kollektivtrafiken förbättras i området dels genom en busslinje, dels genom att utnyttja vattnet för båttrafik.

Vegetationen upplevs inte som genomarbetad utan snarare som en snabb och traditionell lösning genom en enkel och gles trädrad av *Salix alba*. Framför Münchenbryggeriet står en rad formklippta *Tilia x europaea*. Delar av Söder Mälarstrand präglas av slyvegetation som bidrar till ett ovårdat uttryck. Vegetation vid anslutande grönområden består av *Betula pendula*, *Fraxinus excelsior* och *Ulmus glabra*. Det finns möjligheter att utveckla miljön och mångfalden genom en medveten och genomarbetad plan för vegetation. För att skapa dynamik och mångfald bör vissa individer bevaras, detta övrigrapande förslag visar inte vilka individer som ska bevaras. För ökad grönstrukturen vid kajen är kopplingarna till de angränsade parkerna Pålsundsparken och Skinnarviksparken betydande. Nyplanteringar vid anslutningarna skulle lyfta både strandpromenaden och de intilliggande parkerna.

Problemformulering och åtgärder

PROBLEM

- Stora brister i kopplingen mellan Söder Mälarstrand och den övriga staden.
- Tillgängligheten är bristfällig på grund av den prioriterade trafikleden med tillhörande bilparkeringar.
- Platsen saknar målpunkter och service.
- Svårt att få en direkt kontakt med vattnet i Mälaren.
- Brist på kollektivtrafik.
- Översvämningrisk.

MÅLSÄTTNING

- Stärka entréplatserna till Söder Mälarstrand.
- Sätta fokus på fotgängare och cyklister så att inte strandkanten präglas av trafik och bilparkeringar.
- Utveckla noder.
- Motverka barriäreffekter samt förändra kajen så det finns möjlighet att vidröra vattnet.
- Planera för kollektivtrafik både på vatten och på land. Hållplatser vid noder och målpunkter.
- Konstruktioner, byggnader och vegetation anpassas efter de risker som finns.

Kvalitetsformulering och åtgärder

KVALITÉER

- Det attraktiva läget vid vattnet och i innerstaden.
- Münchenbryggeriet är en välanvänd byggnad.
- Söder Mälarstrand har fasta båtplatser för boende.

MÅLSÄTTNING

- Utveckla, förbättra Söder Mälarstrand så att användningen förbättras och anpassas till att fler upptäcker strandpromenaden.
- Bevara och stärka München Bryggeriet som byggnad. Verksamheterna i huset blir en ryggrad för platsen.
- Skapa fler fasta båtplatser för boende, de bidrar till ett intressant rum i staden.

Stockholms stads vision

För att bemöta den starka tillväxten har Stockholms stad utvecklat en rad olika strategier och planer för att nå målen i vision 2030. Visionen understryker en god välfärd för alla där stadens puls kombineras med naturens lugn. I översiktsplanen beskrivs hur stadskärnan ska utvidgas genom starkare kopplingar med närförorter samt inom innerstaden. Det sker genom satsningar på kollektivtrafik, nya gång- och cykelvägar, ny bebyggelse och bättre grönområden. Ett rikt stadsliv ska främjas i hela staden genom en levande stadsmiljö. I de områden som inte pekats ut som utvecklingsområden kan insatser som upprustning och kompletteringsbyggande vara viktiga utifrån de lokala behov som finns.

Utveckling av Stockholms stränder och stadsliv i Översiktsplanen

ÖP nämner att de långa strandpartierna är en stor tillgång och en viktig identitet för Stockholms invånare samt för växt- och naturlivet. Staden har länge arbetat för att öka tillgängligheten genom strandpromenader och omvandlingen av tidigare hamn och industriområden till nya vattennära bostadsområden. I de centrala delarna finns ett 20-tal officiella strandbad. Kommunen har nyligen upphävt badförbudet i innerstadens hamnområden. Enligt ett miljö- och vattenprogram vill staden förbättra den redan goda vattenstatusen. Hamnområden har en stor potential att utvecklas till nya noder för kollektivtrafik på vatten.

Planeringsinriktning för Stockholms vatten

- Skapa attraktiva stråk och bättra möjligheter till rekreation vid stadens vatten,
- Säkerställa en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag,
- Säkra stadens hamnfunktioner
- Hålla en hög beredskap för kollektivtrafik på vatten.

Stockholm ska vara en socialt sammanhållen stad med en levande, tillgänglig och attraktiv stadsmiljö för alla stockholmare. Stadens har som mål att bli världens mest tillgängliga huvudstad. Dokumenten Handikappolitiskt program, Kultur i ögonhöjd och Stockholms stads brottsförebyggande program tydliggör och styr stadens arbete för skapa en mer tillgänglig, barnvänlig och trygg huvudstad. För att öka den sociala integrationen är det angeläget att fler gemensamma mötesplatser utvecklas där människor med olika bakgrund och ålder kan mötas i framtiden.

Det övergripande målet är att utveckla Stockholm till en tätare, mer sammanhållen och mångsidig stad genom ett bredare utbud av bostäder, verksamheter, service, kultur, upplevelser liksom betydelsen av attraktiva natur- och grönområden. Samtidigt prioriteras en förbättrad rörlighet för gång- och cykeltrafik samt motverka och minska barriäreffekter. (Stockholms stad 2010, s. 36)

Planeringsinriktning för en attraktivare stadsmiljö

- Skapa en stad för alla genom att stärka det sociala perspektivet i planeringen.
- Öka förutsättningarna för ett tillgängligt serviceutbud i hela staden.
- Samordna planeringen för stadsutveckling och utbyggnaden av samhällsservice.
- Skapa trygga och mångsidiga mötesplatser och stråk i hela staden.

Fördelarna med att koppla samman staden måste också vägas mot värdet av stora sammanhängande grönområden. Inriktningen ska även vara en intensiv stadsmiljö med attraktiva huvudstråk och en bättre vattenkontakt. (Stockholms stad 2010, s. 33-34)

I centrala Stockholm finns även behov av att avlasta tunnelbanenätet och belastningen på T-centralen genom en modern spårvagnsrafik. De gemensamma målen är att ny stadsbebyggelse ska bidra till en mångsidig urban miljö där det är mer lockande att promenera och att använda cykeln för vardagsresor. En samlad satsning på de viktigaste stråken kan även, tillsammans med förtätningar vid noder och tyngdpunkter, ge helt nya förutsättningar för en kapacitetsstark kollektivtrafik. (Stockholms stad 2010 a, s. 42)

En mer sammanhållen stad kan förutom ovanstående åtgärder skapas med aktiva och trygga gröna promenadstråk mellan stadsdelar. En väl genomförd parkplanering med ökade värden och nya målpunkter i grönområden kan tillsammans med en högkvalitativ skötsel locka många stockholmare från olika delar av staden. (Stockholms stad 2010, s. 42)

Den Gröna promenadstaden

Stockholms identitet och karaktär bygger till stor del av stadens läge vid vatten. Att värna, utveckla och öka tillgängligheten till vattnet genom strandpromenader är av högsta prioritet. Huvuddragen i Den gröna promenadstaden som berör strandpromenaderna är att öka tillgängligheten för stadens fotgängare och cyklister, nya fickparker och medborgardialog är ett verktyg för att nå målen.

Befolkningen ska lockas av ett nät av gröna promenad- och cykelstråk som underlättar vardagen, bristande länkar ska i möjligaste mån åtgärdas. Parker, trädplanterade gator, torg och andra offentliga rum är stommen i nätet (Stockholms stad 2013, s. 12). Fickparker är ett viktigt inslag för stadsbilden och stadslivet, de motverkar parkbristen i täta stadsdelar, detta gäller både för strandkanterna och för den övriga staden. Staden har satt upp riktlinjer för god park- och naturtillgång. Inom 200 meter ska invånarna ha möjlighet till en grön oas, naturlek eller lekplats, område med god ljudkvalitet, sitta i solen. Inom 500 meter ska det finnas blomprakt, bollspel/bollek, picknick, pulkaåkning. Bad, djurhållning, odling, löpträning, skogskänsla, utsikt, vattenkontakt, vild natur och skridskoåkning ska finnas inom 1000 meter eller enkelt nåbart med kollektivtrafik. För att nå riktlinjerna krävs insatser som utvecklar både befintliga och nya områden med nya funktioner. En strategi är att uppmuntra och ta tillvara på stockholmarnas intresse och engagemang för staden. Stadsodling, festivaler och food-trucks är några tydliga exempel på hur medborgarna berikar staden (Stockholm stad 2013, s. 12).

Planeringsunderlaget beaktar nationella styrdokument som miljömål, riksintressen, barnkonventionen och tillgänglighet. Även handlingsprogrammet Framtidsformer som ska säkerställa att kvalitet och skönhetsaspekter inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden ligger till grund för beslut.

Målsättningen för Södermalms stränder är att bevara och utveckla attraktiva och funktionella strandpromenader. Idag är det möjligt att promenera runt hela Södermalm även om det finns stora brister som påverkar tillgängligheten. Att bevara natursträndernas karaktär är av stor betydelse. Strändernas konflikter med biltrafik och båtupplägning ska minimeras.

Boendeformer vid vatten

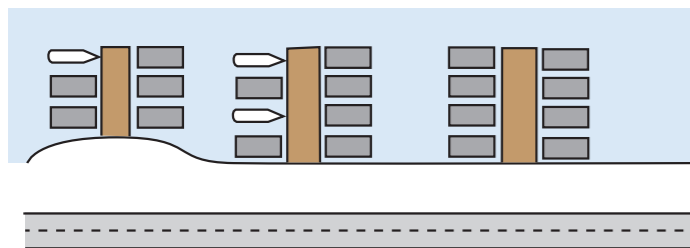
Söder Mälarstrand är som första kaj beviljad båtplatser för fast boende. Det är en möjlighet som kan utveckla området samt inspirera till nya boendeformer i den övriga staden.

Människan har genom alla tider valt att leva nära vatten vilket har bidragit till att de mest attraktiva lägena i städer ofta har sjöutsikt. Ur en bostadssynpunkt är dessa platser redan exploderade vilket har medfört att det finns ett större intresse att på vattnet i en husbåt. Det ökade intresset har resulterat i båtplatser för boende vid bland annat Söder Mälarstrand. Denna boendeform har stora möjligheter för stadens in-

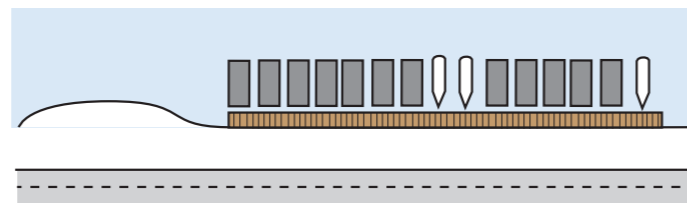
vånare, speciellt Stockholm som har många och långa strandkanter. Husbåtar gör att man kan bo nära vattnet samtidigt som läget är stadsnära. Boendet är flexibelt och kan utan problem förflyttas till andra områden. Vid eventuella höjda eller sänkta värden på vattendjupet kan båtarna regleras eftersom att de är förankrade i sjöbotten. Det finns en enorm variation och design på husbåtar och tillsammans skapar de en mosaik av mångfald som ofta eftersträvas av dagens planerare och arkitekter och vanliga medborgare. Man kan tänka sig att dessa områden blir exklusiva bostadsmiljöer som orsakar privatisering av strandkanterna, men man kan även se dem som intressanta inslag i stadsmiljön

där dessa bostäder blir nya landmärken som lockar besökare till platsen. Förutsättningarna är att kajplatserna erbjuder avlopps- och elsystem för båtarna, samt att dessa områden inte blir grindsamhällen (gated communities). Husbåtar är vanliga inslag i många städer runtom i världen, från kanalbåtar i Regents Canal i London till avancerade bostadsområden på vatten i Seattle. Den stora variationen kan vara till stor inspiration för att skapa en modell som passar Stockholms stads vattennära områden.

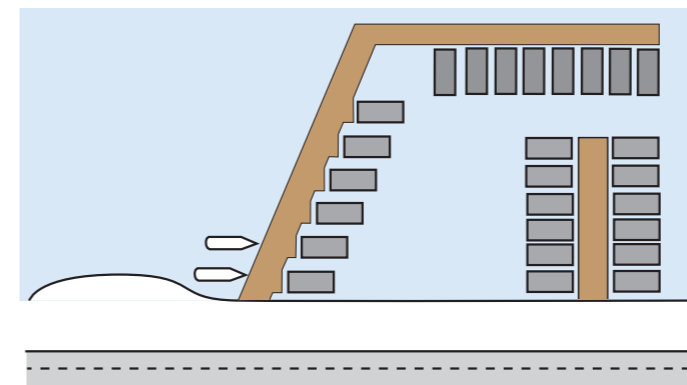
Exempel på utformning av båtplatser för husbåtar



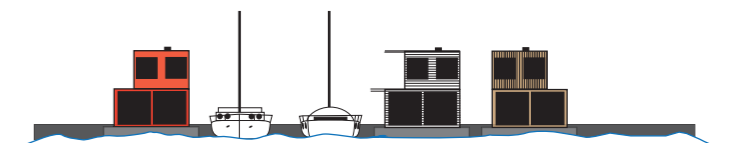
Figur 18: Exempel 1. Båtplatserna ansluter till bryggorna i tvärgående riktning från kajen, skapar vyer mellan och från bryggorna. Illustration: Peter Stafelin



Figur 19: Exempel 2. Båtplatserna ansluter i en parallell riktning längs med kajen, skapar en genomgående fasad mot kajen vilket kan ge en stadsmässig karaktär, den kan även uppfattas som en barriär mot vattnet för allmänheten. Illustration: Peter Stafelin



Figur 20: Exempel 3. Omslutande karaktär för båtplatserna men bidrar till en mer öppen prägel för allmänheten som kommer närmare en direkt kontakt med vattenytan. Anläggningen tar stort anspråk på omgivningen. Illustration: Peter Stafelin



Figur 21: Vy från vattnet, vanliga båtar och husbåtar blandas för en större variation på boendemiljön. Illustration: Peter Stafelin

Inspirationsbilder på husbåtar och dess omgivningar



Bild 53: Enklare varianter av husbåtar i Regents Canal i London. Smidigt boende som lätt kan förflyttas sig.
Foto: Peter Staffin



Bild 54: Promar som husbåtar är vanliga inslag i Amsterdams kanaler. Det går även att hyra båtar som bed and breakfast.
Foto: Peter Caulfield



Bild 55-56: Lyxigare variant av husbåt i Hamburg. Mer stationär lösning som samtidigt bidrar till variation i boendemiljön och till strandkanterna. Husbåten är ritad av Rost.Niderehe Architekten.
Foto: Hauke Dressler



Bild 57-58: Bostadsområde vid IJburg utanför Amsterdam. Bostadsmiljön består av flytbryggor mellan husen. Området täcker delar av strandkanten samtidigt som bryggorna är öppna för allmänheten. Bostadsområdet är ritad av Marlies Rohmer Architects & Urbanists.
Foto: Marcel van der Burg, Luuk Kramer & Roos Aldershoff



Bild 59: Husbåtar vid Pampas Marina i Solna.
Foto: Sandra Carpenter



Bild 60-61: Seattle har en gammal tradition av boende på husbåtar. Stora delar av stadens strandkanterna präglas av husbåtar. Idag har det blivit populärt att hyra husbåtar i Seattle.
Foton: www.10roanoke.com

Gestaltungsförslaget

Vision och program

36 Visionen är ett stadsrum där Söder Mälarstrand blir en framsida för Södermalm mot Riddarfjärden med fler möjligheter för ett varierat och rikt stadsliv. Strandkanten knyts samman med platsens historia och länka samman med den övriga staden för att bli en självklar stadsmiljö för stadens invånare. Nya och gamla element samt strukturer ska samverka för att skapa en tydlig identitet som passar angränsade områden samtidigt som platsen ska fungera enskilt. Visionen är ett förhållningssätt som bär fram mina idéer och tankar om platsens utformning.

Söder Mälarstrand ska kopplas samman med den övriga infrastrukturen i staden där fotgängare och cykelbanor prioriteras. Trafikleden som är ett av två huvudstråk genom Södermalm kommer att finnas kvar men kommer att utvecklas för att passa fler invånare. Nya övergångställen motverkar den barriäreffekt som trafiksystemet orsakar i dagsläget. Andra element och strukturer får en ny skepnad för att skapa mer rörelse och aktivitet på och genom platsen.

Fler målpunkter och funktioner som boendemiljöer och offentliga platser kommer göra att området kommer att upplevas mer attraktivt och dynamiskt. En viktig förutsättning är att gångstråk känns trygga och tillgängliga för att skapa fler mänskliga möten. Strandlinjen kommer att utformas för att bemöta nya intressen som vattnet medför. Besökare ska få en möjlighet att ta sig ner till vattenytan för att ha chans att vidröra det. Kaj-strukturen kommer att vara kvar men utvecklas så att fler båtplatser för boende verkställs.

Ny vegetation förbättrar upplevelsen och kompensera för de hårda markmaterial som sätter prägeln på kajen. Fokus ska ligga på kopplingarna till angrän-

sade parker för att öka känslan av närhet till vatten-, park- och grönområden. Ny plantering ska kännas modern i sin form.

Program

Programmet besvarar visionen och mina frågor till aretet. Programpunkterna är ett förhållningssätt som leder vidare till förslaget. Idén med gestaltungsförslaget är att utformningen av platsen ska bidra till en mer attraktiv omgivning där ett ökat stadsliv ligger till grund för genomförandet. Läsbarheten ska förtydliga stråket mellan olika aktiviteter och funktioner. Fokus kommer att ligga på de oskyddade trafikanterna som fotgängare och cyklister och att göra platsen mer tillgänglig för dessa parter.

Koppling till staden

Dagens plats är en genomfartsled för trafik mellan östra och västra Södermalm, den behöver kompletteras med fler stråk som är mer anpassade för andra transportsätt än den motorburna trafiken samt i en annan riktning. För att stärka kopplingen till Strandkanten är platsen i behov av tydliga entrépunkter, dels där Söder Mälarstrand ansluts till huvudstråk vid Slussen, Torkel Knutssonsgatan och Pålsundsparken, men även vid mindre promenadstråk i närheten av Skinnarviksberget, Mariaberget och Münchenbryggeriet. Andra strukturer som grönområden och vatten kommer utvecklas för en bättre sammankoppling till staden. Söder Mälarstrand golv kommer att bidra till läsbarheten och förståelsen på platsen, olika markmaterial för olika funktioner.

Trafik

Trafikleden bevaras men anpassas efter fotgängare och cyklister för att skapa en mer tillgänglig miljö. Dagens barriäreffekt som trafikleden utgör bearbetas, den utformas efter lägre fordonshastigheter för att skapa en lugnare plats. Passager över leden kommer att utvecklas till säkrare trafiksituationer för fotgängare med hjälp av olika markmaterial. Även andra element som uppfattas som barriärer bör motverkas. De överdimensionerade ytorna för bilparkeringar minskar för att göra andra funktioner möjliga. Kaj-stråket utvecklas för att prioritera ett fungerande flöde för fotgängare och cyklister.

Målpunkter och service

För att skapa en attraktiv omgivning med rörelse och stadsliv är det viktigt att platsen har noder i form av målpunkter och service för valfria och sociala aktiviteter där människor vill uppehålla sig. Platsens läge vid strandlinjen har unika möjligheter till den utvecklingen. Enligt analyserna saknar innerstaden närhet till offentliga badmöjligheter och det är generellt svårt att ta sig ner till vattenytan och få en direkt kontakt med vattnet. Kajen bevaras men vid en punkt eller sträcka kommer kajenstrukturen att byggas om för att underlätta en beröring av vattnet, det ska finnas möjlighet för bad på Söder Mälarstrand. I samband med denna nod kommer service och koppling till kollektivtrafik att genomföras.

Vegetation

Planen för den nya grönstrukturen är att platsen kommer få en ny skapnad av grönska och vegetation. Kopplingar till angränsande grönområden utvecklas för en mer dynamisk omgivning. Strukturen kommer innehålla element av gamla och nya individer och arter, både stora solitära träd samt mindre flerstamade träd. Det är viktigt att arterna är anpassade till

miljön och ståndorten vid vattnet. Utformningen ska vara modern i sitt uttryck. Strandpromenaden får ett pärlband av noder och fickparker. Vissa av noderna markeras med större träd andra med dekorativa arter som förmedlar årstidsvariationer. Fickparker gestaltas så att besökare kan koppla av och vistas utan att fordonstrafiken blir allt för påträngande. Trädsituationen längs med gatan ska skilja sig från traditionella trädplanteringar.

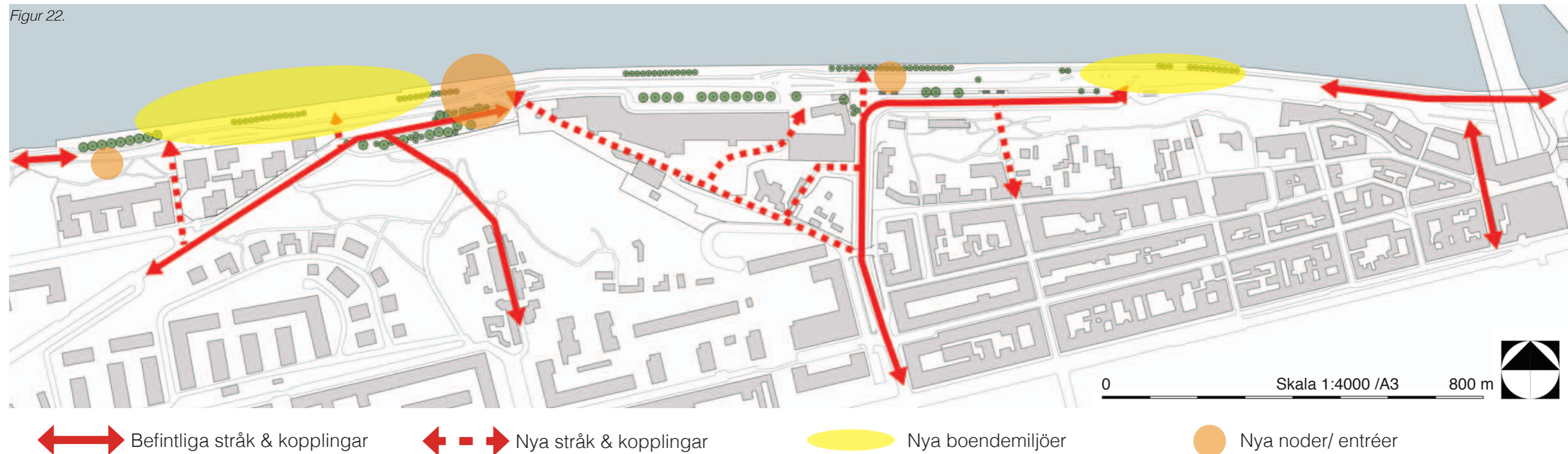
Byggnader och bostäder

Münchenbryggeriet kommer att lyftas fram som landmärke för allmänheten eftersom byggnaden har potential att berika området med fler verksamheter och service. Nya smitvägar bakom Münchenbryggeriet gör platsen mer tillgänglig. Båtplatserna för fast boende kommer att öka i antal för att möta Stockholms tillväxt och behov av nya bostäder. Boen-

demiljöerna är en resurs till stadens medborgare, de är öppna för att motverka en *gated community-effekt* för en exklusiv befolkning. Ny bebyggelse ska vara anpassade till läget vid vattnet, husen ska fungera vid eventuella högre vattenflöden. Fler boende på Söder Mälarstrand leder till att platsen upplevas mer trygg under hela dygnet. Bostadshusen placeras i hänsyn till kulturhistoriska byggnader på platsen.

37

Figur 22.



Förslaget

Förslaget svarar på programpunkterna. Söder Mälarstrand utvecklas till en strandkant där fler boendemiljöer skapas samtidigt som fler grönområden och offentliga platser möjliggörs för allmänheten. Det innebär att vattnen blir mer tillgängligt samt de grönområden som ansluter till platsen förtydligas genom stärkta kopplingar. Strandkanten får en större variation i form av stadsgata med bostäder. Service och målpunkter är också nya viktiga inslag som kopplas till en förbättrade gång- och cykelstråk, infrastrukturen stimuleras även genom kollektivtrafik. Siktlinjer, nya stråk och vegetation ökar kopplingen ger besökare en tydligare rörelse mellan platsen och den övriga staden. I den västra delen av Münchenbryggeriet byggs en trappkonstruktion från kajen ner till vattnet. Utformningen blir en offentlig oas i staden där besökare får en möjlighet att ta sig ner till vattenytan. Konstruktionen och platsen erbjuder rekreation och badmöjligheter för stadens invånare.

För att öka den sammanhängande ytan längs med kajen kommer parkeringsplatser att minska i antal samtidigt som de omplaceras längs med trafikleden. Trafikleden kommer att dras om på vissa ställen och få en ny utformning för att minska barriäreffekten och för möjliggöra mer sammanhängande ytor.

Vegetationen får en ny utformning för att skapa nya rum och länkar till anslutande grönområden. Kajens hårdgjorda markmaterial kommer till stor del vara kvar med kompletteras med nya träd. För att öka variationen och mångfalden vid strandkanten kommer grönska att placeras i friare former och blandas upp i ett större antal arter av träd. Genom friare former motverkas barriäreffekter och nya siktlinjer skapas.

Där det är möjligt kommer material från platsen att återanvändas och få nya funktioner och former. Det är viktigt att platsen utformning strävar mot hållbarhet. Planområdet ska ha en sammanhållen karaktär men den nya strandkanten delas upp i mindre stadsrum vilket bidrar till spänning och variation för att möta en bredare befolkning. Cullens inflytande termer som berör "kvalité i karaktär" och viskositet är viktiga ledord för den nya gestaltningen.

Skapa länkar

Viskositeten på platsen ska förändras genom nya länkar och stråk. Fokus ligger på promenad- och cykelvänligare stråk och förbindelser där entréplatserna får en ny skepnad för att förankra platsen med des omgivningar. Fler och säkrare passager över trafikleden ökar tillgängligheten och möten mellan människor. Illustrationerna visar vart och hur dessa förbindelser kommer att placeras för en förbättrad miljö.

Trafik

De parkeringsplatser som är placerade längs med kajen försvinner för att skapa mer sammanhängande ytor. Gaturummet får en ny skepnad och dras om för att ge plats åt cykelbanor och parkeringsplatser längs med körfältet. De nya cykelbanorna ska attrahera cyklister som pendlar och kommer därför att placeras i vardera riktningen bredvid körfälten. Refuger, räcken och andra element försvinner från trafikleden

för att motverka barriäreffekten. Körbanan anpassas efter TRAST rekommendationer för hastighetsbegränsningen 50 kilometer/timmen vilket bidrar till en tryggare och lugnare miljö för fotgängare.

Där Skinnarviksparken möter kajen skapas en tydlig koppling över trafikleden genom att avstå parkeringsplatser på platsen. Utformningen markerar att gaturummet ändrar skepnad vilket medför att trafikanter blir mer uppmärksammade på passerande fotgängare och cyklister.

En mer begriplig och distinkt utformning av skyltar, material samt bredd skulle underlätta framkomligheten betydligt för cyklister.

Passager över gatan utformas efter fotgängare och cyklister förutsättningar för att öka tillgängligheten samt tryggheten. Vid utsiktsplatsen öster om Münchenbryggeriet kommer en gång- och cykelbro med ramp och trappa placeras för att skapa nya möjligheter till framkomlighet och flöde.

Vegetation

Trädallén som följer gaturummet vid de nya boendemiljöerna skapar ett tydligt stadsrum. För att skapa ett intressant och dynamiskt stadsrum som sticker ut i staden består allén av olika arter och storlekar. Arterna ska dock vara anpassade till den vattennära miljö som stadsrummet har.

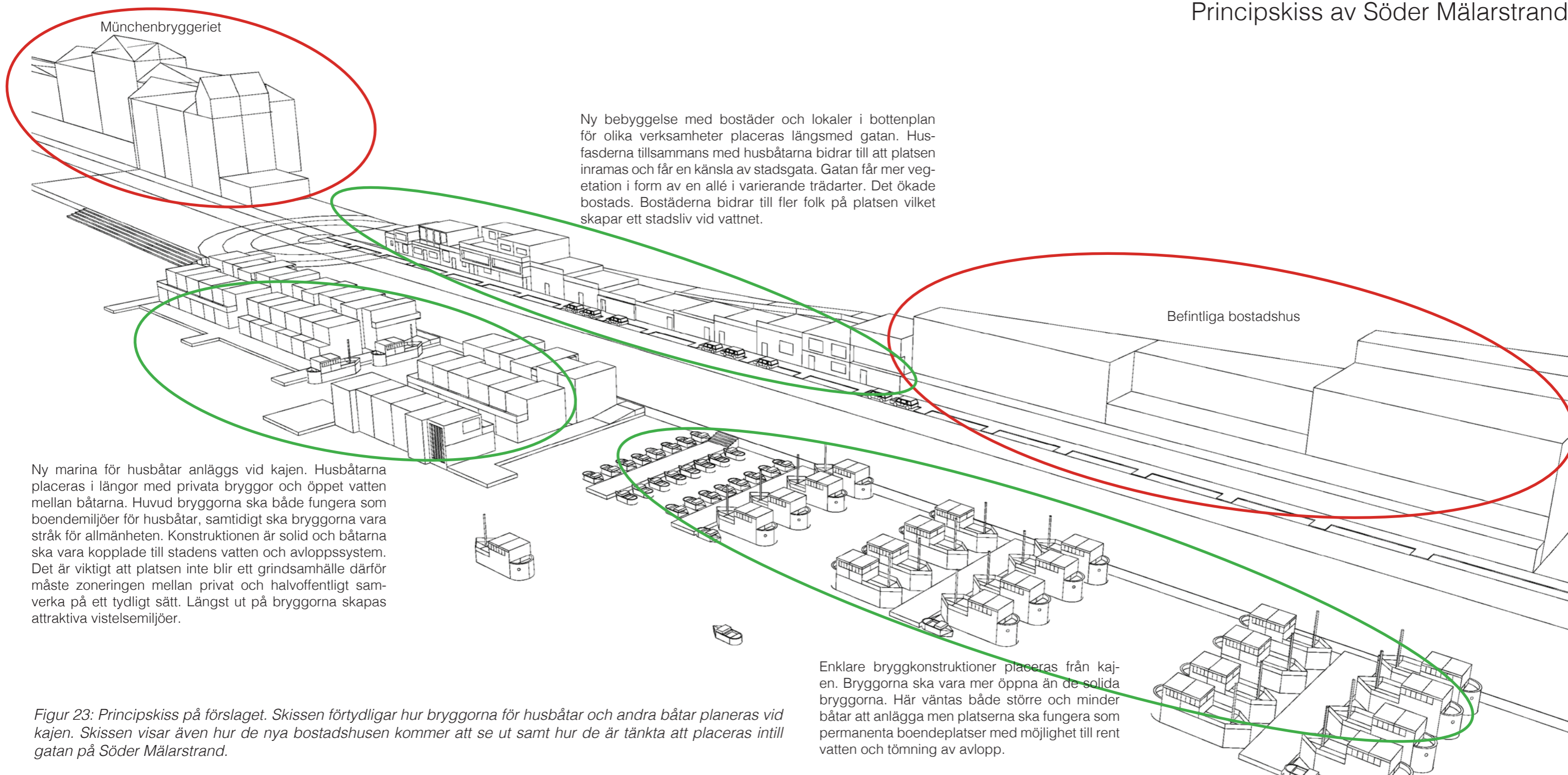
Kajpromenaden

De grundläggande tankarna med förslaget är att strandlinjen ska aktiveras genom att göra kajen mer tillgänglig för allmänheten. Människor ska ha en möjlighet att komma nära vattnet för att göra platsen mer levande och intressant. Kajen ska fungera som en gemensam vistelseyta för bland annat fotgängare, cyklister och skateboardåkare, det innebär ett ökat ansvar att ta hänsyn till varandra. Markmaterial ska göra platsen begriplig. Väster om Münchenbryggeriet i anslutning till Skinnarviksparken skapas en trappkonstruktion från kajen ner mot vattnet. Konstruktionen ger besökare en möjlighet att bada, känna på vattnet eller bara koppla av i närhet av Mälaren. Tillgängligheten blir bättre genom fler sittytor.

Bostäder

Tanken med förslaget är behålla eller öka grönstrukturen samtidigt som fler bostäder byggs. Byggnader på mark som tidigare har varit reserverad till bilparkeringar och mindre betydelselösa vägar är en lösning. En annan lösning är husbåtar som ger nya och intressanta boendemiljöer både för de boende och allmänheten.

Principskiss av Söder Mälarstrand



Figur 23: Principskiss på förslaget. Skissen förtydligar hur bryggorna för husbåtar och andra båtar planeras vid kajen. Skissen visar även hur de nya bostadshusen kommer att se ut samt hur de är tänkta att placeras intill gatan på Söder Mälarstrand.

Illustrationsplan

1 PÅLSUNDSPARKEN

Är områdets västliga entré. Kajpartiet samspelar med Pålsundsparken genom att spegla den spridda strukturen av trädplanteringar. Kopplingen stärks genom grönska medan markmaterialet skapar en tydlig entréeffekt från park till kaj. Uttrycket blir en mjuk sekvens när allén på Söder Mälarstrand byter skepnad, samtidigt som upplevelsen av närhet till grönområde ökar.

2 HUSBÅTAR OCH BOSTÄDER

Kajen utvecklas för att bemöta en ökad mängd husbåtar. Den nya marinan blir ett attraktivt bostadsområde för husbåtar och samtidigt ett landmärke för allmänheten. Bryggorna placeras så att allmänheten kan ta del av bostadsområdet. De västliga bryggorna har en tvärförbindelse till kajen för att inte avskärma utblickar från strandpromenaden mot Riddarfjärden. Bryggorna i öst inramar husbåtarna för att skapa nya promenadmöjligheter och närmare vattenkontakt. En allé framhäver stadsrummet med grönska.

3 TRAPPAN

Där Skinnarviksberget möter kajen byggs en trappa från kajen ner mot vattnet för bad och avkoppling. Vintertid används trappan som utgångspunkt för skridskoåkning på Mälaren (se figur 15). Trappan blir en ny nod för hela området där nyanlagda stråk ökar tillgängligheten och förbindelserna till vattnet. Platsen förses med kollektivtrafikförbindelse och vid kajen skapas lösningar för framtida kollektiva båtförbindelser. Allén luckras upp vid platsen för att möta och förstärka kopplingen till grönområdet.

4 GATURUMMET

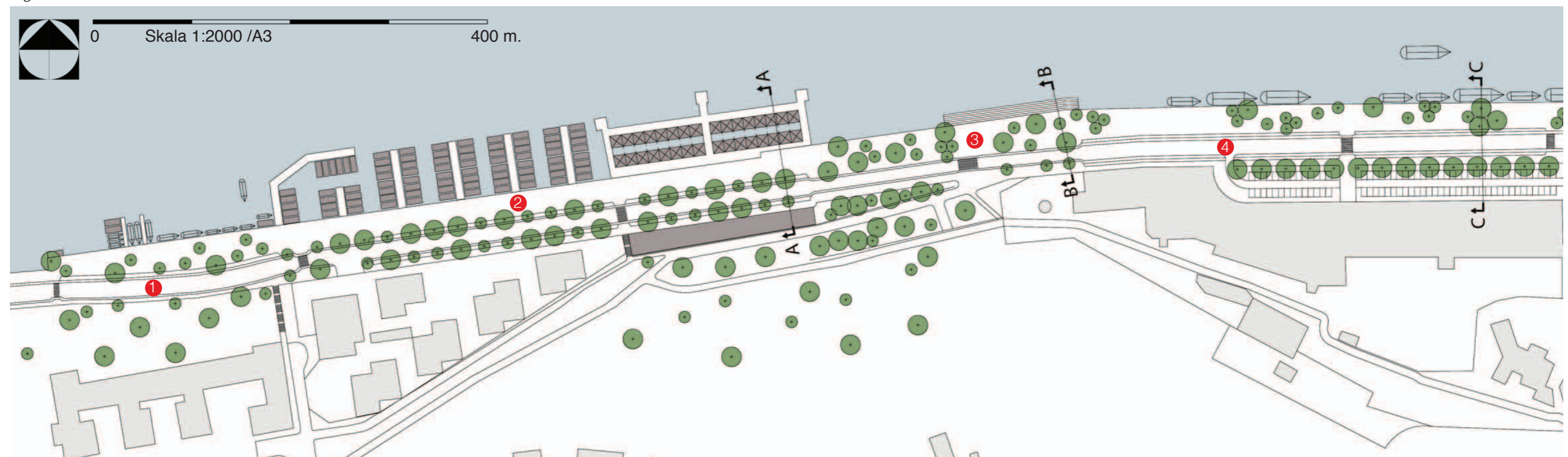
Gatan får en ny utformning som anpassar sig till hastigheterna 30- och 50 km/h. För en större och mer sammanhållande yta vid kajen flyttas bilparkeringsarna och placeras längs med gatan. Cykelbanorna dras om till gatan för att minska konflikter i trafiken, samt skapa bättre förutsättningar för cykelpendlare.

5 GÅNGBRO

En gång- och cykelbro anläggs över trafikleden för att öka tillgängligheten till strandpromenaden.

40

Figur 24.



6 BOSTÄDER

Ett nytt bostadshus med butikslokaler i markplan byggs nedanför klipporna vid Mariaberget. Bostadshuset består mindre lägenheter som anpassar sig efter yngre personers behov. Norr om huset anläggs ett torg.

7 ENTRÉ

Där Mariaberget möter Söder Mälarstrand skingras allén till en mindre strikt form för att framhäva kopplingen till grönområdet på berget. Platsen är en entré vid Torkel Knutssonsgatan vilket markeras med en mer dekorativ gestaltning.

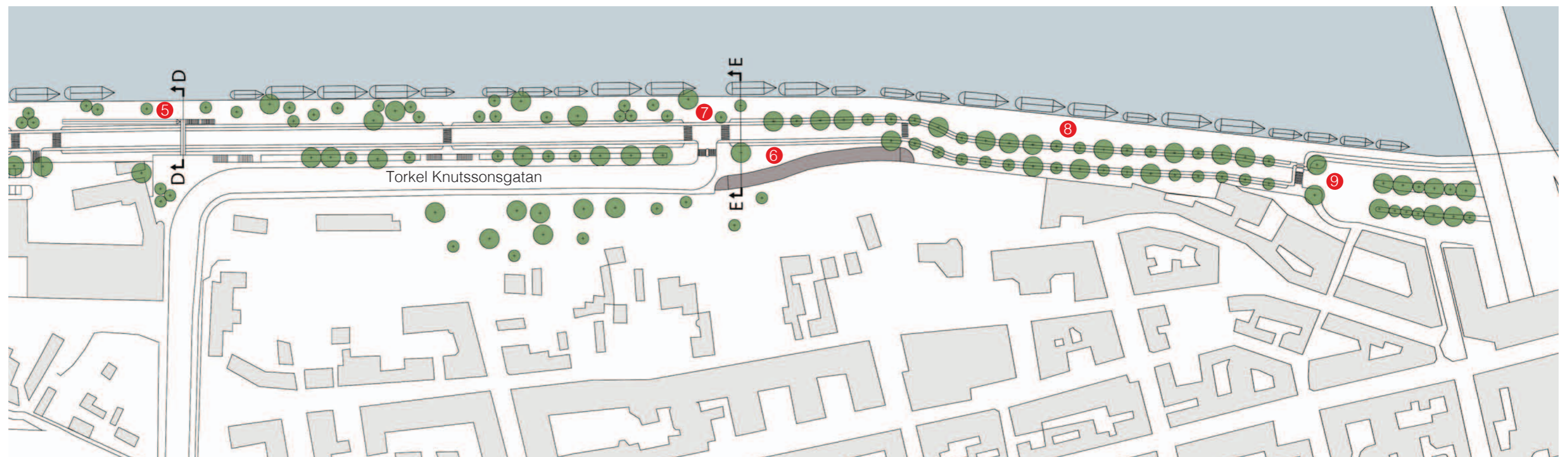
8 ALLÉ

Allén sträcker sig från entrén vid Slussen till bostadshuset intill Torkel Knutssonsgatan. Vid grönområdena skingras trädraderna för att markera kopplingarna till närliggande parker och områden. Träden i alléerna består av olika arter i varierande storlekar för ge stadsrummet dynamik i färg, textur och rytm. Artvariationen ökar även den biologiska mångfalden i området.

9 ENTRÉ VID SLUSSEN

Den ostliga entrén intill Slussen har en viktig funktion att öka rörelsen och aktiviteten över hela strandpromenaden. Entrén ska attrahera människor som rör sig vid Slussen genom en tydlig och tillgänglig utformning. Träd markerar entrén. Områdets separata cykelbanor samlas till en bana vid entréns övergångsställe.

Figur 25.



Bostäder och offentliga rum

Förslaget ska svara på frågan hur Stockholm kan utvecklas så att både fler offentliga rum och fler bostäder möjliggörs. Flera ytor i staden är överrepresenterade av fordonstrafiken med trafikleder och parkeringar. Dessa ytor används successivt under dygnet, trafikflödet är som störst under rusnings- trafiken på morgnarna och kvällarna, och relativt lugnt övriga tider. Det medför att bilparkeringar vid hemmet ofta står tomma under dagen då bilen används till arbetet, samtidigt står parkeringsplatserna vid arbetsplatserna tomma under de övriga tiderna när bilen är hemma.

Som mina analyser visar är Söder Mälarstrand överrepresenterat av bilparkeringar, de står ofta tomma, både under dag- och kvällstid. Att omorganisera dessa platser skulle bidra till att fler fria ytor möjliggörs för andra funktioner exempelvis bostäder eller offentliga rum där valfria och sociala aktiviteter kan ske. Söder Mälarstrand är en vacker och eftertraktad del av staden som bör utvecklas för att bemöta efterfrågan av vattennära områden.

Parkeringsplatserna på Söder Mälarstrand består ofta av sammanhängande sjok på båda sidor av den överdimensionerade bilvägen. Förslaget visar hur dessa platser omstruktureras för att ge plats åt andra funktioner, samtidigt som trafikleden blir kvar i en mindre skala. Två nya bostadshus byggs på de nya ytorna. Husen rymmer mindre lägenheter för att få in fler bostäder. Bottenlokalerna är avsedda för verksamheter och service. Byggnaderna i den västra delen av kajen är i skiftande höjd för att bemöta Skinnarviksparken genom utblickar mellan huskropparna.

Hustaket på det östra bostadshuset ska beaka utsikten från Mariaberget samtidigt ska taket utvecklas till ett nytt offentligt rum för allmänheten genom en fysisk koppling till berget. För att öka den visuella kopplingen mellan boendemiljöerna och närliggande grönområden förses taken med växtbäddar för sedum, lökar mossor och torrängsväxter. Taken har en positiv påverkan på stadsbilden genom att biodiversiteten och grönytorna ökar. Nya habitat för insekter och fåglar möjliggörs medan växterna fördröjer dagvattnet att nå de hårdgjorda gatumiljöerna.

En ny marina för husbåtar anläggs vid de västra kajplatserna. Husbåtarna bidrar till ett alternativt boende i staden samtidigt som allmänheten får ta del av nya promenadstråk som bryggorna ger. Marinan blir en nod och ett landmärke på Södermalm intill Riddarfjärden som genererar till stadsliv vid kajerna.

Fördelningen av aktiviteter kommer att förändra Strandpromenaden. Gatan kommer fortfarande vara ett huvudstråk för nödvändiga aktiviteter i ost-västlig riktning men den nya utformningen skapar nya förutsättningar för valfria och sociala aktiviteter. En metod är att skapa mindre rum längs promenaden genom mindre fickparker och vegetation.

Tillgängligheten förbättras genom tydligare stråk och kopplingar till närliggande områden, gator och stigar. Stadsrummets riktning, rytm och orientering förstärks av olika markmaterial, även fler sittplatser ökar tillgängligheten på platsen.

Vegetation

Tanken med förslaget är att öka grönområdena i staden samtidigt som nya boendemiljöer skapas. För att det ska kunna ske är det viktigt att studera och analysera hur befintliga grönområden eller gröna element fungerar och uppfattas. Jag tror att kopplingar mellan olika områden är extremt betydande för uppfattningen. Jag tror även att de olika elementen som skapar och formar en plats är av stor betydelse för bedömningen av hur en plats totala upplevelser tolkas. För att öka den totala upplevelsen och uppfattningen av en miljö kan vissa korrigeringar behöva genomföras. Platser med gröna inslag kan korrigeras så att den gröna upplevelsen ökar genom fler planteringsytor, nya strukturer eller länkar till andra grönområden eller parker.

Området får en ny vegetationsplan. Den tidigare gröonstrukturen med dess strikta trädrader och planteringar får en ny gestaltning som gör att kajpromenaden blir grönare och mer naturlig för området. För att genomföra en ny grön plan bör dagens strama trädrader avlägsnas, raderna orsakar en barriäreffekt som inte är önskvärd samtidigt som de motverkar nya trädplanteringar. Där det är möjligt får enstaka träd stå kvar för att bidra till en variation som eftersträvas i förslaget.

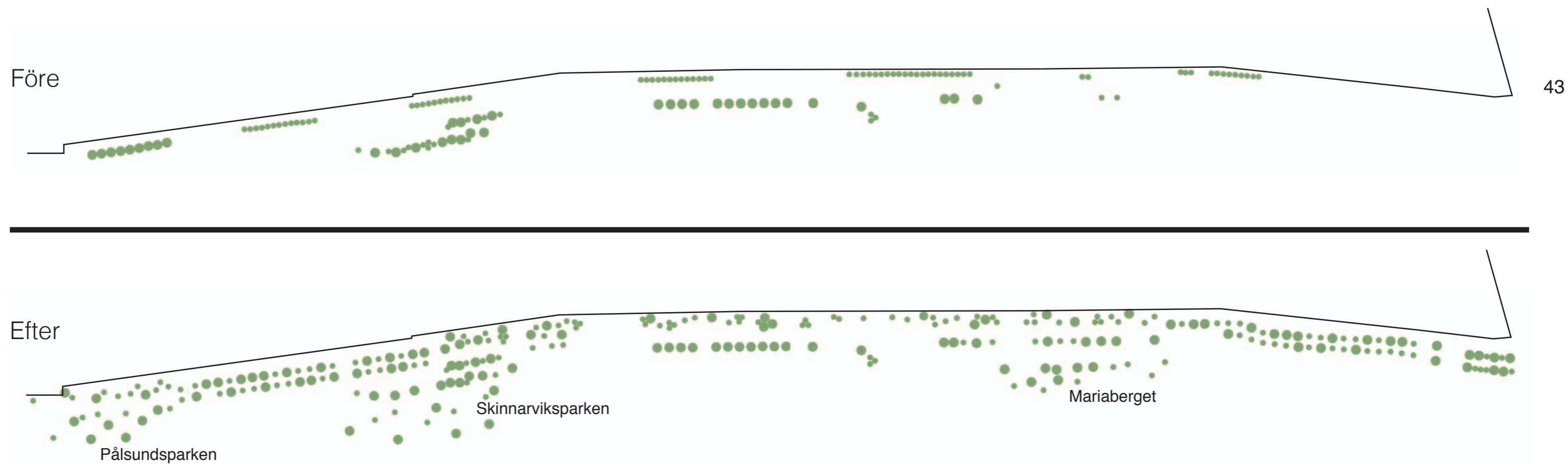
Hela kajpromenaden ska kännas enhetlig och det är främst markmaterialen som bidrar till den sammanhängande strukturen. Den nya vegetationen och gröonstrukturen ska upplevas levande och dynamisk. Samtidigt som den förstärker helheten ska den signalera förändringar i landskapet och miljön. Variationerna i trädplanteringarna skapar olika rum

för vistelse och spänningar för betraktaren, rummen förmedlar även kopplingar mellan kajpromenaden och omgivningarna. De olika stadsrummen skiljer sig åt genom skiftande former och funktioner. Vid boendemiljöerna samlas vegetationen i alléer som ger rummet en riktning och hastighet i formen. Vid mötena till närliggande grönområden och parker skingras gröonstrukturen för att markera kopplingen, samt skapa stadsrum där den spridda formen förmedlar avvikelse och fördröjning i rörelsen, bilister blir uppmärksamma. Strukturen ger utrymme till utforskning av platsen för fotgängare. Området berikas med lugnare platser som fickparker. För att öka mångfalden omfattar den nya vegetationen en rik variation trädarter i olika åldrar och storlekar, både i alléerna och vid övriga trädplanteringar. Mångfalden bidrar med ett ökat djur och naturliv samtidigt som de olika stadsrummen får nya brokiga tak i form av trädkronor.

Förkastningsbranterna vid Skinnarviks- och Mariaberget kastar en markant skugga över stora delar av planområdet, därför är det viktigt att trädplanteringarna inte tar över och täcker hela stråket. Nya växter planteras så att solen alltid kan nå ner till vissa punkter och lägen längs med kajen under sommar halvåret, punkter som bidrar till valfria aktiviteter för allmänheten.

Den nya planteringen blir mer motståndskraftig. Risker som sjukdomar och ett varmare klimat bemöts av att fler arter planteras på Söder Mälarstrand.

Trädplanteringar



Figur 26-27: Illustrationerna visar före och efter av planområdets trädplanteringar. Förslaget (nedre illustrationen) visar hur alléerna och trädplanteringarna får en mer spridd utformning vid kopplingarna till grönområden och parker. Den nya trädsituationen skapar en sammanhållande karaktär för hela strandlinjen, nya stadsrum skapas inom planteringarna med utblickar genom trädplanteringarna och dess kronor vilket minskar barriäreffekten. De nya alléplanteringarna består av flera olika arter som ger ett starkt uttryck, formerna blir mindre formella än alléer med endast en art.

Skala 1:4000 / A3

Trädförslag

Bild 62: *Pinus sylvestris*. Tallen trivs i sollågen vilket medför att den strävar mot ljuset. Det resulterar i högresta exemplar på strandpromenaden. Barren ger grön-ska och skydd under vinterhalvåret. Solitär.
Bild: Peter Staflin



Bild 63: *Quercus cerris*. Turkisk ek är en snabbväxande art som klara besvärliga ståndortsförhållanden. Den har tolerans mot ett varmare klimat. Allé- och rekreationsträd.
Bild: Andrea Moro



Bild 64: *Pterocarya fraxinifolia*. Kaukasisk vingnöt är knuten till fuktiga habitat nära vattendrag. Kräver generösa utrymmen för den täta och fyll-iga trädkronan. Solitär.
Bild: Peter Staflin



Bild 65: *Prunus serrula*. Glanskörsbär är ett litet prydnadsträd. Vacker som flerstamig på grund av den dekorativa barken. Inga speciella krav på ståndorten men föredrar ljusa lägen. Solitär.
Bild: Peter Staflin



Bild 66: *Cladrastris kentukea*. Amerikansk gulved har en bred krona. En kvalité är vårblomningen som står i kontrast mot de ljusgröna bladen. Kräver rika markförhållanden med god tillgång till näring och vatten. Allé- och rekreationsträd.
Bild: Peter Staflin



Bild 67: *Alnus glutinosa*. Klibbalen påträffas vanligen vid vattendrag och sjöar vilket gör den lämplig på strandpromenaden. Tolerans mot översvämningar men kan inte stå under vatten en längre tid. Allé- och rekreationsträd.
Bild: Bruce Marlin



Bild 68: *Cercidiphyllum japonicum*. Katsuran trivs i bergsdalgångar i ett fuktigt klimat. Det ljusgröna bladverket ger behaglig beskuggning på sommaren. På hösten blir bladen brandgula. Allé- och rekreationsträd.
Bild: Peter Staflin



Bild 69: *Ostrya carpinifolia*. Humleboken är ett bredkronigt träd. Den är skugg-tålig och klarar ett varmt klimat. Känslig mot uttorkning men föredrar en väl-dränerad ståndort. Placeras där risken för översvämningar är liten. Parkträd.
Bild: www.omcseeds.com

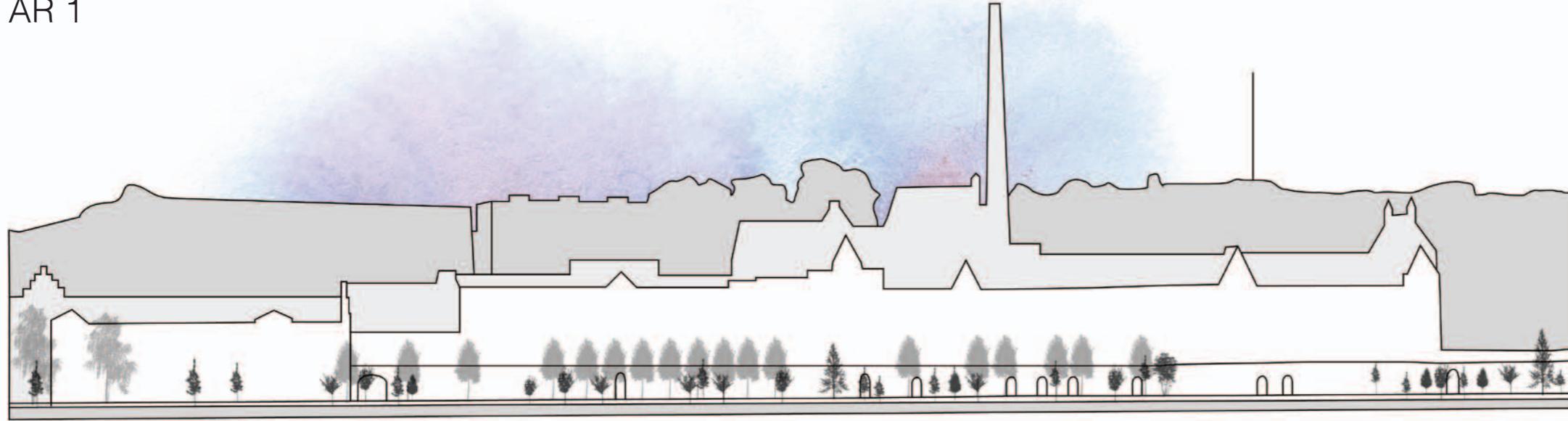


Bild 70: *Metasequoia glyptostroboides*. Kinesisk sekvoja är relativt skuggtålig. Den föredrar fuktiga markförhållanden men fungerar i hårdgjorda ytor. Pyramidal växtform, faller sina barr på hösten vilket minskar beskuggningen under vinterhalvåret. Allé- och rekreationsträd.
Bild: Peter Staflin

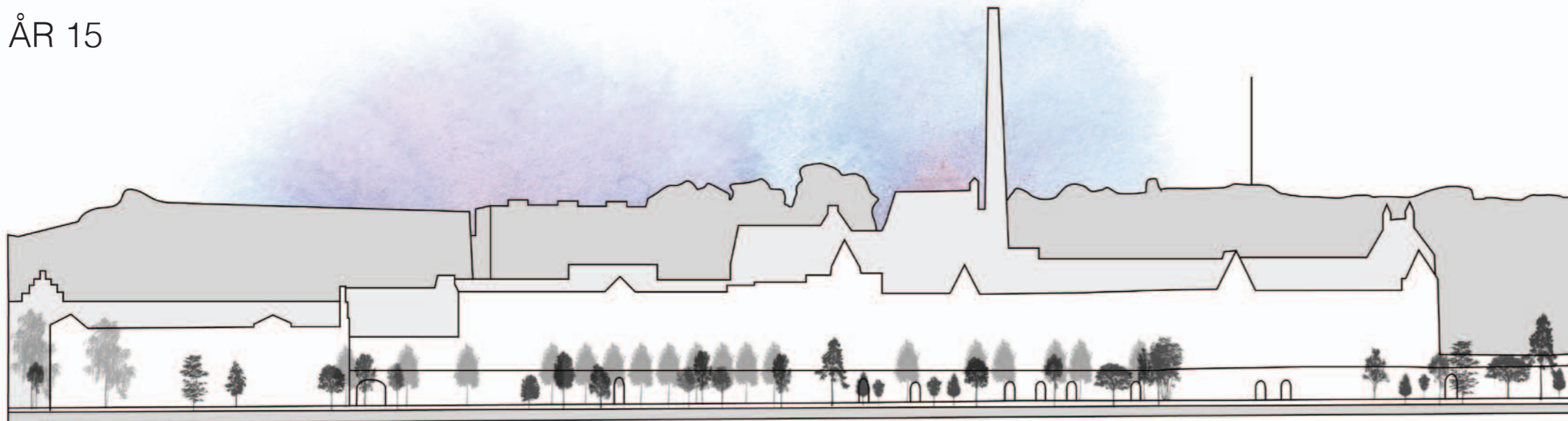


Bild 71: *Gleditsia triacanthos*. Korstörne utvecklas framgångsrikt utmed vattendrag men är ljuskrävande. Den förekommer även i torr-are och fattigare habitat. Bör placeras vid de ljusare platserna på strandvägen. Allé- och solitärträd.
Bild: Peter Staflin

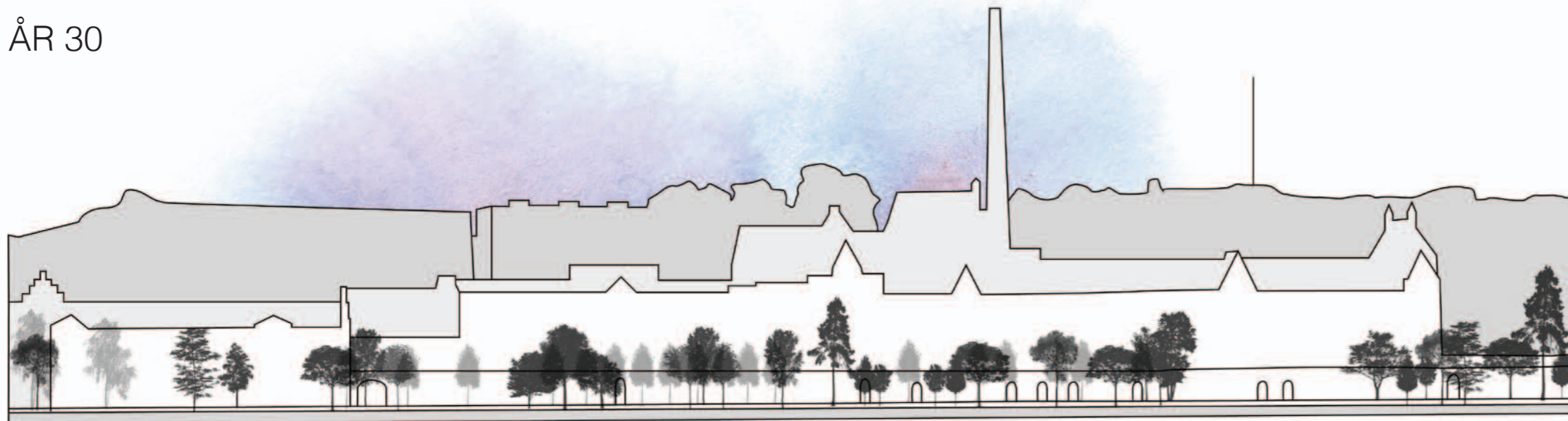
ÅR 1



ÅR 15



ÅR 30



Trädsuccession

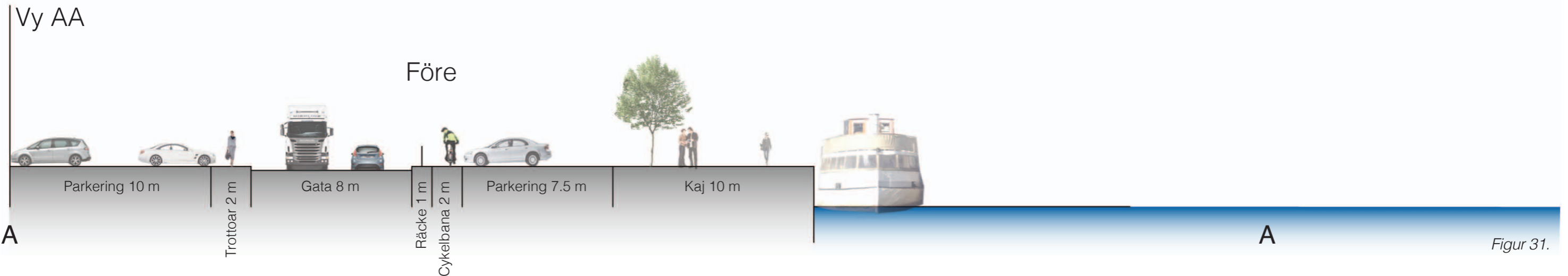
Trädplanteringar framför Münchenbryggeriet sett från Mälaren under det första året, efter 15 år och efter 30 år. Befintlig vegetation illustreras med ljusare ton, ny vegetation illustreras med mörkare ton.

Figur 28: De första åren fyller befintlig vegetation stadsrummet med grönska innan ny vegetation har etablerats. Den befintliga raden av klippta Lindar samt björkar skapar dynamik till den yngre vegetationen genom storlek. Tallarna planteras i större kvalitéer för att snabbt skapa en fungerande plats.

Figur 29: Efter 15 år börjar nyplanteringen fylla stadsrummet med grönska. Snabbväxande arter som turkisk ek, björk och kaukasisk vingnöt skapar harmoni i kontrast mot långsamväxande- och mindre arter. Kronskiktet börjar få en böljande och varierande form. I den västra delen av byggnaden börjar träden bli ett mindre bestånd som markerar kopplingen till parken vid Skinnarviksberget. Tallarna börjar bli tydliga solitärer.

Figur 30: Efter 30 år har trädens kronor skapat tydliga rum längs gatan. Trädens gren- och bladverk bildar tillsammans oregelbundna tak över strandpromenaden som ger skugga och skydd mot nederbörd. Den spridda trädstrukturen ger fortfarande öppna och solexponerade platser. Tallarna är framträdande och de fungerar som landmärken.

Vyer över strandpromenaden



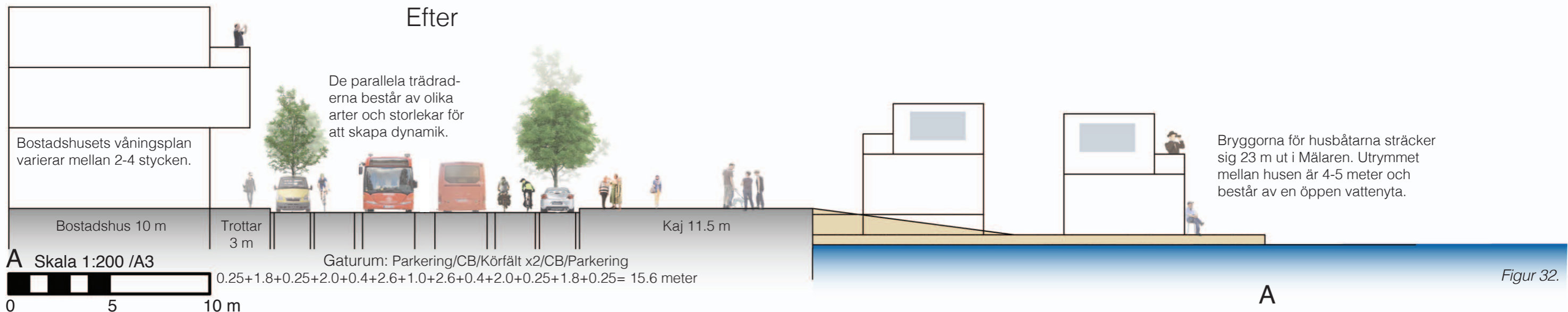
Snittet visar hur gaturummet förändras i förslaget. Tidigare bilparkeringar försvinner och gör plats åt nya bostäder och mer vistelseyta vid kajpromenaden. Förslaget illustrerar hur gaturummet utformas och ger plats åt nya parkeringar längs med gatan samt nya cykelstråk i vardera riktningen, cykelstråk som motverkar konflikter mellan de olika trafikslagen. Ga-

tan smalnar av och gestaltas efter VGU:s rekommendationer på lägre hastigheter. Tanken är att området blir mer tillgängligt. En allé planteras i gatans riktning mellan parkeringarna. Båtplatserna intill kajen försvinner och ger plats åt nya bryggor för husbåtar.

Förslagets gatubredd

VGU:s rekommendationer för referenshastigheten 50km/h med längsgående parkering och cykelbana är följande: Parkering, cykelbana (utökad i vardera riktningen till 2 m. för bättre framkomlighet) möte mellan två bussar med god utrymmesstandard, cykelbana (2 m.) och parkering, samt skiljeremisor mellan de olika utrymmena = $0.25+1.8+0.25+2.0+0.4+2.6+1.0+2.6+0.4+2.0+0.25+1.8+0.25= 15.6$ meter

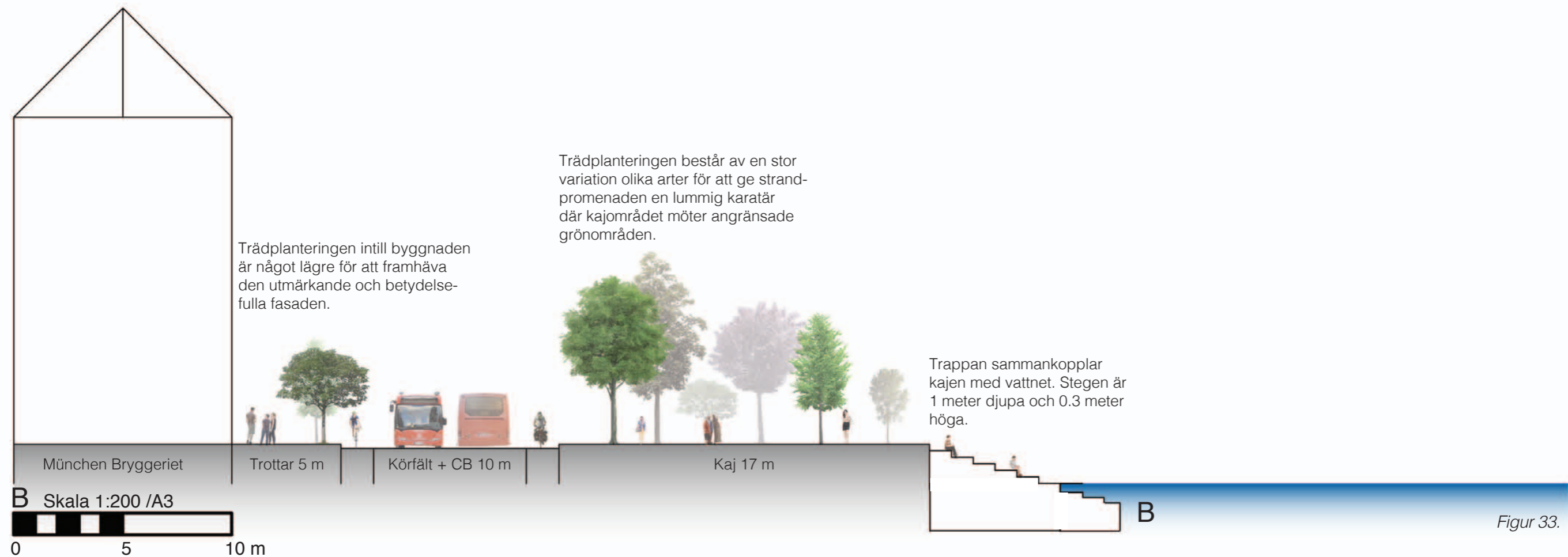
Käll: Väggar och gators utformning, 2004.



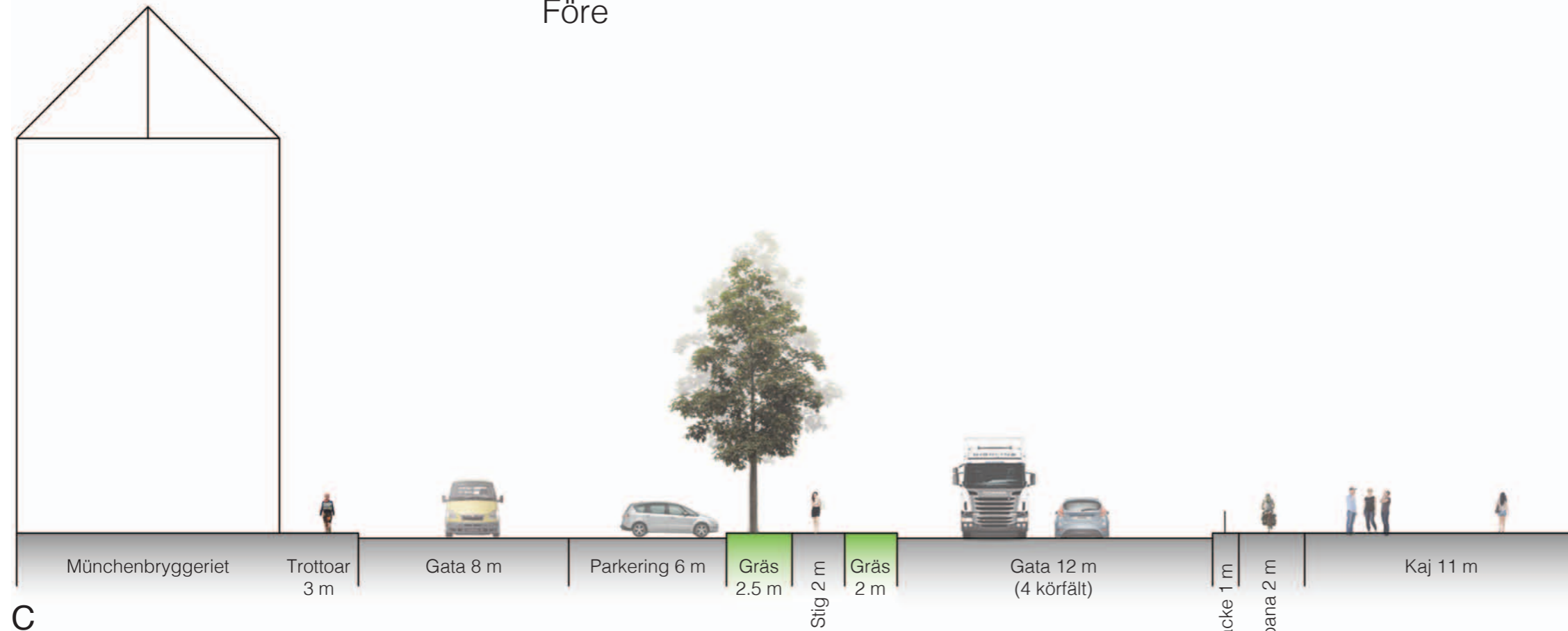
Vy BB

Snittet visar hur förslaget kommer att se ut. Vägen smalnar av för en lägre hastighet och bilparkering tas bort för att öka kopplingen och framkomligheten mellan Skinnarviksparken och strandpromenaden. Den tidigare vägen från Söder Mälarstrand till Münchenbryggeriet försvinner och huvudgatan på Söder Mälarstrand flyttas närmare byggnaden för

att göra mer plats vid kajen. Platsen blir en ny nod med busshållplats för kollektivtrafik. För att göra platsen mer attraktiv byggs en trappa från kajen ner mot vattnet. Trappan ska fungera som en behaglig vistelseyta med badmöjligheter.



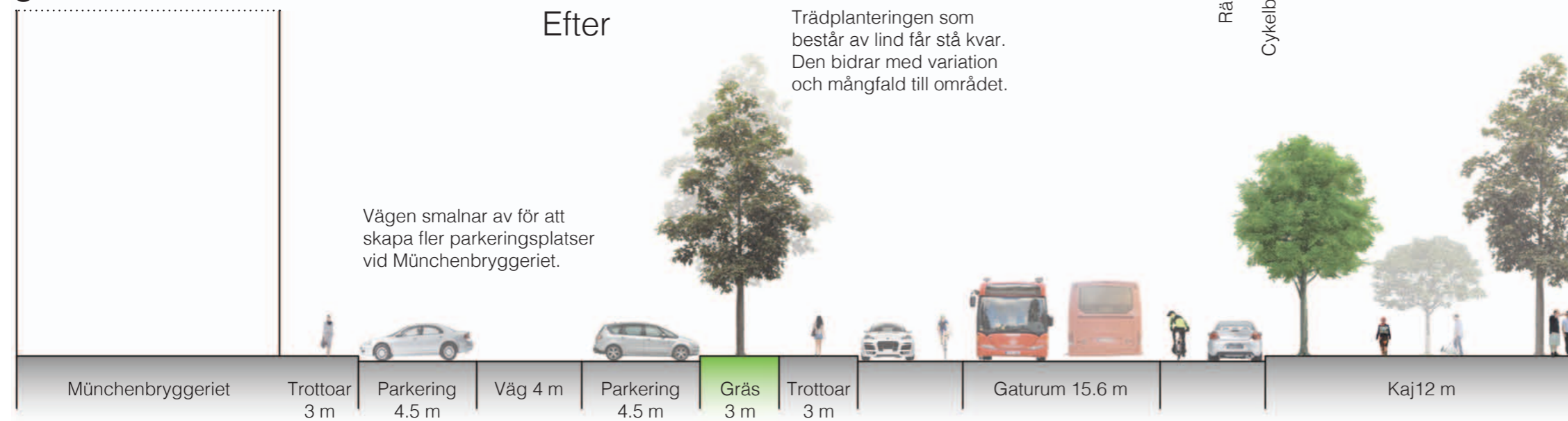
Före



Vy CC

Vägen intill Münchenbryggeriet byggs om för att skapa fler parkeringsplatser i anslutning till bygg-naden. Trädraden som består av lind blir kvar, den bidrar med dignitet samt ökar variationen av gamla och unga träd till området. Vegetationen blir mer levande och mångfalden berikas. Räcket mellan gatan och kajen avlägsnas för bättre framkomlighet.

Efter



C Skala 1:200 /A3



Torg- och utsiktsplats vid Torkel Knutssonsgatan.
Nedaför muren finns lokaler som är kopplade till Münchenbryggeriet.

Före

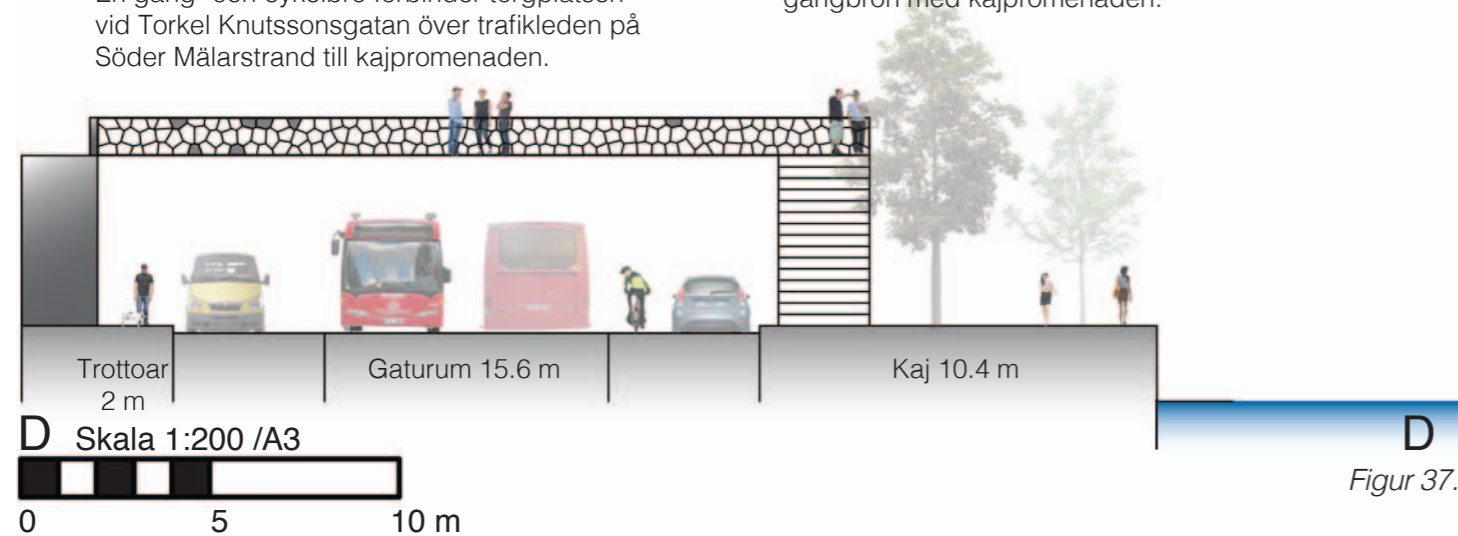


D
Figur 36.

Efter

En gång- och cykelbro förbinder torgplatsen
vid Torkel Knutssonsgatan över trafikleden på
Söder Mälstrand till kajpromenaden.

En trappa i östlig riktning och en
ramp i västlig riktning förbinder
gångbron med kajpromenaden.



D Skala 1:200 /A3
0 5 10 m

D
Figur 37.

Vy DD

För att öka framkomligheten mellan Torkel Knutssonsgatan och kajen byggs en gång- och cykelbro över trafikleden på Söder Mälstrand. Bron ansluter med kajen via en ramp i västlig riktning och en trappa i östlig riktning. Bron vilar på en murkonstruktion som idag rymmer lokaler kopplade till Münchenbryggeriet. Den strikta trädplanteringen byts ut mot nya planteringar i fria former som öppnar upp för utblickar från bron.

Före

Klippvägg vid Mariaberget.

Trottoar 8 m

Lokalgata + magasinbyggnad 23 m

Refug 1 m

Gata 6.5 m
(2 körfält)

Räcke 1 m

Cykelbana 2 m

Kaj 3.5 m

E

Figur 38.

Efter

Bostadshus med mindre lägenheter i 4-5 våningsplan. Bottenplanet rymmer butikslokaler för att skapa en attraktionspunkt och nod vid kajstråket.

Gaturummet får en busshållplats för kollektivtrafik intill torget.

Större båtar och fartyg kan anlägga vid kajen.

Bostadshus 8 m

Torg 12.4 m

Gaturum 15.6 m

Kaj 10 m

E

Figur 39.

Skala 1:200 /A3



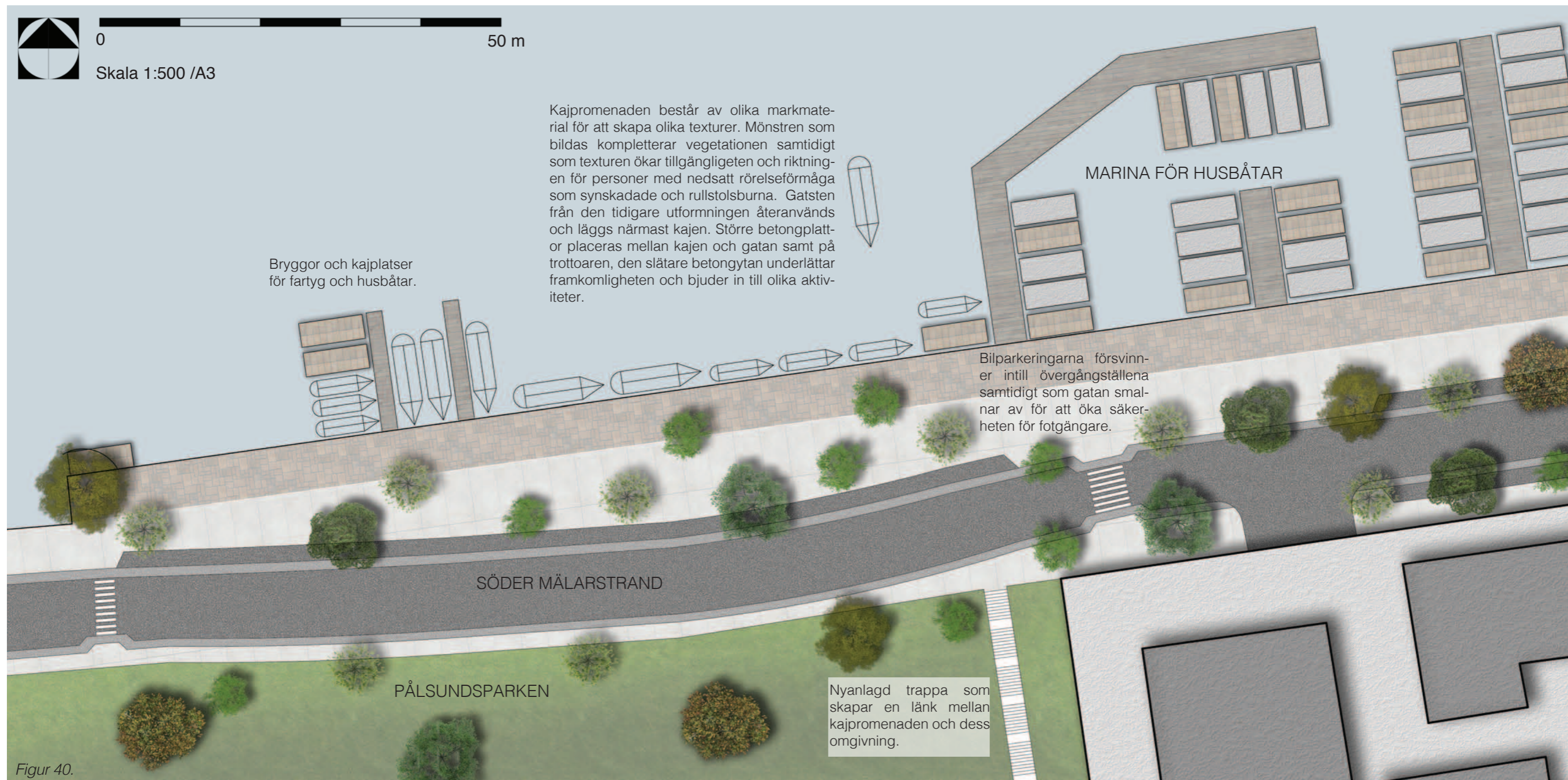
Vy EE

Nedanför Mariabergets klippvägg möter Torkel Knutssonsgatan Söder Mälarstrand. Vid korsningen ansluter även en mindre lokalgata som sträcker sig från korsningen längs med klippväggen till den nedlagda Mariahissen. En magasinsbyggnad ligger intill den lokala gatan. Idag används den lokala gatan som avlastningsyta för byggmaterial och anläggningsmaskiner.

Ett bostadshus byggs på den mark där den lokala gatan låg. Huset består av mindre 1-2 rumslägenheter för att skapa fler bostäder på en liten yta. Det medför att fler människor kan bosättas sig på Söder Mälarstrand vilket ökar stadslivet på planområdet. Husets höjd måste bejaka utsikten från Mariaberget som anses ha ett kulturhistoriskt värde. Bottenplanet består av lokaler för olika verksamheter och service. Framför huset anläggs en torgyta som fungerar som en nod i den östra delen av Söder Mälarstrand. Torget förses med busshållplats för kollektivtrafik.

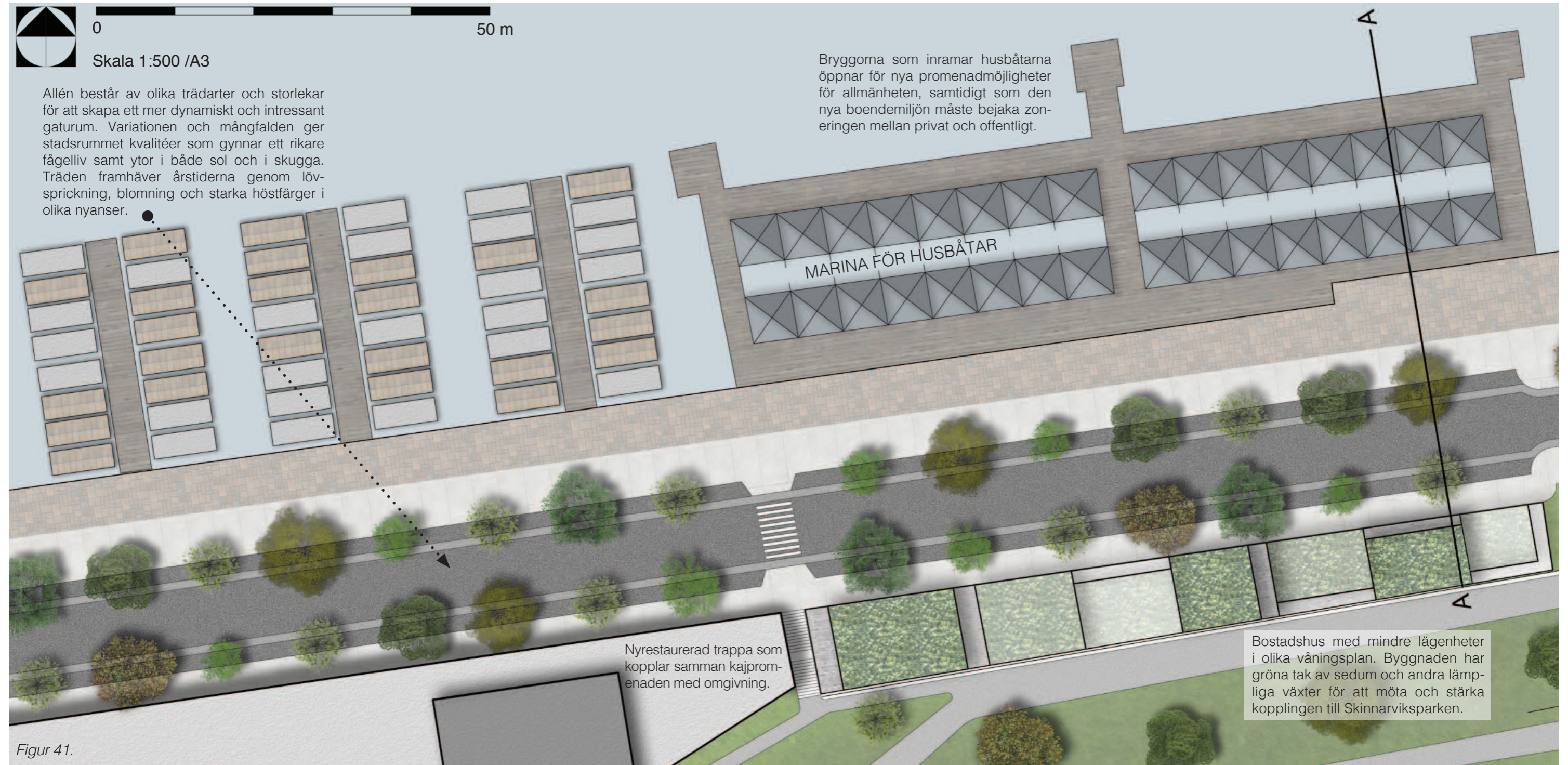
Illustrationsplan 1:500

Boendemiljöerna vid marinan, samt rekreationspunkten vid trappan har förtydligats med tre illustrationsplaner i skalan 1:500 /A3.



Figur 40.

Illustrationsplan 1:500



Illustrationsplan 1:500

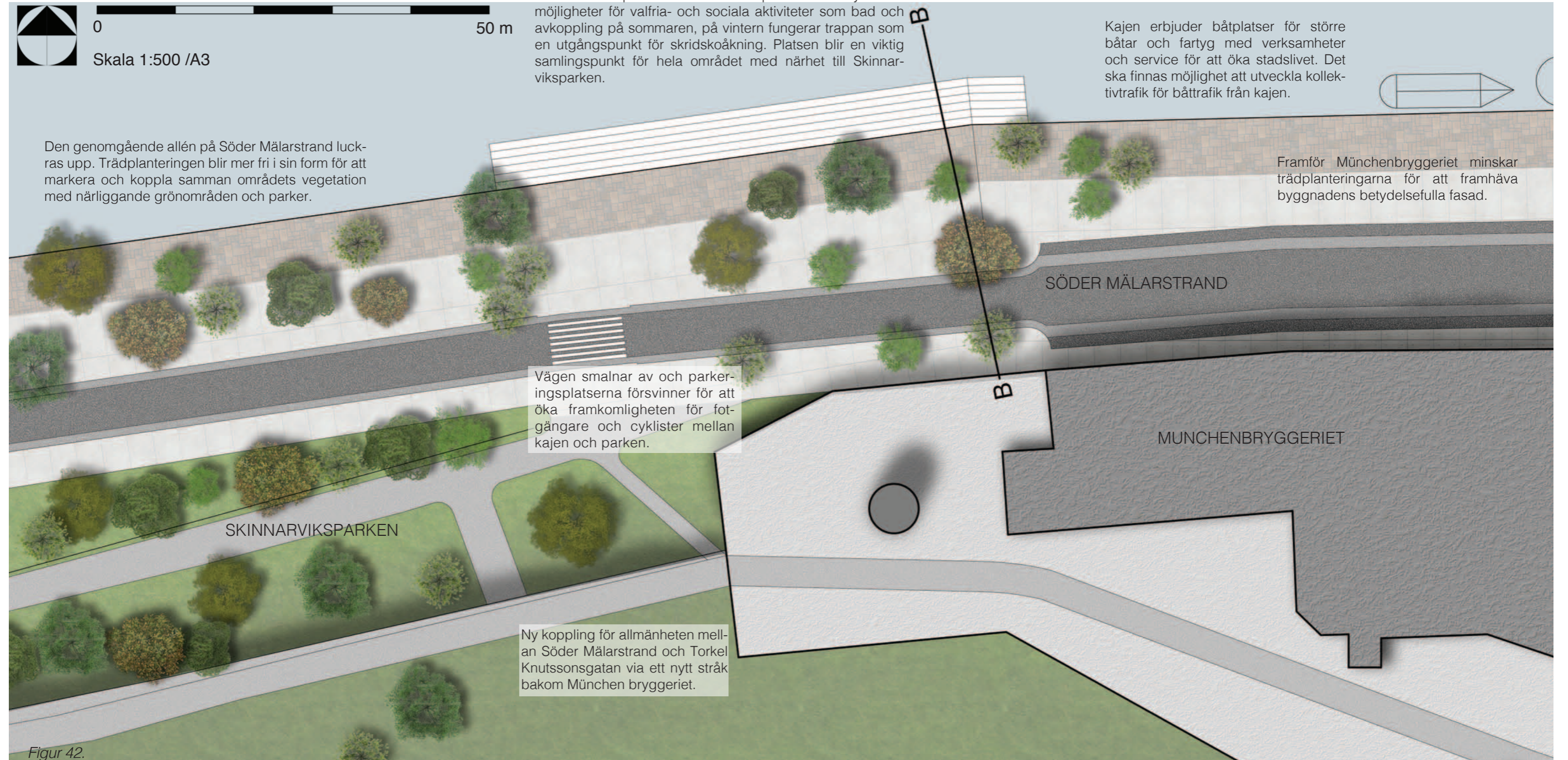


Bild 72.



Idag



Bild 73.

Imorgon



Bild 74.

Idag



Bild 75.

Imorgon

Diskussion

58 Syftet med arbetet har varit att undersöka på hur staden kan utveckla fler offentliga miljöer samtidigt som staden växer och fler bostäder väntas byggas genom ett gestaltungsförslag. Fokus har legat på tillgängligheten för oskyddade trafikanter, samt hur platsen kan generera till ett ökat folkliv genom attraktiva och varierande funktioner. Jag valde Söder Mälmarstrand därför att platsen är belägen i centrala Stockholm utmed Mälarens strandkant samt saknar stadsliv

Söder Mälmarstrand har formats under lång tid utifrån människors behov. Den senaste förändringen var en omfattande renovering från början av 1990-talet som medförde att bilismen hamnade i fokus. Stora delar av kajen präglas av trafikleder och parkeringsytor samtidigt som fotgängare och cyklister exkluderas.

Resultatet av mitt förslag visar att området kan utvecklas till ett mer attraktivt och tillgängligt plats som tillgodoser både trafiken och de oskyddade trafikanterna. Förslaget förtydligar platsen och gör den mer sammanhållen med förbättrade kopplingar till angränsande omgivningar. Tillsammans med nya bostäder och attraktionspunkter skapas ett naturligt flöde av fotgängare och cyklister genom hela planområdet.

Jag bedömer att den nya utformningen av strandpromenaden bemöter min frågeställning på ett bra och friskt sätt, det vill säga:

Hur kan Stockholm utvecklas så att fler offentliga rum möjliggörs samtidigt som fler bostäder väntas byggas?

Fler offentliga platser har skapats, i synnerhet rummet vid trappan. Trappan bidrar till en attraktiv plats i staden som utökar badmöjligheter närmare de centrala delarna av staden, samt valfria aktiviteter i staden. Likt Berlin har fria ytor och nya förutsättningar skapats vid vattnet. Ytor som allmänheten har möjlighet att påverka genom önskat stadsliv. Den nya utformningen är inbjudande för en större variation av människor. Strandlinjen har blivit grönare genom en struktur med en bredare variation av träarter som kopplar området till närliggande områden. De nya alléerna får en modern gestaltning med olika arter som skiljer sig från stadens traditionella trädrader. Samtidigt har ytor säkrats för bostäder. Marinan för husbåtar placeras och delvis ockuperar ny mark/ytor i staden vilket inte besvarar frågeställningen men lyfter frågan hur staden bör utveckla strandkanterna. Detta bidrar till att svara på min andra huvudfråga, det vill säga:

Hur kan Söder Mälmarstrand utvecklas till en attraktiv och tillgänglig plats med större variation av funktioner och stadsliv?

Jag upplevde att mina frågeställningar gick att kombinera på ett konstruktivt sätt. Det var ingen fråga som direkt motsatte sig den andra, utan det skapades ramar och riktlinjer som förde arbetet vidare. Svårigheter med frågorna var att de kunde tolkas ur ett brett perspektiv vilket medförde att det var svårt att begränsa sina idéer och tankar, speciellt under analysdelen. Söder Mälmarstrand är en stor stadsyta som angränsar och kopplas till många olika miljöer och stråk. För att analysdelen skulle bli övertygande krävdes att området studerades noggrant under flera platsbesök. Vid det momentet hade en medarbetare

bidragit till en mer effektiv och produktiv process.

En annan svårighet med att arbeta ensam var att skapa en tydlig tråd genom hela arbetet av bedömningar och avvägningar, en röd tråd som gör arbetet och gestaltungsförslaget lättförståeligt för andra som tar del av materialet. Att koppla beslut i förslaget till resultaten från analysdelen. Jag vill understryka att förslaget är en vision och inte en färdig gestaltungsplan. Det finns alltid begränsningar när det kommer till vilken nivå man vill förmedla med sitt förslag. Hur detaljerat vill man att förslaget ska vara? Jag gjorde en avvägning genom att förtydliga några avgörande delar av förslaget, där jag placerat byggnader och bostäder med mer detaljrika planer och illustrationer.

Platsens läge på Södermalm nära Gamla stan medför en uppsjö av historiebegränsande litteratur, kartor och bilder. Information som ofta visade det sig, beskrev närbelägna och angränsade platser och mer sällan själva planområdet. Historiedelen var inte avgörande i utformningen av platsen, men den visar kontexten till platsens närområden. Frågan var hur stor del av historieskildrandet ska präglar arbetet och platsen, vilket var och är intressant ur ett bevarandeperspektiv.

Det är relevant att ställa sig frågan om det är materiella ting som byggnader som bör bevaras, eller är det funktioner och strukturer som transportled och hamn som är mer avgörande. Vilken tidsepok sätter störst prägel på en plats och hur kopplar man den med samtiden och framtiden?

Ur ett bevarandeperspektiv valde jag att värna Münchenbryggeriet, en byggnad som är unik och ett

landmärke Söder Mälmarstrand med dess betydelsefulla fasad. Huset som funktion har bytt skepnad under en lång period från bryggeri till dagens olika verksamheter. Verksamheter som lyfter huset och platsen till en nod vid kajen. Det kan vara riskfullt att som planerar ändra på fungerande byggnader till något annat. Jag tror att det är viktigt att medborgarna, planerar och politiker tillsammans avgör hur stadens funktioner bör vara eller utvecklas. En strategi som jag genomförde för att stärka Münchenbryggeriet funktion och roll vid Söder Mälmarstrand var att skapa nya länkar som kopplar byggnaden till den övriga staden.

Förhållningssättet under arbetet var att Söder Mälmarstrand ska kunna utvecklas för att passa dagens och framtida behov, samtidigt som platsen förankras i historiska element som präglar platsen. En intressant fråga om dagens och framtidens behov är hur stadens infrastruktur bör utvecklas. Hur kommer vi att färdas och röra oss i ett framtida Stockholm, en stad som beräknas ha en miljon invånare inom en 15-årsperiod? Vill majoriteten främja bilismen? Vart ska biltrafiken då få plats? Eller vill medborgarna skapa och utveckla bättre möjligheter för andra alternativ som kollektivtrafik, cykel- och promenadstråk? Jag tror att vi måste fördela de olika färdssätten mer jämlikt vilket betyder ökade möjligheter för cyklister och fotgängare. En stad som prioriterar bilismen är en stad som gynnar de förmögna och inte bemöter medborgare med låg inkomst. De flesta människor har råd med en cykel eller kollektivtrafik, medan att äga en bil är det få personer som har möjlighet att prioritera. Det är ett förhållningssätt som har legat till grund till förslaget, att platsen ska vara mer jämställd och tillgänglig så att hela befolkningen kan ta del av

området. Vid en ökad biltrafik på Söder Mälmarstrand tror jag att platsen blir mer avskärmd från den övriga staden och det lilla folkliv som finns blir ännu mindre. Något som Jan Gehl visar med sin forskning.

Litteraturstudien var väsentlig för att ta reda på hur miljöer kan förändras och generera till mer folkliv, vilken roll offentliga platser har, samt hur vi rör oss i stadslandskapet. För att ta reda på hur Söder Mälmarstrand bör utvecklas för att möta dagens- och framtida behov var litteraturunderlaget avgörande. Litteraturen förtydligade vad människor söker i sin stads- och boendemiljö. Insikten att människor söker sig till varandra vilket är en viktig utgångspunkt för ett berikat stadsliv var något som jag ville förankra i förslaget, Något som Gehl beskriver. Han menar även att våra beteenden som att orientera sig i staden till stor del beror på att vi inspireras hur andra rör sig. Det krävs att Söder Mälmarstrand blir en mer attraktiv plats så att människor vill komma dit för att koppla av eller social interaktion. I Public Places Urban Spaces fann jag mer om den sociala dimensionen i stadsplanering. Det beskrivs att människor väljer efter de miljömässiga möjligheter som är tillgängliga på en plats och att på en specifik plats är vissa val mer troliga än andra. Ändras miljön ändras även beteendet. Det behövs givetvis flera olika komponenter för att en plats ska upplevas attraktiv. Lynch och Cullens teorier berör hur vi orienterar oss i landskapet. Att stadsbilden består av relationerna mellan olika platser, byggnader och miljöer som kopplas samman av rum till en helhet. Rörelse genom olika landskap främjas av sekvenser och variationer i miljöer där landmärken har en central roll.

Hur har jag arbetat konkret med litteraturen och hur

syns det i gestaltungsförslaget? Eftersom att området lider brist på platser för avkoppling har det varit viktigt att arbeta fram och skapa nya möjligheter på Söder Mälmarstrand. Förslaget visar att ytor för fordonstrafik har minskat samt omstrukturerats för att ge plats åt annan aktivitet och vistelse på Söder Mälmarstrand. Funktioner skapas på de nya vistelseytorna som attraherar en bredare grupp människor. Trappan är ny konstruktion som underlättar för människor att ta sig ner från kajen till vattenytan, den bidrar även till badmöjligheter eller avkoppling. Kajen erbjuder båtplatser för boende och verksamheter samtidigt som de frilagda ytorna ger möjlighet till valfria aktiviteter som skateboardåkning, motion och promenad. Ytorna skapar även potential för Food trucks och liknande temporära inslag längs med kajpromenaden. Söder Mälmarstrand berikas med nya stråk, både på platsen och i anslutning till närområden, stråk som är mer tillgängliga för cyklister och fotgängare. Söder Mälmarstrand är begränsat på bostäder och mötesplatser. Med förslaget skapas nya möjligheter och nya boendemiljöer. Marinan för husbåtar blir även ett nytt intressant inslag i stadsbilden för allmänheten, den kan ses som ett landmärke intill Mälaren. Kajpromenaden är ett långsmalt rum i staden intill vattnet vilket kan ses som en begränsning. Samtidigt är det en möjlighet som gör det lättare att orientera sig. Jag ville ta vara på rummets riktning genom att skapa ett pärlband av noder. Noder som består av bostäder, punkter för avkoppling, mötesplatser, starka Münchenbryggeriet position och funktion samt att låta närbelägna grönområden och parker ansluta till platsen på ett naturligare sätt.

Förslagets styrkor är att jag lyckats med omdisponeringen av ytor och trafiken på ett kreativt sätt. Platsen

välkomnar fortfarande biltrafiken men på ett mer jämställt plan. Jag är även nöjd med hur den nya vegetationen placeras och berikar området. Det bidrar till tydliga förbindelser mellan kajen och närliggande grönområden. Likaså trappkonstruktionen som blir en naturlig nod i förslaget. Min förhoppning är att de nya boendemiljöerna på vattnet vidgar synsättet på hur Stockholm kan utvecklas för att bemöta en folktätare stad.

Arbets sättet har varit cyklisk där litteraturstudien, analys och platsbesök har pågått samtidigt. Det var en metod som jag tyckte fungerade bra eftersom att de kompletterar varandra och det är lättare att förstå den nya kunskapen på ett konstruktivt sätt.

Mina val av metoder påverkade riktlinjerna för arbetet. Bakgrundsfakta, litteraturstudien och analyser från mina platsbesök ligger till grund till idéförslaget men även till de riktlinjer som jag arbetade fram. Jag ville även förhålla mig till stadens visioner om strandnära områden och stadsliv. Min arbetsprocess var cyklisk vilket innebar små justeringar av både idé samt riktlinjer för att bemöta mina frågor på ett tydligt sätt. För att skapa en idé ville jag inte begränsa mitt förslag efter den nuvarande detaljplanen. Jag valde även bort den ekonomiska aspekten eftersom att jag ville arbeta och skissa mer fritt med den nya gestaltningen. Min gestaltning är ett idförslag eller vision och det är svårt att beräkna kostnaderna eftersom att jag saknar den kunskapen.

Underlaget för analyserna är brett och jag tror att synsättet eller ingångsvinkeln på problemet hade utkristalliserats på ett annat sätt med hjälp av en medarbetare. Det är lätt att låsa sig till egna idéer och

tänkar om vad som är den bästa utvecklingen för området. För att bekräfta mina teorier och tankar om hur området kan och bör utvecklas, samt när jag upplevde stagnationer i arbetet tog jag hjälp av Elenor Lennartsson som är planarkitekt på samhällsbyggnadskontoret i Järfälla kommun, samt studiekamrater. Jag hade en löpande dialog med Elenor under hela processen, hon granskade och gav även kritik i slutskeendet av arbetet. Samtalen och kritiken var givande, de hjälpte mig vidare i arbetsprocessen. Ett annat sätt att bredda uppfattningen och synen på Söder Mälmarstrand hade varit en medborgardialog, intervjufrågor, enkäter eller olika diskussionsforum hade varit några alternativ. Jag valde bort de metoderna på grund av tidsbegränsningen. Det är intressant att ställa sig frågan vad befolkningen vill med Söder Mälmarstrand och hur arbetar man fram förslag efter befolkningen önskemål.

Gestaltungsförslaget visar hur platsen kan utvecklas från en trafikled med begränsningar för fotgängare och cyklister, till en plats med fler tillgängliga och offentliga rum, samtidigt som bostäder byggs. Arbetet visar platsens potential för framtida utvecklingar av Södermalm och Stockholm. Läget vid Riddarfjärden och de angränsande grönområdena är möjligheter för platsen som staden bör ta till vara på. En förbättrad kollektivtrafik skulle minska avstånden till Söder Mälmarstrand och det skulle attrahera fler människor till att besöka platsen. Min förhoppning är att Stockholm stad tar del av arbetet och det vore intressant att se en fördjupning av mitt material till en mer detaljerad plan.