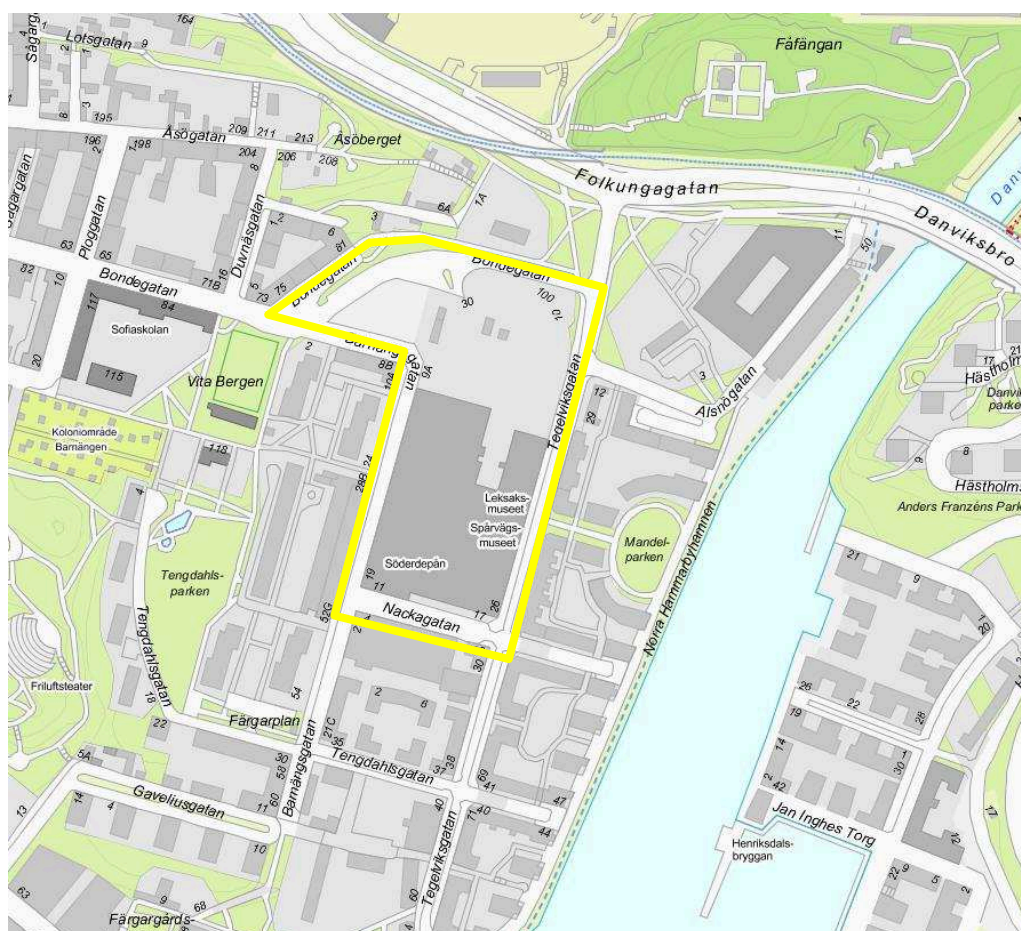


Planbeskrivning

Detaljplan för kv Persikan 5 mm i stadsdelen Södermalm, S-Dp 2013-01783



Planområdets läge och ungefärliga avgränsning

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Sammanfattning

I takt med att Stockholm växer hamnar stadsdelar som tidigare var perifera i mer centrala lägen i stadsväven. Så är fallet med Östra Södermalm. Nyexploatering inom området och i dess närhet, bland annat i Hammarby Sjöstad, vitaliserar och ger Östra Södermalm en mindre undanskymd plats i staden. Tunnelbanans planerade förlängning kommer också skapa en annan dynamik i flödena. Istället för att vara en form av slutstation i innerstadens kollektivtrafiknät blir Östra Södermalm en del av ett större sammanhang. Sett i detta perspektiv har Östra Södermalm en potential att länka innerstaden med närförorterna, exempelvis Hammarby Sjöstad.

Kv Persikan är beläget på östra Södermalm och rymmer idag en av SL:s bussdepåer för innerstadsbussar, den sk Söderdepån. Depån avses rivas och ersättas med nya stadskvarter, två förskolor med totalt 12 avdelningar, en livsmedelsbutik (förlagd i bottenvåningen av ett kvarter), butiks- och verksamhetslokaler i kvarterens bottenvåningar samt en ny park.

Bebyggelseförslaget grundar sig på ambitionen att länka samman området vid Hammarby Sjö med övriga Södermalm och därmed skapa en naturlig fortsättning på stenstaden. I och med att en stor, solid byggnadsvolym rivs och gör plats för en kvartersstruktur, skapas även en möjlighet för ny länk i ett övergripande parkstråk från Vita Bergsparken, via Tengdalsparken till Mandelparken vilket förbättrar både grönsstrukturen och gång-/cykelstråken i denna del av Södermalm.

Marken är anvisad till 9 olika byggherrar och innehåller i förslaget ca 1170 lgh (beräknat på 100 kvm ljus BTA/lgh), i en tät struktur där relationen mellan bebyggd yta och yta för vistelse; offentliga rum, gata, bostadsgårdar och förskolegårdar noga avvägts.

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte är att omvandla ett äldre industrikvarter (bussdepå) i en central del av staden, till i stadsväven integrerade stadskvarter med bostäder och service. Ny offentlig plats tillskapas i form av ett torg, en park samt ett inre stråk som knyter samman området. Området har en tät struktur och en hög exploatering varför det är av stor vikt att allmänna ytor och gårdsytor har hög kvalitet på materialval och gestaltning.

Variation eftersträvas i gestaltningen av kvarteren, särskilt taklandskapet avses vara varierat både i karaktär och i form, varför plankartan exempelvis har utformningsbestämmelser kopplat till takfotslinje/fasadhöjd och variationen av denna.

Service möjliggörs inom området i kvarterens bottenvåningar, avsikten är att berika det offentliga rummet och att mötet mellan byggnad och offentligt rum ska bli väl omhändertaget.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Projektets genomförande kan inte påbörjas förrän den nya bussdepån i kv Fredriksdal är färdigbyggd och tagen i drift. Beräknad tidpunkt för färdigställande av depån är juli 2017. Därefter kan demontering av kv Persikan påbörjas. Tidplanen för detta planarbete är anpassad efter dessa förutsättningar.

Samråd kv 2, 2015

Granskning kv 1, 2016

Godkännande/Antagande kv 2, 2016

Överflyttning av depåverksamhet, evakuering, omlokalisering av Spårvägmuseet kv 3-4 2017

Demontering av bussdepå och förberedande av mark genomförs under 2018.

Möjlig första byggstart för bostadskvarter under 2018, övriga delar under 2019.

Innehåll

Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag	3
Miljöbedömning	3
Tidplan	3
Inledning	5
Handlingar	5
Planens syfte och huvuddrag	6
Plandata	7
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar	9
Befintlig bebyggelse	9
Landskapsbild/stadsbild	10
Offentliga platser och gröna rum	10
Kulturarhistoriskt värdefull miljö	13
Natur	15
Geotekniska förhållanden	15
Hydrologiska förhållanden	15
Teknisk försörjning	16
Offentlig service	16
Kommersiell service	16
Gator och trafik	16
Störningar och risker	19
Planförslag	21
Ny bebyggelse	21
Gestaltungsprinciper	24
Generalitet och flexibilitet	26
Offentliga rum, park, torg	27
Gator och trafik	29
Teknisk försörjning	32
Konsekvenser	33
Behovsbedömning	33
Sammanväg bedömning	33
Miljö kvalitetsnormer för vatten	34
Stadsbild	35
Kulturarhistoriskt värdefull miljö	36
Störningar och risker	37
Ljusförhållanden	37
Barnkonsekvenser	38
Tidplan	38
Genomförande	38
Organisatoriska frågor	38
Verkan på befintliga detaljplaner	39
Fastighetsrättsliga frågor	39
Ekonomiska frågor	41
Tekniska frågor	41
Genomförandetid	43

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning samt en illustrationsbilaga.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Kvarteret Persikan, Utredning kring trafikfrågor, kvartersstruktur och de offentliga rummen, kvartersstruktur och de offentliga rummen, (Sweco, 2014-06-23)*
- *Kv Persikan, kulturmiljöanalys (Tengbom, 2015-04-17)*
- *Solstudie (Stadsbyggnadskontoret/Tengbom, 2015-04-17)*
- *Stadsbildsstudie (Stadsbyggnadskontoret/Tengbom, 2015-04-17)*
- *Dagvattenutredning (WSP, 2015-01-21)*
- *Översiktlig miljöteknisk markundersökning (Sweco Environment, 2015-03-02)*

Övrigt underlag

- *Parkvision för Östra Södermalm, koncept (Exploateringskontoret/Sweco, 2015-04-15)*

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom Joel Berring i samarbete med plankonsulter Malin Olsson och Annica Fagerberg på Tengbomgruppen AB. Illustrationer på respektive kvarter samt ritningsunderlag är framtaget av medverkande byggherrar och arkitekter vilka är:

- Kv1a Senorgården/White arkitekter
- Kv1b Folkhem/In praise of shadows arkitektur
- Kv2 SKB/Brunnberg&Forshed
- Kv3 Einar Mattson/Semrén+Månsson
- Kv4 Svenska bostäder/AQ arkitekter
- Kv 5Stockholms hem/ÅWL arkitekter
- Kv6a Veidekke/Engstrand och Speak
- Kv6b Wallfast/Kjellander+Sjöberg Arkitektkontor
- Kv7 JM/Lindberg Stenberg Arkitekter

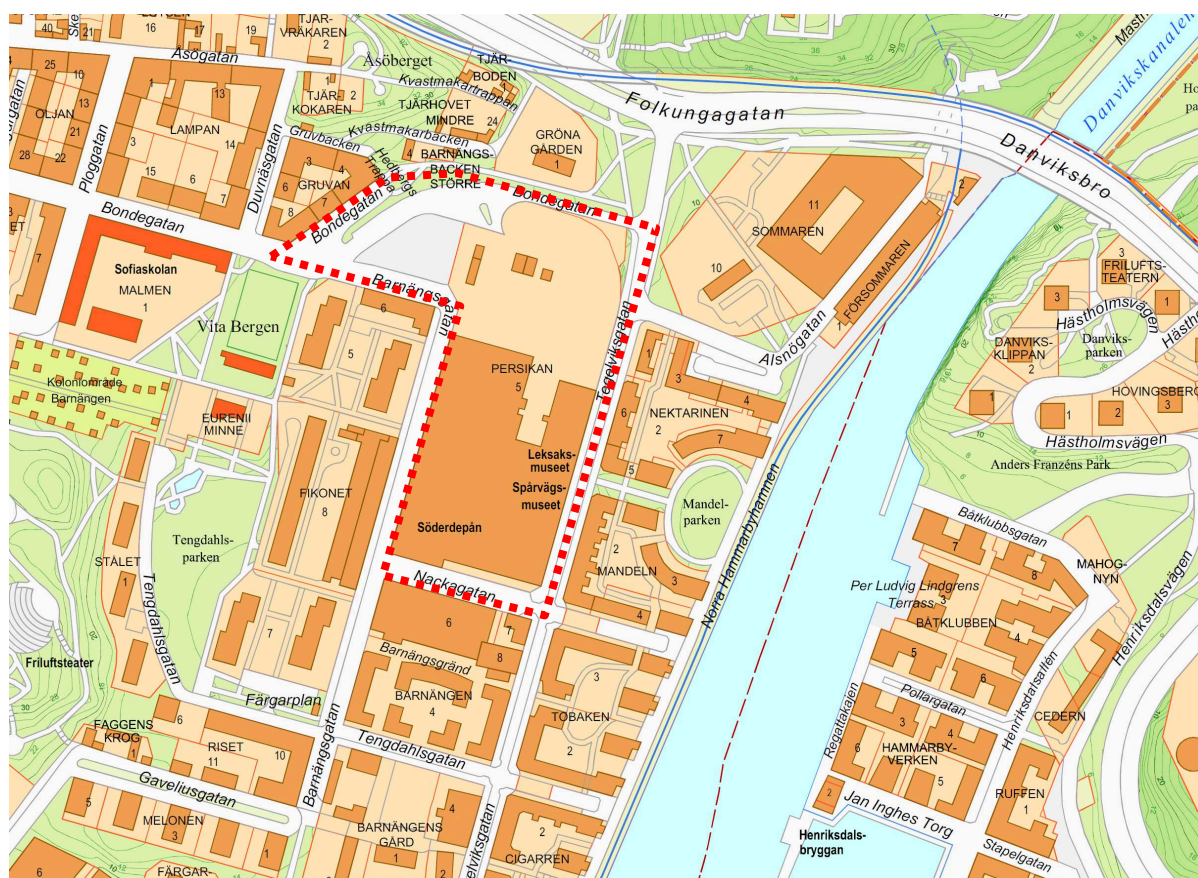
Illustrationer för allmän plats, gata, park är framtagana av Sweco. Illustrationer och bilder som beskriver planförslaget är framtagna av Tengbom.

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte är att omvandla ett äldre industrikvarter (bussdepå) i en central del av staden, till i stadsväven integrerade stadskvarter med bostäder och service. Ny offentlig plats tillskapas i form av ett torg, en park samt ett inre stråk som knyter samman området. Området har en tät struktur och en hög exploatering varför det är av stor vikt att allmänna ytor och gårdsytor har hög kvalitet på gestaltning och upplevelsevärden.

Variation eftersträvas i gestaltningen av kvarteren, särskilt taklandskapet avses vara varierat både i karaktär och i form, varför plankartan exempelvis har utformningsbestämmelser kopplat till takfotslinje/fasadhöjd och variationen av denna.

Service möjliggörs inom området i kvarterens bottenvåningar, avsikten är att berika det offentliga rummet och att mötet mellan byggnad och offentligt rum ska bli väl omhändertaget.



Utdrag ur stadskartan, planområdet markerat.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Kvarteret Persikan är belägen på östra Södermalm och omges av Tegelviksgatan, Nackagatan, Barnängsgatan och Bondegatan. Planområdet är ca 4,5 ha. Fastigheten Persikan 5 ägs av staden och är upplåten med tomträtt till SL. I samband med en uppgörelse mellan staden och SL/SLL har överenskommelse gjorts om att SL återlämnar tomträtten i förtid. All övrig mark inom planområdet ägs av staden.

Tidigare ställningstaganden

Bakgrund

2001 påbörjades ett programarbete för denna del av Södermalm, där kv Persikan, kv Fikonet och kv Sommaren ingick. Det ledde vidare till att planarbete påbörjades för kv Persikan för att möjliggöra bostadsbebyggelse ovanpå en överdäckad bussdepå som ersättning för den depå som idag finns på platsen. Omfattande utredningar genomfördes för att främst utreda risk- och miljökonsekvenser för projektet. Tidiga markanvisningar gjordes 2004 för att komma vidare i planarbetet med de komplicerade konstruktionsfrågorna som överdäckningen innebar, då det var helt integrerat i konstruktionen för den överliggande bebyggelsen. Projektet visade sig bli mycket svårt och kostsamt att genomföra. Planarbetet avstannade och fokus inriktades istället på att hitta en annan plats för bussdepån.

Bussdepåns nya läge är beslutat till Kv Fredriksdal i västra Hammarby Sjöstad, intill Hammarby Värmeverk. En ny detaljplan för bussdepå, kontor och bostäder har tagits fram och byggnation av bussdepån påbörjades sommaren 2012. Byggtiden är dock lång, ca 4,5 år. Tidplanen för denna detaljplan är anpassad till detta förhållande, då verksamheten i kv Persikan inte kan avvecklas förrän den nya depån är färdigställd och tagen i drift.

Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm (antagen av kommunfullmäktige den 15 mars 2010)

Området redovisas som innerstadsbebyggelse. Att förvalta Stockholms kulturhistoriska värden är en central del i planeringen för stadens utveckling. Det är möjligt att göra moderna tillägg både i samspel med och i medveten kontrast till omgivande bebyggelse utan att de grundläggande karaktärsdragen går förlorade. Visionen om ett Stockholm i världsklass handlar om en

levande och växande stad där olika funktioner blandas. Strategin om att fortsätta att stärka centrala Stockholm innebär att skapa täta och attraktiva stadsmiljöer med blandat innehåll och offentliga miljöer av hög kvalitet.

Detaljplan

För kvarteret Persikan gäller stadsplan 3687 och 4163 från 1950-talet som anger industri- och förrådsbyggnader för trafikändamål, samt i nordvästra delen mot Åsöberget. Planerna fastställdes i syfte att bereda plats för uppförandet av en ny vagnhall för spårvägsbolaget. Planen innefattar även en mindre del av stadsplan 5835 anger parkmark nedanför Åsöberget, samt detaljplan 91044-2 som anger bussgata och park

Kommunala beslut i övrigt

Den 9 juni 2008 beslutade kommunfullmäktige om en större uppgörelse mellan staden och SL/Stockholms Läns Landsting angående flera stora buss- och spåranläggningar, där bland annat kv Persikan ingick. I uppgörelsen ingick att staden ersätter SL ekonomiskt för att tomträtten inlöses i förtid och för att bekosta flytten av Spårvägmuseet. Spårvägmuseet kommer att flyttas till Gasverksområdet i Norra Djurgårdsstaden.

Markanvisning

Exploateringsnämnden behandlade ett markanvisningsärende 18 oktober 2012 § 16. Det har tidigare beslutats om markanvisningar i detta kvarter, 2004, i samband med att det tidigare planarbetet behandlades. Då markanvisades 820 lgh, till Einar Mattsson Projekt AB (80 lgh), JM AB (125 lgh), Seniorsgården AB (80 lgh), Veidekke Bostad AB (65 lgh), Folkhem (80 lgh), SKB (110 lgh), Svenska Bostäder (115 lgh), Stockholms hem (100 lgh) och Wallfast (65 lgh). Av dessa avses 390 lgh uppföras som hyresrätter (SKB, Svenska Bostäder, Stockholms hem och Wallfast). I samband med beslutet i Exploateringsnämnden i oktober 2012 förnyades dessa markanvisningar.

Riksintressen

Planområdet ligger inte inom någon utpekad värdekärna inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. I anslutning till planområdet finns dock karaktäristiska miljöer som värderas som viktiga i beskrivningen av Stockholms särdrag; Åsöberget, Vitabergen, stenstadens tydliga yttre gräns, stadssiluettens begränsade höjd, stadens front mot vattnet och Stockholms inlopp.

En kulturmiljöanalys som beskriver ovanstående värden har tagits fram för projektet (Tengbom, 2015). Se vidare under rubriken "Kulturhistoriskt värdefull miljö" sid 12 och 32.

Tunnelbanan

I 2013 års Stockholmsförhandling "Utbyggd tunnelbana för fler bostäder" beskrivs ny tunnelbana till Nacka med två nya stationer på Södermalm; Sofia och Hammarby kanal. Båda stationerna kommer öka tillgängligheten till området, då de ligger inom en tillgänglig radie på 500 meter. Enligt förhandlingen ska byggstart ske senast år 2018 och driftsstart senast år 2025.

Framtida planeringsprojekt

I Stockholm pågår en kontinuerlig utveckling och i planområdets närhet diskuteras flera planprojekt som kan bli aktuella inom en kortare eller längre planeringshorisont. Markanvisning är gjord för det sk Färgarplan (del av Södermalm 8:57) och en ansökan om planändring är ställd till stadsbyggnadskontoret. Planarbete har ännu inte påbörjats. I anslutning till kv Sommaren öster om planområdet, har tidigare planarbete bedrivits för att komplettera med bostäder längs med Tegelviksgatan. Planarbetet avstannade i väntan på vidare utredning för bussdepåns framtida lokalisering. Byggplanerna kan komma att aktualiseras igen i framtiden. I ett längre perspektiv kommer en framtida utveckling av Masthamnen och Danvikstull sannolikt innebära en ny stadsdel med blandat innehåll, bostäder, arbetsplatser och nya offentliga ytor och verksamheter. I detta sammanhang är planförslaget i kv Persikan en årsring på östra Södermalm som kommer att efterföljas av flera. Ett genomförande av ny stadsbebyggelse i kv Persikan innebär en ny stadsfront för östra Södermalm. Kvartersstadens gräns kommer dock sannolikt att förflyttas ytterligare i samband med att nya projekt kommer till i ovan nämnda projekt.

Förutsättningar

Befintlig bebyggelse

Kvarteret Persikan upptas av Söderhallen som rymmer en av SL:s bussdepåer för innerstadsbussar. Den byggdes 1954-57 av Stockholms spårvägar (Arkitekt Wettergren & Toll). SL nyttjar idag främst den övre delen av bygganden för uppställning och verkstad. I delar av bygganden finns viss handel- och lagerverksamhet samt garage. I byggnadens undre del ligger Spårvägmuseet.

Nordvästra delen av planområdet innehåller bussdepåns angöringsgata, parkering och upplag samt gång och cykelväg.

Planområdet omges av bebyggelse från olika tidsepoker och visar på platsens specifika karaktär, där Åsöbergets lummiga kulturmiljö och 1800-talets stenstad med slutna kvarter möter 1960-talets fria planstruktur med lameller och 1990-talets öppna gårdsstrukturer vid Hammarby sjö.



Flygvy från sydväst, med Tengdahlsparken i förgrunden. Planområdets ungefärliga avgränsning i rött.

Landskapsbild/stadsbild

Med områdets position på Vitabergens östra flanker präglas det generellt av östlig lutande topografi ner mot Hammarby sjö. Dessutom ramar Åsöbergets höjdrygg in planområdets norra kant och separerar området från Folkungagatan/Värmdövägen och Masthamnen. Fåfångans höjder utmärker sig i nordöst.

Offentliga platser och gröna rum

I nära koppling till planområdet finns stora grönytor med olika attraktivitets- och nyttjandegrad. De populäraste parkerna är

Vitabergsparken och Tengdahlsparken, vars planteringar, promenadstigar, och lek- och aktivitetsytor drar många besökare. Tengdahlsparken är mer aktivitetsinriktad med lekplats och plaskbad. Mandelparken har ett mycket bra läge vid vattnet och ligger centralt i ett urbant vattenlandskap, men är starkt underutnyttjad. Norr om kvarteret Persikan, angränsande till planområdet, ligger Åsöberget som är en kulturmiljö bestående av äldre trähusbebyggelse inbäddad i lummig grönska. Grönskan övergår i en öppen gräsyta vid korsningen med Tegelviksgatan. Denna yta, samt den mer trädbevuxna parkmark som ligger på östra sidan av Tegelviksgatan är tämligen bullerstörda och påverkade av den närliggande trafikleden.

Idag bildar byggnaden inom kvarteret Persikan en tydlig barriär mellan Vita Bergsparken och Hammarby Sjö. Det finns relativt få torgplatser på Östra Södermalm och Vintertullstorget är det enda större torget i området.

Det finns flera viktiga målpunkter för barn i området såsom Sofia skola samt ett flertal förskolor. Vitabergsparken och Tengdahlsparken med intilliggande grönområden är viktiga platser för lek.



Nulägeskarta (Sweco, 2015)

En parkvision (koncept) finns framtagen för östra Södermalm (Sweco, 2015). I tillhörande bilaga finns en analys av områdets kvalitéer, brister och potential. Det som direkt påverkar planområdet är potentialen i att utveckla stråket i Skånegatans förlängning samt den diagonala kopplingen förbi Sofia skola upp mot Åsöberget. Vidare identifieras en möjlighet att förbättra kopplingen i nord/sydlig riktning upp mot Fåfången. I skärningspunkten finns potential att ytterligare utveckla och förstärka stråket i Skånegatans förlängning, med en ny kvarterspark som en av flera parker längs detta stråk.



Sammanfattande karta över områdets potential att ta fasta på i samband med planläggning (Sweco, 2015). Planområdets ungefärliga utbredning markerat med svart, streckad linje.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Kulturmiljö

En kulturmiljöanalys (Tengbom, 2015) finns framtagen för området kring kv Persikan. Till områdets värdefulla, karaktäristiska drag hör den naturliga topografin med lägre dalgångar mellan uppstickande bergshöjder som Åsöberget och Fåfången norr om planområdet och Vitabergen i väster. I stadsdelen har bebyggelsen anpassats till de naturgeografiska förutsättningarna. Upplevelsen av den naturliga topografin är avläsbar framför allt från vattnet och höga utsiktspunkter, vilket är särskilt viktigt för stadsdelens särdrag. Den naturliga topografin med den till terrängen anpassade bebyggelsen med uppstickande kyrktorn är av mycket stor vikt för upplevelsen av stadsdelens karaktäristiska siluett. Värdefulla visuella kvalitéer i stadsdelen är möjliga utsiktsplatser och blickfång som Åsöberget, Fåfången och Vitabergen där staden och stadsdelen går att uppleva.

Persikan gränsar mot den klassiska kvarterstaden, uppförd 1880-års stadsplan med rätta gator och slutna kvarter. Den klassiska stenstaden, med dess plan och bebyggelse är en karaktäristisk årsring för stadsdelen.

Planområdet gränsar till bebyggelse med olika karaktär från flera olika tidsepoker som berättar om stadsdelens stads- och bebyggelseutveckling och bär viktiga spår i områdets historia. Spåren från områdets tidigaste historia och utveckling som representeras av de förindustriella bebyggelselämningarna och den småskaliga bebyggelse och malmgårdar som växte upp i området under 1700- och 1800-talen är synnerligen värdefulla och viktiga för förståelsen av områdets uppkomst och framväxt. Sofia skola och Sofia kyrka, tillkomna under sent 1800-tal, är särskilt viktiga historiska byggnader i området.

Stadsdelens gröna kulturarv, som planerade parker och trädgårdar har synnerligen stora park- och trädgårdshistoriska värden, liksom stora miljöskapande värden.

Bebyggelse inom planområdet

Söderhallen inom kvarteret Persikan är gulklassad enligt Stadsmuseets klassificering, vilket betyder att byggnaden är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller är av visst kulturhistoriskt intresse.

Fornlämningar

Enligt uppgift låg Danvikens gamla kyrkogård i nordöstra delen av planområdet fram till 1834 då den flyttades till Henriksdal. Vid renoveringsarbeten år 2011 av tunnelbanelinjen Gullmarsplan-Hagsätra påträffades en större mängd ben vid Svedmyra station och en mindre mängd vid Gullmarsplans station. Skelettdelar hade kommit med i grusfyllning från den gamla kyrkogården till Danvikens hospital är därefter till Svedmyra. Schaktningar utfördes inom planområdet under sent 1940-tal och fram till 1953. Det är oklart exakt var kyrkogården var belägen samt vad som finns kvar av fornlämningen. Eftersom området idag är bebyggt kan marken inte undersökas förrän efter att byggnaden demonterats.

Natur

Mark och vegetation

Nästan hela planområdet är bebyggt eller upptas av markparkering och upplagsområde. Ingen värdefull natur finns inom planområdet.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Större delen av kvarteret Persikan ligger på berg. I nordvästra delen finns en mindre del av morän, i övrigt omringas kvarteret av lerjordar. Området består till viss del också av fyllnadsmassor som vilar på lera eller berg.

Markföroreningar

En översiktlig miljöteknisk markundersökning (Sweco, 2015) är utförd på asfaltplanen utanför verkstadsbyggnaden i norra delen av planområdet. Uppmätta halter i undersökningen visar att föroreningarna inte utgör någon risk för människor med dagens markanvändning. Kompletterande provtagning under och runt byggnad kommer att utföras under fortsatt planarbete.

Markradon

Särskilda radonmätningar är inte utförda. Byggherren ansvarar för eventuella utredningar och att bebyggelsen utförs radonsäkert vid förekomst av markradon.

Hydrologiska förhållanden

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Strömmen (SE591920-180800). Enligt VISS december 2014 har Strömmen *måttlig ekologisk status* och uppnår *ej god kemisk ytvattenstatus*. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är *god ekologisk potential 2021* (för övergödning och morfologisk förändring) samt *god kemisk ytvattenstatus 2015* med tidfrist till 2021 (för TBT). Ny klassning innebär att Strömmen har *otillfredsställande ekologisk potential* och förslag till nya miljökvalitetsnormer fr.o.m. december 2015 lyder *god ekologisk potential 2027* och *god kemisk ytvattenstatus 2015* med tidfrister till 2021 och 2027 (beroende på ett flertal förorenande ämnen).

Dagvatten

Dagvatten från planområdet leds idag bort i det kombinerade avloppsnätet, tillsammans med avloppsvatten från bland annat hushåll, till reningsverk.

Teknisk försörjning

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, tele, el och gas finns framdragna i anslutning till området. Det finns få befintliga ledningar inom det område som avses bebyggas. Dock kan ledningsomläggning bli aktuellt i Bondegatan norr om kvarteret samt i korsningen Bondegatan/Tegelviksgatan.

Offentlig service**Skola och förskola**

I närområdet ligger Sofia skola samt ett flertal förskolor. Skolan har ca 800 elever i årskurs F-9. På förskolorna i området går ca 520 barn.

Behov finns att i samband med nyexploateringen tillskapa fler förskoleplatser. Enligt underhandskontakt med stadsdelsförvaltningen Södermalm är behovet 10-12 avdelningar.

Enligt underhandskontakt med skolförvaltningen framkommer att ingen ny skola behövs på Södermalmsön, givet att Tullgårdsskolan byggs ut för att rymma ytterligare barn inom befintlig skoltomt.

Kommersiell service

Mindre butiker, restauranger och caféer finns i närområdet. Närmaste livsmedelsbutik ligger ca 250 m västerut på Bondegatan.

Gator och trafik**Gatustruktur**

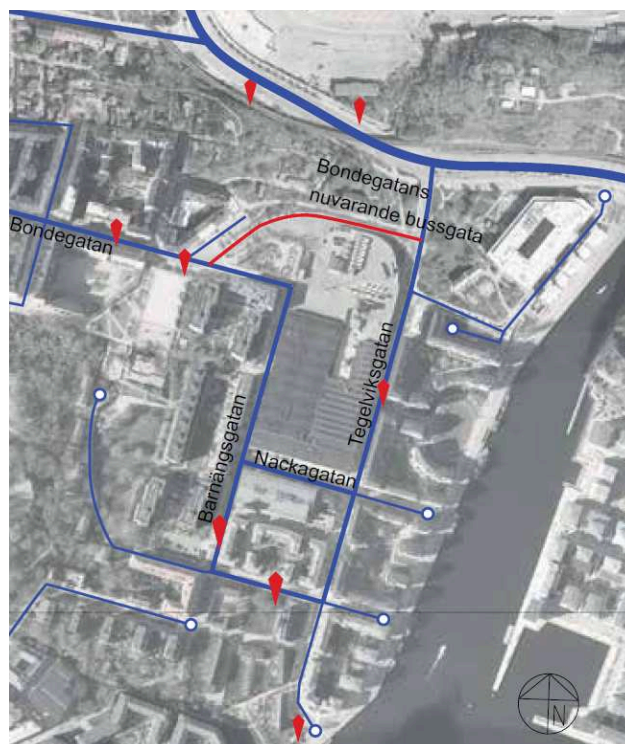
Området har idag en varierande gatustruktur. Kulturhistorisk småskalig bebyggelse och kullerstensgator på Åsöberget, 1800-talets stenstad med en struktur som grundades i visioner för Ringvägens förlängning, samt 90-talsbebyggelse och karakteristisk gatukaraktär längs Barnängsgatan, Tegelviksgatan

och Norra Hammarbyhamnen. Den befintliga bussdepåns storlek sätter naturligtvis också prägel på gatustrukturen som en barriär inom det lokala rutnätet. Även topografin som kännetecknar området kring Vita bergen skapar förutsättningar för den befintliga gatustrukturen, vilket har lett till många gator som avslutas i vändplaner.

Planområdet ligger relativt frikopplat från resten av Södermalm på grund av Vitabergen, Värmdövägen och ett slutet gatunät söder om kvarteret Persikan, vilket bidrar till att området inte är utsatt för genomfartstrafik. Ytterligare hinder mot genomfart skapas av att Bondegatan avslutas i en brant bussgata längs norra sidan av den befintliga bussdepån. Planområdet ligger i anslutning till Norra Hammarbyhamnens rörelsestråk längs kajen som kopplas vidare runt Södermalm.

Biltrafik

Fordonstrafik är tillåten på samtliga gator i området förutom mellan Bondegatan och Tegelviksgatan där det i dagsläget är reglerat som bussgata. Parkering för bil finns längs med Bondegatan, Tegelviksgatan och Barnängsgatan.



Befintligt gatunät. Blå linjer är gata för fordonstrafik, röd linje är bussgata och röda pilar är befintliga busshållplatser. (Sweco, 2015)

Gång- och cykeltrafik

Gående kan idag röra sig på trottoaren på båda sidor längs Bondegatan, Tegelviksgatan, Barnängsgatan och Nackagatan. Det som idag är förlängningen av Bondegatan (regleras som bussgata) saknar trottoar och gående hänvisas till intilliggande gång- och cykelbana, som ligger ca 1 meter lägre än gatan. Det finns ett flertal trappor för att nå omkringliggande områden. Bland annat Kvastmakartrappan upp till Åsöberget, trappor i närheten av Sofiaskolan och trappor från Tegelviksgatan mot kajen.

Området ligger nära ett viktigt regionalt cykelpendlarstråk längs Värmdöleden/Folkungagatan. Området kopplas via en gång- och cykelbana längs bussgatan. Generellt i närområdet råder annars cykling i blandtrafik. Det finns en koppling för cyklister söderut från Barnängsgatan.



Befintligt nät av gång- och cykelvägar. Röda linjer är cykelväg, streckade linjer är gångväg med viss cykeltrafik och pilar är trappförbindelser. (Sweco, 2015)

Barns rörelser

Det finns flera viktiga målpunkter för barn i området. Sofiaskolan, ett flertal förskolor, lekplatser, bollplaner mm finns i området. Vita bergsparken med intilliggande grönområden är också viktiga platser för lek.

Kollektivtrafik

Idag trafikeras området av stombuss nr 2, buss nr 96, 66 samt 55. Samtliga bussar, förutom nr 55, går via Bondegatan, via bussgatan norr om kv Persikan och vidare till Tegelviksgatan där ändhållplatserna finns. Buss nr 55 fortsätter ner till kajen.

Längs Nackagatan finns idag en reglerhållplats för busstrafik. Förutom de busslinjer som trafikerar området, genererar bussdepån ytterligare busstrafik. Dessa kommer att försvinna när bussdepån avvecklas. Längs Värmdöleden trafikerar ett flertal busslinjer vidare österut mot Nacka-Värmdö. Hållplats finns vid Lodonviadukten samt Danvikstull.

Tillgänglighet

Området präglas av sin relation till omgivande höjddformationer, framförallt Vitabergsparken och Åsöberget.

Högsta höjden inom planområdets gatunät är där Bondegatan möter kvarteret Persikans västra kant (+20,5). Därifrån lutar gatunätet ner mot sydöst (via Barnängsgatan eller Bondegatan – bussgatan) till områdets lågpunkt vid korsningen Nackagatan/Tegelviksgatan (+9,0). Bondegatans koppling till Tegelviksgatan (bussgatan) lutar idag som mest 6 %. Barnängsgatan mellan Bondgatan och Nackagatan utgör huvudkopplingen för allmän fordonstrafik från området till övriga Södermalm. Vid Barnängsgatans anslutning till Nackagatan lutar gatan lokalt cirka 7,6 %, och uppfyller inte tillgänglighetsstandard.

Störningar och risker

Förorenad mark

Det finns risk för markföroreningar inom planområdet på grund av tidigare och pågående verksamheter. Här finns eller har funnits bland annat bussverkstad, bensinstation, tryckerier och en pannanläggning. I sydöstra delen av området finns också

fyllnadsmassor. Om föroreningar spridit sig ner i omkringliggande jord och grundvatten kommer efterbehandlingsåtgärder att vidtas. Inför rivning av befintliga byggnader ska en inventering av hälso- och miljöfarliga ämnen göras. Miljöförvaltningen ska kontaktas innan rivningen påbörjas.

Luft

Miljökvalitetsnormen för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 22-25 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 µg/m³. Halten av kvävedioxid är 30-36 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 µg/m³. Miljöförvaltningen bedömer inte att föreslagen byggnation på platsen kommer att medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids inom planområdet.

Buller, vibrationer

Trafikflödena genom området är relativt låga, men trafiken på Folkungagatan/ Londonviadukten gör att området är utsatt för höga trafikbullernivåer från nordöst. Genom området går både stombusslinjer och vanliga busslinjer, detta gör att längs större delen av lokalgatorna runt planområdet överskrids riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

En del av marken inom föreslaget planområde utgörs av lera, framförallt den södra delen. Vid byggnation av bostäder på lermark intill vägar finns risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna, vilket kan ge upphov till olägenhet för människors hälsa. Det bör därför säkerställas att byggnaderna konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till byggnaderna. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61).

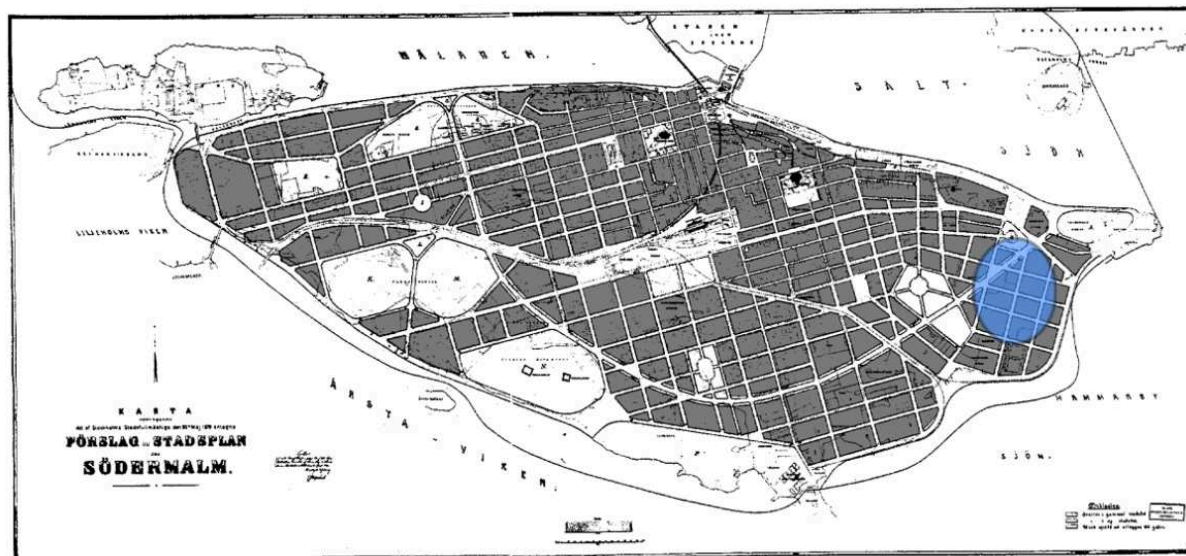
Farligt gods

Folkungagatan norr om planområdet är transportled för farligt gods. Enligt riktlinjer från Länsstyrelsen bör sammanhållen bostadsbebyggelse inte placeras närmare än 75 meter från transportled för farligt gods. Avståndet mellan närmaste bostadshus och körbanekant överstiger i detta fall 80 meter. En särskild riskutredning bedöms därför inte behövas tas fram för denna detaljplan.

Planförslag

Ny bebyggelse

Förslaget förutsätter att bussdepån demteras och en helt ny bebyggelsestruktur byggs upp. Strukturen bygger vidare på innerstadens traditionella rutnätsstruktur för att på ett effektivt sätt koppla ihop och överbrygga den barriär som kvarteret utgör idag. Bondegatan förlängs österut och ett nytt stråk tillskapas i Skånegatans förlängning som bildar ett sammanhängande park- och grönstråk från Vita Bergsparken, via Tengdalsparken, genom kv Persikan och till Mandelparken vid Hammarby Sjö. Denna struktur återspeglar ett historiskt stadsplanemönster sedan slutet av 1800-talet.

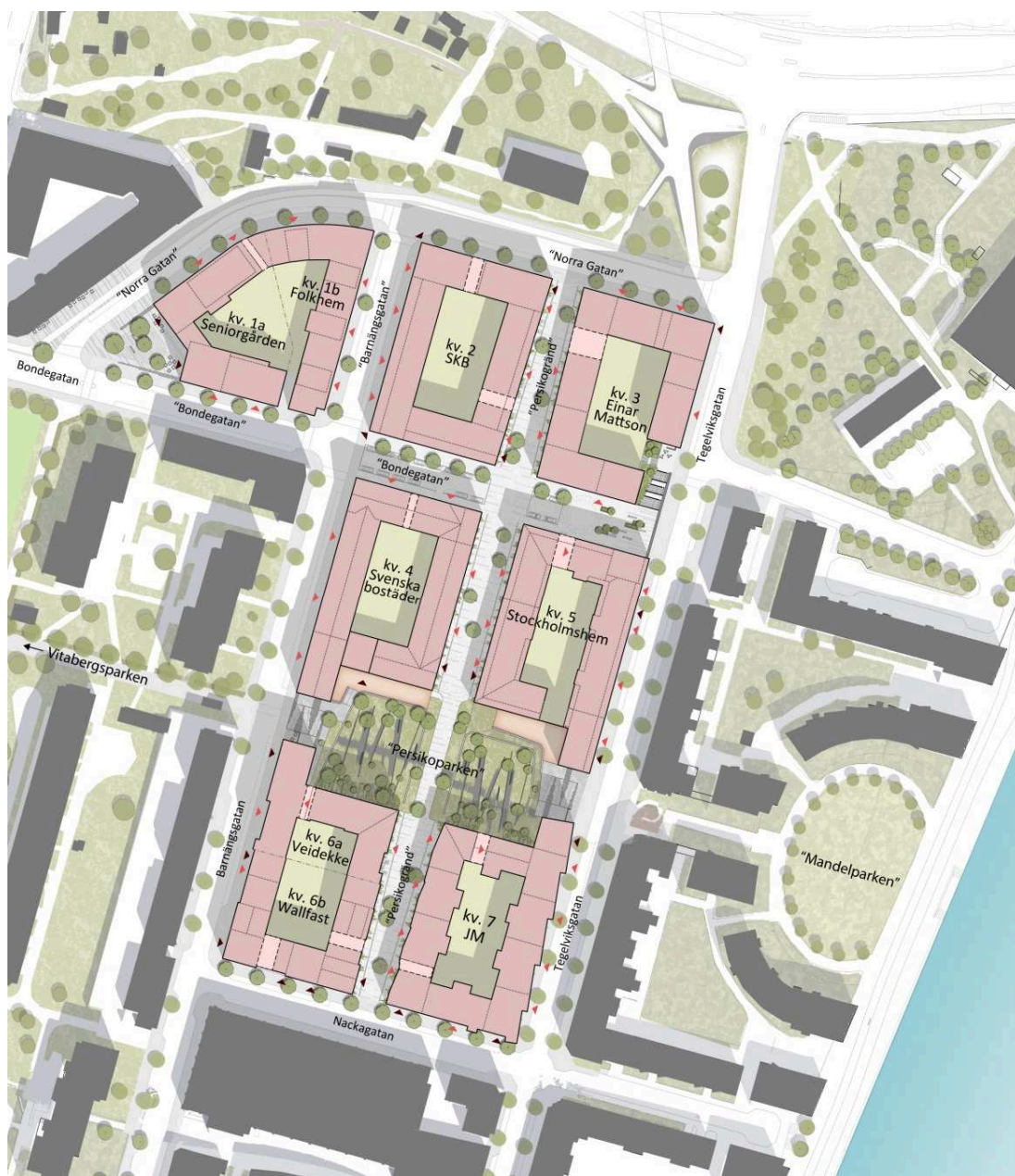


Stadsplan Södermalm 1880, planområdets läge inringat.

Genom kv Persikan görs ett nytt nord/sydligt tillägg i strukturen, i form av en grändgata/gångfartsgata för att möjliggöra en tätare struktur och samtidigt tillskapa en kvalitativ vistelseyta inom området. Denna bidrar också till en ny koppling i nordsydlig riktning upp mot Fåfången, via viadukten under Folkungagatan.

Strukturen ger sju nya stadskvarter med ca 1170 lgh (beräknat på 100 kvm ljus BTA/lgh). Storlek och form på kvarteren är traditionell innerstadsskala, men tillägget ges en ny karaktär och variation i höjd, mellan 5 och 10 våningar.

Då marken är anvisad till 9 olika byggherrar borgar det för en god variation i arkitektur inom området. Den nya inre grändgatan och den centrala parken förväntas ge ett nytt stadsrum för vistelse och lek. Taklandskapet är varierat, där den översta våningen/våningarna avviker och integreras i takfallet alternativt har en varierad taklist för att förstärka den vertikala uppdelningen och variationen inom kvarteren. Portiker i kvarteren bidrar till en genomsiktlighet och en spänning i strukturen, vilket också ger en möjlighet för boende och allmänhet att röra sig genom kvarteren på fler sätt.



Illustrationsplan



Volymskiss från sydöst.



Volymskiss från nordväst



Modellskiss inlagd i flygfoto från sydväst, Tengdahlsparken och kvarteret Fikonet i förgrunden.



Modellskiss inlagd i flygfoto från nordöst.

Gestaltungsprinciper

Till planbeskrivningen hör en illustrationsbilaga som redovisar skisser på olika bebyggelseförslag. Generella gestaltungsprinciper och de enskilda husen kommer att utvecklas vidare under fortsatt planprocess och i bygglovskedet. I plansamrådet provas främst kvarterens byggnadsvolymer.

- Medelhöjd av 6-7 våningar till taklist mot lokalgata, med en lägre skala mot gångfartsgata och park (5-6 våningar) samt accenter i bebyggelsevolym i utvalda lägen (8-10 våningar).
- Aktiv sockelvåning med blandade funktioner och fasaduttryck.
- Avvikande översta våning/-ar med varierad takfotshöjd, takvinklar och indrag. Varierat taklandskap.
- Burspråk och balkonger med begränsat uthäng mot allmän plats.
- Fysisk och visuell kontakt mellan gata och bostadsgård via portiker, öppningar och genomgående trapphus.
- Egna bostadsentréer och mindre förgårdsmark längs gångfartsgata.



Illustration som visar bostadshusens möte med gångfartsgatan "Persikogränd", balkonger/ burspråk med begränsat uthäng mot allmän plats samt kontakt mellan gata och gård via portal. (SKB/Brunnberg&Forshed, kv 2.)



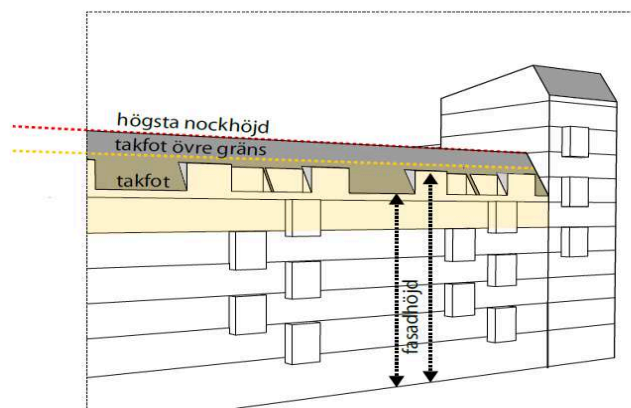
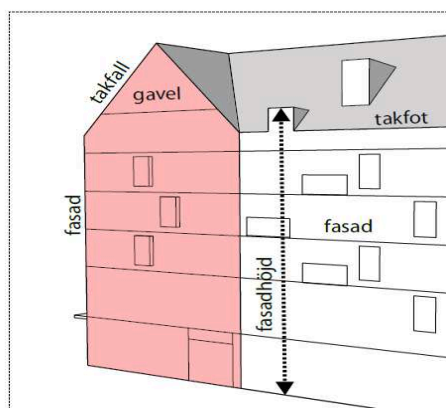
Exempel stadsfront mot Vasastaden/Karlbergssjön. Taklisten varierar, gavlar kommer fram i gatan, takkupor och frontespiser bryter takfoten samt torndelar markerar. Planförslagets gestaltungsprinciper utgår från dessa motiv, men omsätter det till i en modern tolkning.

För att omsätta gestaltungsprinciperna till planbestämmelser har utformningsprinciper formulerats och illustrerats på plankartan.

Nockhöjd respektive takfotslinje/fasadhöjd och varierade takvinklar

Förslaget syftar till att få en variation i taklandskapet varför planbestämmelserna i huvudsak anger nockhöjd i kombination med en uformningsbestämmelse (f) som anger ett spann för takfotslinje/fasadhöjd, där 50% av fasadens längd ska ligga på den lägre nivån. Höjd på gavel får uppgå till angiven nockhöjd.

Variation av skalan i det offentliga rummet sker genom variation på fasadens höjd upp till takfot och därmed en medföljande variation på hantering av tak samt takvåning/-ar. Bestämmelserna möjliggör en brantare takvinkel som därmed kan innehålla lägenheter i översta våningen/vinden inom takfallet. Tekniska utrymmen ska inrymmas inom takfallet och angivennockhöjd. Syftet grundar sig på att pröva en tät exploatering som inrymmer ett spann av låg till hög bebyggelse med stor arkitektonisk variation och detaljnivå. Detta bidrar till att skalan och byggnadsvolymerna upplevs lägre i gaturummet.



Exempel på illustrationer från plankartan som beskriver principer kring variation av fasadhöjd och takfot.

Generalitet och flexibilitet

Planförslagets bestämmelser för respektive kvarter syftar till att skapa generalitet i planbestämmelserna som även innebär flexibilitet i volymhanteringen. Målsättningen om en varierad volymhantering styrs genom uformningsbestämmelsen beskriven ovan. För att möjliggöra flexibilitet i byggnadsdjup har en generell husbredd definierats i kvarteren som kompletteras med en möjlig utbyggnad åt gårdssidan (e00) som motsvarar ca 10 % av gårdens totala area enligt egenskapsgräns.

Service

Enligt underhandskontakt med stadsdelsförvaltningen Södermalm ger den föreslagna bebyggelsen ett behov av 12 avdelningar förskola. Dessa planeras centralt i kvarteret, i souterräng mot det centrala parkrummet. 6 avdelningar i Svenska Bostäders kvarter (kv 4) och 6 avdelningar i Stockholmsheims kvarter (kv 5).

Mindre delar (300 kvm vardera) av parkmarken avskiljs som utsläppsgårdar till förskolorna och parken avses vara en gemensam och samutnyttjad lek- och vistelseyta för både förskoleverksamheten och allmänheten. Vissa utevistelseytor kan även göras tillgängliga på lågdelarnas tak mot parkrummet, som komplement till utsläppsgårdarna. Kontoret har pågående dialog med stadsdelsförvaltningen om placering och utformningen av förskolorna samt om förskolegårdarnas ytor.

I samband med tidigare programarbete i området har framkommit att en större livsmedelsbutik efterfrågas av boende i området. Underlag för en större matbutik bedöms finnas och planförslaget innehåller därför en större butiksyta i Stockholmskvarteret (kv 5) längsmed Tegelviksgatan. Lastintag och kajer ryms inte inom kvarteret och förläggs i utrymme under Bondegatan.

I övriga kvarter planeras butiks- och verksamhetslokaler i bottenvåningarna mot omgivande gator, på mer traditionellt sätt. Särskilt viktiga blir kvarterens hörnlägen.

Offentliga rum, park, torg

Torg, sk "Norra torget"

I nordvästra delen av planområdet möjliggörs ett nytt torg vid Bondegatan/ Barnängsgatan. På västra sidan av gatan finns äldre bostadsbebyggelse med lokaler i markplanet. I detta gynnsamma soliga läge, mellan den nya och den gamla stadsbebyggelsen, föreslås en ny urban plats för vistelse och för fotgängare och cyklister. Plats finns för nya uteserveringar. Längre österut vidtar en äldre kulturmiljö bestående av fristående mindre hus som inramas av parkartade och lummiga grönytor (Åsöberget). Stödmurar, slänter och bergsskärningar tar upp nivåskillnaden mot berget och en befintlig kallmur bevaras och integreras i gatuutformningen och förses med sittplatser.



Illustration "Norra torget", vy från sydväst. (Sweco)

Park, sk "Persikoparken"

Parkstråket som går genom kvarteret blir en del av en längre parkkoppling som sträcker sig från Nytorget i väster, i Skånegatans förlängning, till Hammarby sjö i öster. Den del av aktivitetsstråket som ligger inom kv Persikan innebär utmaningar vad gäller tillgänglighet, då nivåskillnaden mellan Barnängsgatan och Tegelviksgatan är närmare 7 meter. De största höjdskillnaderna tas upp med ramp och trappa i koppling till Barnängsgatan och Tegelviksgatan för att möjliggöra en relativt plan park. Stråket genom parken utformas som en lekfull komponent i parken.

En utmaning är parkytans storlek i förhållande till förskoleverksamhetens behov och allmänhetens behov av att kunna använda parken. Ytan är för liten för att kunna delas upp i tillräckligt stora separata delar som täcker de olika behoven. I stället avses parken till största delen vara en gemensam och samutnyttjad lek- och vistelseyta för både förskoleverksamheten och allmänheten. Mindre delar av parkmarken avskiljs som utsläppsgårdar till förskolorna.

Gångfartsområde, sk "Persikogränd"

I nordsydlig riktning tillskapas ett nytt stråk som möjliggör ett finmaskigare gatunät och en koppling norrut mot Fåfången. Gångfartsområdet är ett offentligt gaturum med halvoffentliga delar, där förgårdsmark och gatumark gestaltas med ett gemensamt golvmaterial. Förgårdsmarken möjliggör för bostäderna att interagera i gaturummet samt ger plats för direktentréer och trappor, uteplatser och växtlighet. Uteplatser ligger i nivå med gatan och utgöra del av golvet. Trappor omhändertas i gestaltningen och utformas med genomsiktliga räcken. Gatan har en konisk form som öppnar sig mot "Persikoparken" Gatan trädplanteras samt möbleras. Angöring med bil möjliggörs, men på de gåendes villkor.



Illustration "Persikogränd", vy från söder. (Sweco)

Gator och trafik

Gatunät

De gator som inramar kvarteret; Tegelviksgatan, Barnängsgatan, Nackagatan och Bondegatan behåller i stor grad sin nuvarande utformning. Undantaget är gatan norr om kvarteret (nuvarande Bondegatans anslutning mot Tegelviksgatan i form av bussgata), sk "Norra gatan", omformas helt bland annat för att skapa bättre tillgänglighet.

Stråket i nord/sydlig riktning, sk "Persikogränd", gestaltas som gångfartsområde med ett sammanhängande golv. Gatan har en smalare sektion är traditionella innerstadsgator. Gränden trafikeras endast för angöring och handikapparkering samt vid behov av räddnings- och servicefordon. Garagenedfarter får inte anordnas mot detta stråk och fordon ska framföras på de gåendes villkor. Ytor fungerar här för både trafikrörelser och för spontana aktiviteter.



Nya kopplingar och stråk genom planområdet. (Sweco, 2015)

Parkering

Bilparkering löses i garage under samtliga kvarter.

Parkeringstalet är i förslaget ca 0,42 platser/lgh (beräknat på en typlägenhet om 100 kvm ljus BTA). Viss parkering kan tillskapas längs lokalgatorna (besöksparkering), det ersätter i princip de befintliga parkeringar vid Bondegatan, ca 30 platser, som utgår i samband med planens genomförande.

Plats för bilpool utreds inom området och föreslås ske på gatan (kvartersgata) mellan kv 3 och 5. Bilpool kan även hanteras inom garage i kvarteret. Parkeringstalet ligger i linje med det generella bilinnehavet på Södermalm. Parkeringstalen för cykel är i förslaget 2,3 platser/lgh (beräknat på en typlägenhet om 100 kvm ljus BTA), varav den största delen anordnas inomhus i separata cykelrum i gatuplanet alternativt i garageplan (89 %).

Gång- och cykeltrafik

Den föreslagna strukturen förbättrar nätet för främst gångtrafikanter genom att bussdepån ersätts med en kvartersstruktur som möjliggör nya passager. Det inre stråket genom planområdet prioriteras för gående och ytan kommer att utformas som ett gångfartsområde.

Längs Bondegatans nuvarande bussgata, "Norra gatan" är ambitionen att behålla och utveckla den befintliga cykelbanan, dels med tanke på de skolverksamheter som finns i området, dels att cykelbanan är en gren i lokalnätet som ansluter till stadens cykelpendlingsstråk längs Värmdövägen/Folkungagatan/Stadsgårdsleden. God framkomlighet, genhet och trafiksäkerhet för cyklister har prioriterats längs denna sträcka. I övrigt sker, liksom idag, cykling i blandtrafik.

Kollektivtrafik

Befintliga busslinjer inom området bibehålls och kommer ha samma sträckning som idag. Vissa hållplatslägen kan behöva flyttas något i sidled för att anpassas till den nya strukturen. Den tidsregleringshållplats som idag finns på Nackagatan kommer behöva flyttas till ett annat läge.

I 2013 års Stockholmsförhandling "Utbyggd tunnelbana för fler bostäder" beskrivs ny tunnelbana till Nacka med två nya stationer på Södermalm; Sofia och Hammarby kanal. Båda stationerna kommer öka tillgängligheten till området, då de ligger inom en radie på 400-600 meter. Enligt förhandlingen ska byggstart ske senast år 2018 och driftsstart senast år 2025.

Tillgänglighet

Höjdförhållandena i området är utmanande då det skiljer mer än 10 meter mellan områdets högsta punkt i nordväst till lägsta punkt i sydöst. Närheten till befintlig bebyggelse begränsar möjligheten att uppnå gatulutningar med god standard på framförallt Barnängsgatan. Utgångspunkten för god tillgänglighet på allmänna gator är att de får luta som mest 5 % på sträckor och 3,5 % i korsningar. I samband med planens genomförande kommer Bondegatans nuvarande bussgata, "Norra gatan", att justeras i höjd. De två nya anslutningarna mot Norra gatan – Barnängsgatans förlängning och "Persikogränd" – kräver en sänkning av nuvarande gatuhöjder för att minska lutningen längs sträckan och förbättra tillgängligheten.

I planarbetet har studerats att förlänga Bondegatan rakt österut som en körbar gata ned mot Tegelviksgatan. Höjdskillnaden gör dock att gatan då skulle få en lutning på ca 9 % och alternativet har därför avfärdats ur tillgänglighetssynpunkt.

Teknisk försörjning

Kvarteren ansluts till det kommunala vatten- och avloppssystemet som finns inom området. Anslutning sker även till befintliga nät för el, tele, fjärrvärme och om behov finns även till befintliga gasledningar.

Behov finns av ny elnätstation. I förslaget är den placerad i områdets västra del under parken (markerat med E på plankartan, PARK (BPE +11,3)) med access via intilliggande garage, frågan utreds vidare under fortsatt planarbete i samråd med ledningsägaren.

Avfallshantering

Planområdet beräknas anslutas till sopsugsanläggning. Utredning pågår om tillräcklig kapacitet finns att ansluta till befintlig sopsugsanläggning inom området alternativt anläggs ett mobilt sopsugssystem.

Sopsorteringsrum ska finnas inom respektive fastighet.

Inom planområdets nordvästra del finns idag en återvinningsstation. Utredning pågår om ersättningsplats för denna station.

Räddningstjänst

Kvarterstrukturen gör att samtliga kvarter är tillgängliga från omgivande gator. Dock är kvarterens gårdar inte tillgängliga för räddningsfordon. I de fall kvarteren utformas med enkelsidiga lägenheter mot gård erfordras brandsäkra trapphus.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Underlag inför ställningstagandet är inhämtad från Stadsmuseet, Brandförsvaret och miljöförvaltningen som delar kontorets bedömning. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas nedan.

Sammanväg bedömning

Stadsbyggnadskontoret anser att projektet ger ett viktigt tillskott på bostäder i denna centrala del av staden. Förslagets kvartersstruktur ger en bra sammankoppling mellan området vid Hammarby Sjö och Tengdalsparken/Vitabergsparken. En ny länk i ett övergripande parkstråk bildas som förbättrar både grönsstrukturen och gång-/cykelstråken i denna del av Södermalm.

Förslagets täthet är hög. Nuvarande skiss visar ca 1170 lgh, jämfört med markanvisade 820 lgh. Som en jämförelse har exploateringen har en likvärdig täthet som det nybyggda kv. Kojan på nordvästra Kungsholmen. Avvägningen mellan mark för ny bebyggelse och mark för nya offentliga rum, gårdsyta och förskolegårdar är en utmaning. Kontoret anser dock att det är möjligt att pröva denna täta stadsstruktur förutsatt att särskild omsorg läggs på utformningen av byggnader och offentliga rum. Variation eftersträvas i volym och arkitektur.

Planförslagets volymer kommer att upplevas från vissa vypunkter, vilket är oundvikligt när staden utvecklas och ny bebyggelse läggs till. Visa blickfång som tidigare varit synliga, exempelvis vyn från Londonviadukten mot Sofia skola och Sofia kyrka, kommer förändras och kyrkas torn upplevas på kortare

sträcka. De studier som gjorts av Södermalms stadssiluett på längre håll visar att bebyggelsevolymerna kommer att synas till viss del mellan Åsöberget och Fåfängen, men att de inordnar sig i landkapets topografi och stadssiluetten.

Den täta strukturen kommer att få konsekvenser vad gäller tillgång på solljus. Inledande solstudier har gjorts och strukturen tar vara på de platser som har bäst förutsättningar för nya solbelysta offentliga rum och parker. Förslaget kommer också få konsekvenser för befintlig bebyggelse genom förändrade utsikts- och solljusförhållanden. Befintlig byggnad är lägre än föreslagna ny bebyggelse och i delar är marken idag obebyggd.

Det är positivt att ny service kommer till området. Plats reserveras för en större livsmedelsbutik, något som efterfrågats av boende i området. Nya förskolor planeras i kvarteret och dess placering och utformning studeras vidare i dialog med stadsdelsförvaltningen.

Parkeringsstalet är i nivå med det generella bilinnehavet på Södermalm, ca 0,42 platser/lgh i genomsnitt. Vidare planarbete får pröva om denna siffra är tillräcklig. Bilpool utreds som komplement och god standard för cykelparkering är en förutsättning. Området förses idag främst med buss, men med den nya tunnelbanan utbyggd från Kungsträdgården via Sofia och vidare mot Gullmarsplan respektive Nacka, kommer kollektivtrafiksituationen förstärkas betydligt.

Inom området finns idag inte någon värdefull natur eller grönska. Genomförandet av planen kommer innebära att ny park anläggs som kopplar området både mot Vita Bergsparken och mot Mandelparken. Flera nya bostadsgårdar och gatuträd/planteringar innebär också mer grönska i området.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Strömmen för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Strömmen. Dagvatten från planområdet ska fördröjas innan avledning sker till kombinerade avloppsledningar i omgivande gator.

I dag är i princip hela fastigheten hårdgjord runt den verkstadsbyggnad som finns inom kvarteret. Dagvattnet omhändertas och leds bort. Med det nya bebyggelseförslaget görs bedömningen att man på ett bättre sätt kommer att kunna fördröja dagvattnet eftersom en del ytor som tidigare varit hårdgjorda görs om till park och bostadsgårdar.

Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Stadsbild

Studier har gjorts på hur området kan komma att påverka stadsbilden och stadssiluetten från olika platser i staden (stadsbyggnadskontoret, 2015). Det kan konstateras att föreslagen volym kommer att synas från vissa vypunkter, men den kommer inte att påverka stadssiluetten i någon större omfattning. Volymen faller in i topografen och den rådande siluetten. Nedan visas två vyer, fler vyer finns i underlagsmaterial Stadsbildsstudie (stadsbyggnadskontoret/ Tengbom, 2015)



Vy från Kastellholmen, planförslagets volymer inringat.

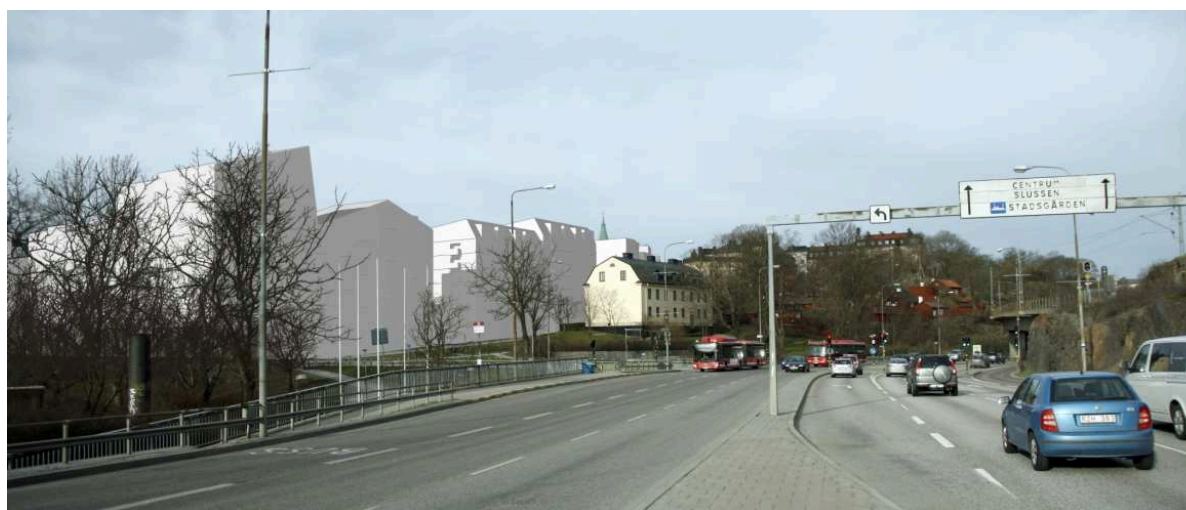


Vy från södra Skeppsholmen, planförslagets volymer inringat.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Söderhallen, som är gulklassad enligt stadsmuseets inventering, kommer att rivas. Klassningen är den lägre på skalan och i avvägningen mellan möjligheten att tillskapa 7st nya stadskvarter centralt i staden, bedöms en rivning som en rimlig konsekvens.

De nya stadskvarteren kommer att ligga alldeles intill den kulturhistoriska miljön på Åsöberget. Planförslagets genomförande kommer att innebära en stor kontrast till den småskaliga bebyggelsen. Dagens vyer och blickfång kommer att förändras vid ett genomförande, eftersom den befintliga bebyggelsen inom planområdet är lägre än i förslaget. Förslaget innebär en ny årsring till dagens redan heterogena bebyggelse. En ny stadsfront kommer att tillskapas mot nordöst. Fortsatt arbete kommer vidare studera hur denna front bör hanteras både i volym och i gestaltning.



Fotomontage med volymskiss, vy från Londonviadukten.

Störningar och risker

Buller

Längs större delen av gatorna runt planområdet överskrids riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Trafikflödena inom området är relativt låga, men busstrafiken gör att riktvärdena överskrids. Tillkommande bostäder måste därför utformas med hänsyn till bullersituationen. Bostäder i slutna kvarter har goda förutsättningar att klara bullerkraven enligt Stockholmsmodellen för buller. Bostäder ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster. Minst en balkong/uteplats till varje bostad eller en gemensam uteplats i anslutning till bostäderna skall utföras eller placeras så att de utsätts för högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärden). Bestämmelser om detta finns på plankartan.

Ljuförhållanden

Solstudier har tagits fram för planområdets föreslagna volymer (Tengbom, 2015). Den nya bebyggelsen kommer att skugga omgivande bebyggelse, främst norr och väster om området. Vid vår- och höstdagjämning skuggas bebyggelse väster om planområdet på morgonen, mitt på dagen skuggas bebyggelsen och naturområdet norr om planområdet och på eftermiddagen bebyggelse öster om planområdet. Skillnaden mot dagens situation blir mindre åt öster då befintlig byggnad åt detta håll redan skuggar grannkvarteren.



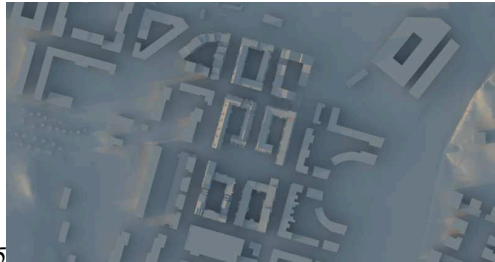
kl 9



kl 12



kl 15



kl 17

Solstudier för vår- och höstdagjämning. Fler klockslag finns i bilaga, Solstudier (Stadsbyggnadskontoret/Tengbom, 2015).

Barnkonsekvenser

Nya ytor tillskapas inom området som är till för lek och vistelse.

Befintliga målpunkter för barn i området, så som skola, förskolor, lekparkar, bollplaner mm. får bättre anslutningar då gång- och cykelvägar förbättras inom området. Det kommer bli möjligt att passera igenom kvarteret, som idag är helt slutet, via ytor som har inga (park) eller väldigt få (gångfartsgata) fordonsrörelser.

Till de planerade förskolorna inom området anordnas mindre utsläppsgårdar (2-3 kvm/barn) för uppsamling av barnen innan grupperna rör sig ut i intilliggande park eller parker i närområdet. Utsläppsgårdarna ligger i direkt anslutning till den nya kvartersparken, så tillgängligheten till större lek/parkytor är hög.

Tidplan

Samråd kv 2, 2015

Granskning kv 1, 2016

Godkännande/Antagande kv 3, 2016

Överflyttning av depåverksamhet, evakuering, omlokalisering av Spårvägmuseet kv 3-4 2017

Demontering av bussdepå och förberedande av mark genomförs under 2018.

Möjlig första byggstart för bostadskvarter under 2018, övriga delar under 2019.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder, på initiativ och bekostnad av fastighetsägaren.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av nödvändiga avtal och överenskommelser samt för utbyggnaden av den allmänna platsen inom detaljplanen.

Byggherrarna ansvarar för och bekostar uppförande, drift och skötsel av bebyggelse på kvartersmark.

Huvudmannaskap

Huvudman för den allmänna platsmarken är staden. Huvudman för allmänna va-ledningar, el och fjärrvärme är staden genom Stockholm Vatten AB respektive AB Fortum Distribution och AB Fortum Värme. Huvudman för data- och teleledningar är STOKAB och Telia.

Avtal

Avtal i form av överenskommelse om exploatering ska träffas mellan Stockholm stad och byggherrarna innan detaljplanen antas. I överenskommelserna regleras markförsäljningar, upplåtelser med tomträtt samt genomförandet av detaljplanen.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Sp 3687 och Sp 4163 helt upphör att gälla inom planområdet. Inga fastighetsindelningsbestämmelser finns inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Fastigheten Persikan 5 ägs av staden och är upplåten med tomträtt till SL. I samband med en uppgörelse mellan staden och SL/SLL har överenskommelse gjorts om att SL återlämnar tomträtten i förtid. All övrig mark inom planområdet ägs av staden.

Fastigheten Södermalm 8:52 är avregistrerad enligt fastighetsregistret.

Användning av mark

Planförslaget omfattar allmän platsmark för park, gata, gångfartsgata och torg samt kvartersmark för ändamålen bostäder, förskola, centrumändamål och teknisk anläggning.

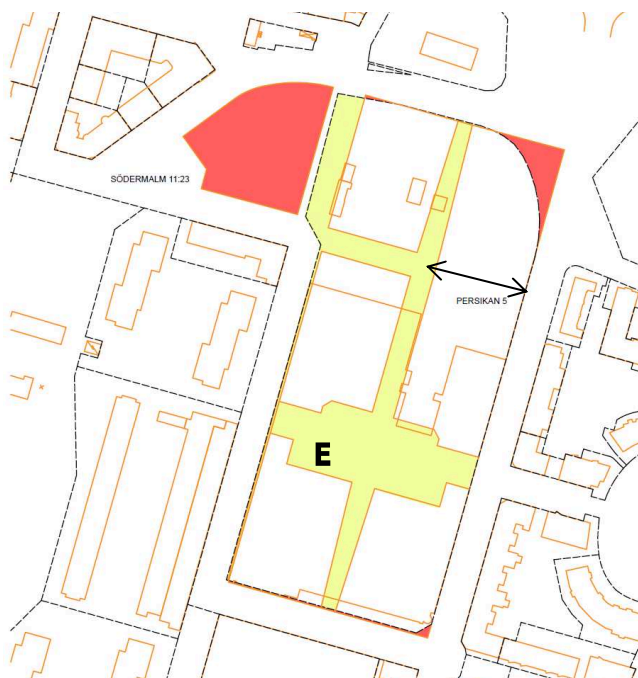
Fastighetsbildning

Delar av nuvarande fastigheten Persikan 5, som regleras som allmän platsmark, kommer genom fastighetsreglering att

överförs till Södermalm 11:23 (på plankartan betecknat GATA, PARK, TORG, GÅNGFARTSOMRÅDE).

Delar av Södermalm 11:23 kommer genom fastighetsreglering att överförs till kvartersmark.

Kvartersmarken inom planområdet kommer att delas in i flera fastigheter. Tredimensionell fastighetsbildning är möjlig i vissa delar. Fastighetsbildning krävs för beviljande av bygglov.



Kartan illustrerar de fastighetsregleringar som blir aktuella i samband med planens genomförande. Gula områden ska överföras till Södermalm 11:23. Röda områden ska överföras till kvartersmark. E markerar läge för underjordisk elnätstation och pil visar x-omr.

Gemensamhetsanläggningar och servitut

Gemensamhetsanläggning för bostadsgårdarna avses bildas.

Föreslagen placering av elnätstationen under sydvästra delen av parken (parkmark intill kv 6a, markerad E på kartan ovan) förutsätter angöring via garage under huset. Denna rättighet bör lösas genom servitut eller avtalsservitut.

Blir tredimensionell fastighetsbildning aktuell avgörs behov av rättigheter och gemensamhetsanläggningar i förrättning.

I Bondegatans förlängning (mellan gångfartsgatan och Tegelviksgatans) föreslås en kvartersgata. Rättighet för allmänhetens tillträde (markerad med x på plankartan) säkerställs genom servitut eller avtalsservitut. Områdets exakta avgränsning utreds i fortsatt planarbete.

Ekonomiska frågor

Byggherrarna bekostar framtagande av detaljplan enligt planavtal.

Byggherrarna står för kostnaden för genomförandet av exploateringen inom kvartersmarken samt för återställande- och anslutningsarbeten som måste göras i allmän platsmark och som är en följd av byggherrarnas bygg- och anläggningsarbeten inom kvartersmarken. Staden svarar för nyanläggning av anläggningar inom allmän platsmark.

Byggherrarna svarar för eventuella anslutningsavgifter till tekniska ledningsnät för de blivande fastigheterna.

Fastighetsbildning

Staden ansöker om fastighetsbildning hos Lantmäterimyndigheten.

Ledningsomläggning

I det nordöstra hörnet av området finns idag stora ledningsstråk som kommer att behöva flyttas i samband med genomförandet av planen. Även ledningar i befintliga Bondegatan, bussgatan, kommer att behöva läggas om i samband med att gatan ändrar höjdläge.

Tekniska frågor

Teknisk försörjning

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, tele, el och gas finns framdragna i anslutning till området. Ledningssamordning pågår i samråd mellan staden och ledningsägarna.

Behov finns av en ny elnätstation inom planområdet (markerad med E på plankartan, placerad under parkmark).

Dagvatten

Ett PM för dagvattenhantering inom planområdet är framtaget (WSP, 2015). Området ligger strax väster om recipienten Hammarby sjö som är klassad som mindre känslig. Området förväntas generera låga föroreningshalter vilket innebär att dagvatten inte behöver renas enligt Stockholms dagvattenstrategi.

En viktig del i en framtida hållbar dagvattenhantering är att minska belastningen på dagvattennätet. Med det nya bebyggelseförslaget kommer avrinningen och flödet från området att minska då det i nuläget är, i princip, helt hårdgjort. Ytarealen som idag avvattnas mot kombinerat nät minskar då samtliga nyanslutningar föreslås ske till dagvattenledningar.

Gator föreslås avvattnas mot samma nät som de gör idag, men via skelettjord istället för direkt mot ledningsnätet där så är möjligt. Norra gatan föreslås avvattnas mot befintlig dagvattenledning i Tegelviksgatan via en nyanlagd dagvattenledning. I den sk Persikogränd föreslås rännदार samla upp tak- och gatuvatten som sen leds till rännstensbrunnar som står i förbindelse med skelettjordar. Skelettjordarna föreslås dimensioneras för att kunna fördröja ett dimensionerande regn med 10-års återkomsttid. Eftersom inga ledningar önskas i gatan bör skelettjorden utformas med sådan volym att även längre regnvaraktigheter ryms. Ett dräneringsstråk föreslås anläggas i mitten gatan för att tömma skelettjordarna långsamt. Utflödet förväntas bli litet, men kan generera stora årsvolymer, varför dessa bör anslutas till dagvattenledningsnätet och inte det kombinerade ledningsnätet.

Parkområdet kan avvattnas via markytan mot dränerande stråk intill Tegelviksgatan för att sedan anslutas mot dagvattenledning i Tegelviksgatan. Ytan bör utformas så att vatten rinner långsamt genom att ha permeabla (genomträngliga) ytor eller låta vattnet ta omvägar ner genom parken. Parkområdet skulle kunna användas för att synliggöra dagvatten och samtidigt avlasta ledningssystemet i Barnängsgatan t.ex. via ”trappning” eller stensatta kanaler via parkytan.

För kvartersmark gäller att takytor som lutar mot Persikogränd bör ges utkastare mot rännålen för avvattnning till skelettjordar. Takytor med lutning mot gårdar bör avvattnas mot permeabel (genomtränglig) yta innan vattnet når ledningsnätet. Detta för att utnyttja infiltration/avdunstning och den magasinierande effekt

som ger en s.k. ”trög avledning” av dagvatten. Så lite dagvatten som möjligt ska rinna direkt till ledningsnätet.

Marföroreningar

Huvuddelen av bussdepån består av en verkstadsbyggnad, bestående av bussuppställning, tankplatser, tvätthall, verkstad, bilparkering och kontor. Det finns även ett gaslager inom depån. Vid service och reparation av bussar på depån har man använt oljor, bensin, etanol, lösningsmedel och glykol mm. Det finns även indikationer på att triklöretylen hanterats.

En översiktlig miljöteknisk markundersökning (Sweco, 2015) är utförd på asfaltplanen utanför verkstadsbyggnaden. Uppmätta halter i undersökningen visar att föroreningarna inte utgör någon risk för människor med dagens markanvändning. Kompletterande provtagning under och runt byggnad kommer att utföras och får visa om föroreningar har spridit sig från verkstadsbyggnaden ner i omkringliggande jord och grundvatten. Om det visar sig att tidigare verksamhet har förorenat jord och grundvatten kommer efterbehandlingsåtgärder vidtas så att marken kan användas till bostadsbebyggelse enligt kommande detaljplan.

Avfall

Målsättningen är att området kan anslutas till befintlig sopsugsanläggning inom området, som har sin sopsugsterminal i närheten av planområdet. Utredning pågår om befintlig anläggnings kapacitet och dimensionering. Om kapaciteten inte är tillräcklig prövas i första hand att anlägga en mobil sopsugsanläggning med exempelvis kvartersvisa tömningsplatser. Tömningsplatser får inte placeras mot ”Persikogränd”.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar tio år efter det att planen vunnit laga kraft.