



STADSBYGGNADS
KONTORET

Innerstadsavdelningen
Monika Joelsson Vestlund
Tfn 08-508 27 369

1(53)

Programsamrådshandling **Dnr 2007-36068-54**
2007-12-19

**Program för detaljplan för Johan Helmich Romans
Park, Mariagårdstäppan, Fatbursparken m m
i stadsdelen Södermalm**



INNEHÅLL

Syfte	3
Bakgrund	4
Planeringsförutsättningar	5
Planprocess	5
Programområdets omfattning	6
Programområdet idag	7
Parkmiljöer	7
Spårområden	11
Bebyggelse och verksamhet	13
Kulturhistoriskt värdefulla byggnader	18
Fornlämningar	18
Entréer, tillgänglighet och trygghet	18
Trafik	24
Gällande planer	25
Översiktsplan	25
Detaljplaner	25
Tekniska planeringsförutsättningar	25
Citybanan och överdäckning	25
Ventilationsanläggning	26
Utrymning	27
Topografi	27
Grundläggningsförhållanden	27
Programförslag	28
Sammanfattning	28
Ställningstaganden i programarbetet	28
Överdäckning och parkmiljö	29
Bebyggelse och verksamhet	32
Alternativ A	35
Alternativ B	40
Huvudinriktning	45
Fatbursträsket 2, Stadsmissionens entrésituationer	46
Nollalternativ	47
Miljöaspekter	48
Miljöbedömning	48
Buller	48
Vibrationer och stomljud	49
Luftkvalitet	49
Elektromagnetiska fält	50
Risk och säkerhet	50
Kulturmiljö och stadsbild	51
Naturmiljö, lokalklimat och rekreation	51
Mark och vatten	52
Genomförande	52
Exploateringsekonomi	52
Tidplan	52
Medverkande	53

SYFTE

Programmets syfte är att pröva möjligheten att överdäcka stambanans spårområde genom Fatbursparken i samband med att Citybanan byggs, och med ny parkmark på överdäckningen länka samman Mariagårdstäppan och Fatbursparken till en stor, sammanhängande park. Bullersituationen för kringliggande bostäder och parkmiljö skulle markant förbättras, liksom användbarheten då en sammanhängande parkyta i söderläge skapas.

För att finansiera en överdäckning av stambanan, som inte är nödvändig för Citybanans genomförande, har exploateringsnämnden markanvisat ett område för bostadsbebyggelse i Johan Helmich Romans Park längs Högbergsgatan åt JM. Avsikten är att sälja marken för bostadsbebyggelsen. Programförslaget innebär att Högbergsgatans gaturum förtätas med två bostadshus med lokaler i bottenvåningarna utmed en sträckning som idag uppfattas som en baksida, då bebyggelse som lyser upp och ger folkliv saknas. Mellan byggnaderna förlängs Kvarngatans trappgränd så att ett genomgående stråk mellan Sankt Paulsgatan och Fatbursparken bildas. Garage anordnas under bostadshusen.

Den tillkommande parkytan som idag utgörs av stambanans spårområde är större än den parkyta som tas i anspråk för bostadsbebyggelse i JH Romans Park. Ett genomförande av förslaget innebär ett värdefullt tillskott av bostäder i centralt läge med mycket god kollektivtrafiksörjning.



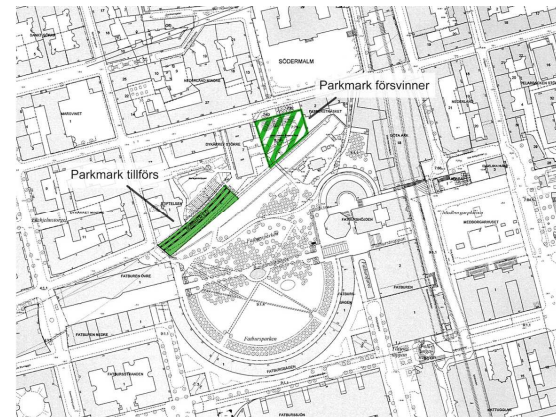
Idag upplevda parkrum.



Förslagets upplevda parkrum.



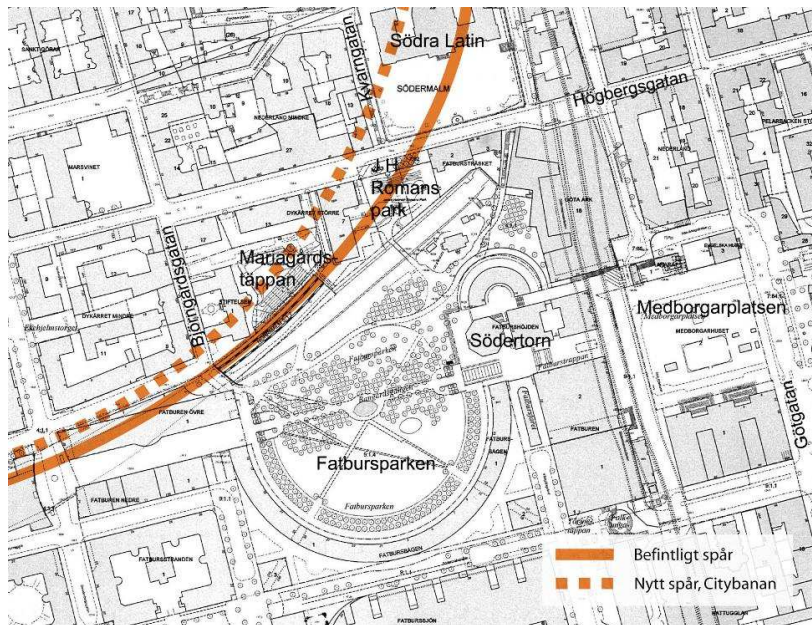
Parkmark i gällande plan.



Parkmark som föreslås tillföras/ bebyggas.

BAKGRUND

Planarbete pågår för utbyggnad av Citybanan i tunnel genom Stockholms innerstad. Citybanan kommer enligt planerna att passera i betongtunnel under fastigheterna Dykärret Större 7 och Stiftelsen 1, som är belägna mellan Högbergsgatan i norr och stambanans spårområde genom Fatbursparken i söder.



Befintliga och tillkommande spårdragningar.

Mariagårdstälpan kommer att behöva grävas ur för Citybanans spår. De nya spåren däckas sedan över med en betongkonstruktion och parken återskapas. I samband med utredning av denna sträckning av Citybanan har frågan om överdäckning av stambanans befintliga spår mellan Mariagårdstälpan och Fatbursparken väckts. Genom att däcka över hela spårområdet skulle Fatbursparken och Mariagårdstälpan förenas till en sammanhängande park utan den barriär som spårområdet idag utgör. Bullsituationen i parken och för intilliggande bostäder skulle markant förbättras, liksom användbarheten och tillgängligheten.



Stambanans spårgräv mellan Mariagårdstälpan och Fatbursparken, sedd från sydväst.

För att finansiera en överdäckning av stambanans spår beslutade exploateringsnämnden 2006-05-23 om markanvisning för bostadsbebyggelse vid Högbergsgatan i Johan Helmich Romans Park åt JM.

JH Romans Park är en vacker plats och därmed inte självklar att bebygga. Samtidigt utgör den kvällstid en otrygg plats då den är avskärmd från Högbergsgatan bakom plank och isolerad från Fatbursparken av den gamla stambanans spårravin. De vinster beträffande kraftigt minskade bullernivåer, Fatbursparkens ökade användbarhet, tillgänglighet och trygghet som en överdäckning av stambanan och förening av Fatbursparken och Mariagårdstälpan till en större helhet medför, bedömer stadsbyggnadskontoret kunna motivera en komplettering av bebyggelsen längs Högbergsgatan på parkmark, utmed en sträckning som idag uppfattas som en baksida då bebyggelse som lyser upp och ger folk-liv saknas.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 23 augusti 2007 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete med programsamråd för Johan Helmich Romans Park, Mariagårdstälpan, Norrmalm 5:1,7 mm i enlighet med stadsbyggnadskontorets utlåtande daterat 2007-05-29. Planprocessen sker med normalt förfarande och inleds med ett planprogram.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

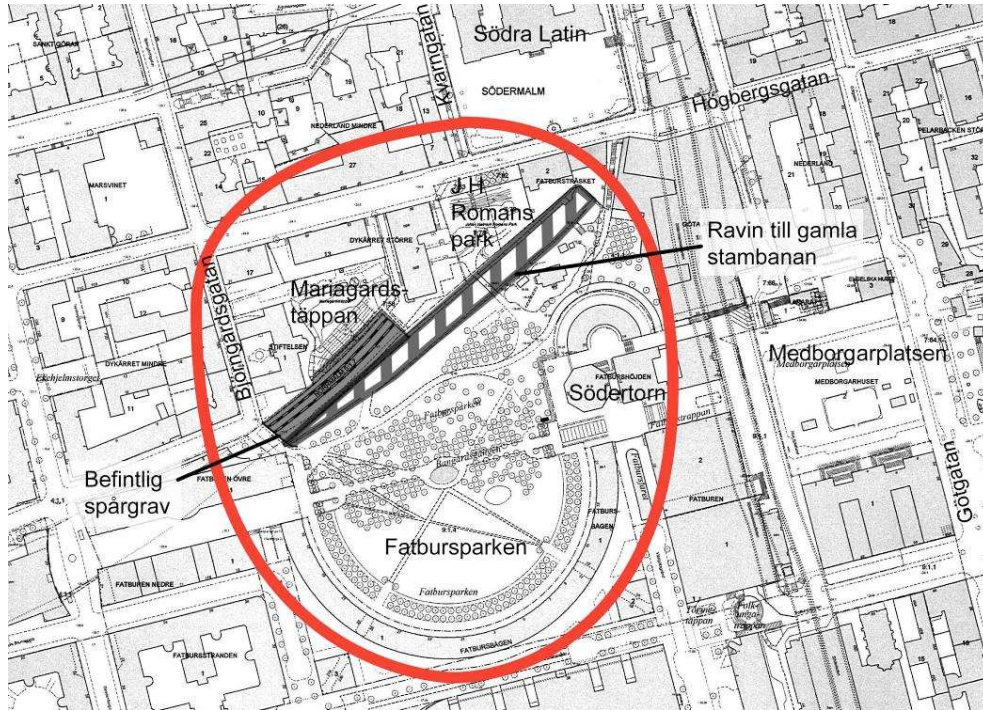
Planprocess

Den formella planprocessen regleras i plan- och bygglagen (PBL) och syftar till att pröva om ett förslag till markanvändning är lämplig. En detaljplan reglerar de juridiska förutsättningarna för att uppföra en byggnad. I processen skall allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Samråd skall ske med dem som berörs av förslaget och fackinstanser av olika slag skall ges tillfälle att bedöma förslaget.

Planprocessen för en detaljplan med normalt förfarande består av tre skeden; programskede, planskede och utställningsskede. Vart och ett av skedena har en offentlig fas. Programmet för J H Romans Park m.m. avser det inledande skedet, programskedet. Syftet med programmet är att ange utgångspunkter och mål för arbetet och att möjliggöra en diskussion om detaljplanarbetets inriktning etc innan några avgörande bindningar uppkommit. Synpunkter redovisas i varje skede för politikerna, som fattar besluten. Berörda boende, lokalinnehavare och fastighetsägare i närområdet har rätt att överklaga en detaljplan, förutsatt att denne senast under utställningsskedet skriftligen har yttrat sig till stadsbyggnadskontoret.

Programområdets omfattning

Programområdet är beläget vid Fatbursparken och avgränsas i norr av Högbergsgatan, i väster av Björngårdsgatan, i söder av Bofills båge och i öster av Söder torn och kvarteret Göta Ark.



Programområdets läge



Programområdet

Programområdet idag

Parkmiljöer

- Mariagårdstäppan

Mariagårdstäppan låg en gång i anslutning till den forna Fatburssjön. På Södermalm förekom kålträdgårdar för grönsaksodling från och med 1400-talet, och på en karta från år 1805 finns sådan odling på Mariagårdstäppan befast. Kartan från 1805 visar regelbundna kvarter med en stor trädgård på platsen. Parken består idag av en öppen gräsyta omgiven av uppvuxna träd, främst lind och alm, som är rester från de äldre trädgårdsanläggningarna. Parken är liten (0,2 ha) och ligger gömd bakom Högbergsgatan och byggnaden Oscar I:s minne vid Björngårdsgatan. I södra delen av parken växer självsådda lövträd på slänten mot järnvägen. I parkens övre del finns ett äldre lusthus och viss lekutrustning. Parken är svår att hitta och dess privata karaktär gör att den främst används av förskolan i angränsande fastighet Dykärret Större 13.

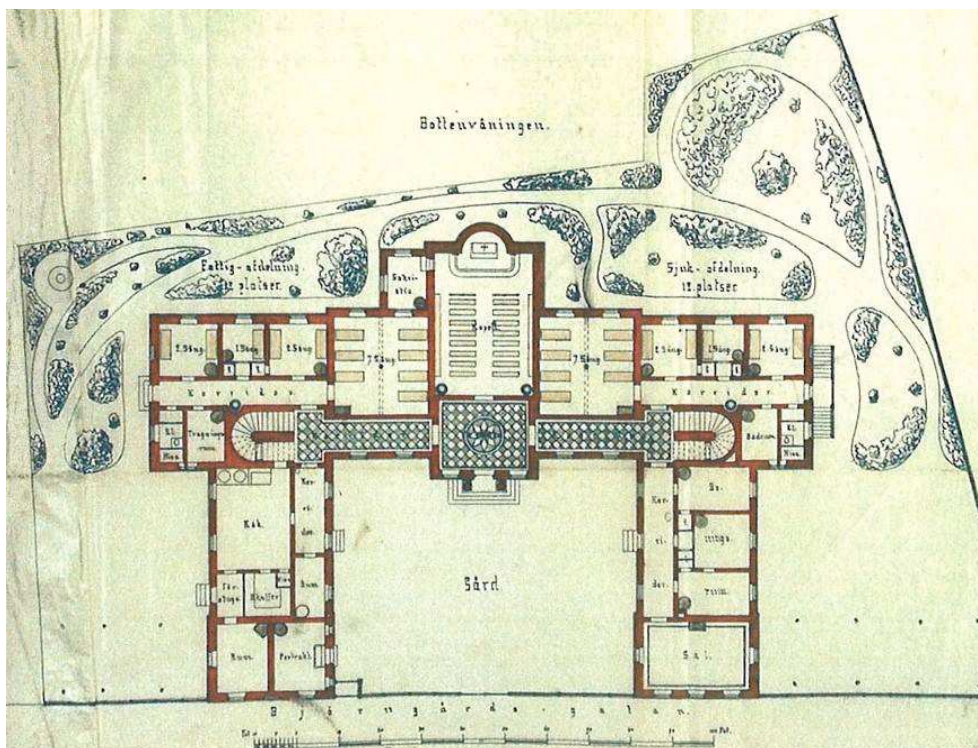


Mariagårdstäppan, sedd västerifrån. De äldre träden är rester från tidigare trädgårdsanläggningar.

Till Oscar I:s minne, uppförd under 1870-talet, hörde en trädgård med njurformade planteringar och slingrande gångvägssystem kring den västliga delen av dagens Mariagårdstäppa. Stora delar av trädgårdsanläggningen på gården mot Björngårdsgatan finns bevarade. En trädgårdshistorisk utredning gjordes av Stadsmuseet år 2004 inför utbyggnaden av Citybanan. Denna rekommenderar att man i samband med schaktning lokaliserar de gamla trädgårdsgångarna från 1870-talet och att Mariagårdstäppan rekonstrueras utifrån 1870-talets anläggning. De äldre träden (lind och alm) bör om möjligt sparas.



Mariagårdstäppan, sedd österifrån mot byggnaden Oscar I:s minne.



1870-tals trädgården som tillhörde Oscar den I:s minne, som idag utgör den västliga delen av Mariagårdstäppan.

- Fatbursparken

Fatbursparken och J H Romans Park anlades i början av 1990-talet i samband med att bostadshusen Bofills båge, Söder Torn mm uppfördes. Parken består av två delar, den öppna och formella delen närmast Bofills båge samt den slutna och informella norra delen som ansluter till spårområdena. I den formella delen, mot bågen, har två rader av formklippta lindar planterats. Parkens informella del består av mängder av fågelbärsträd. Genom parken går ett livligt gångstråk mellan Södra Station och Medborgarplatsen. Parken har ett högt besöksstryck och används till rast, lek och picnic. I parken finns även en hundrastgård.



Fatbursparken, den öppna och formella delen, österifrån mot Bofills båge.



Fatbursparken, den slutna och in formella delen, västerifrån mot Söder Torn.



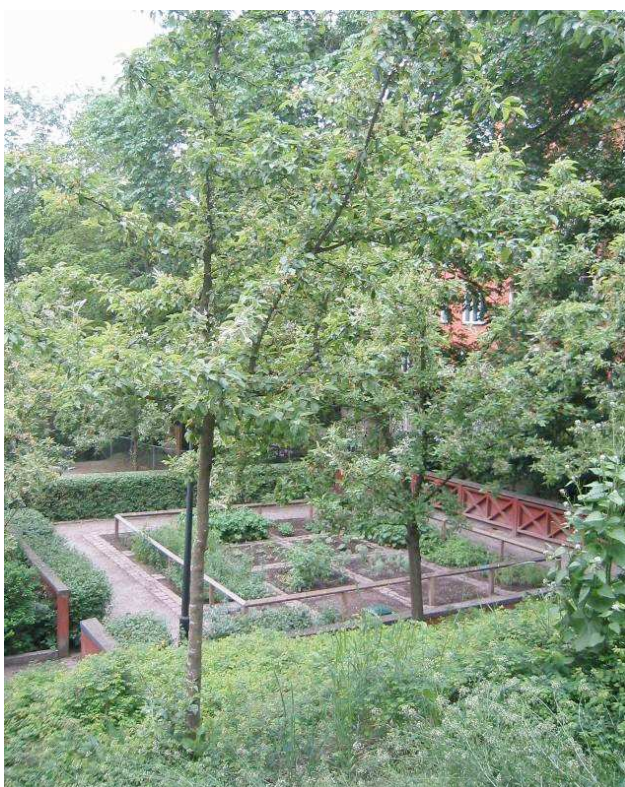
Fatbursparken, gångstråk mellan Medborgarplatsen och Södra Station, österifrån.

- Johan Helmich Romans Park

J H Romans Park är södervänd och utformad som en terrasserad blomstergård med sittplatser, som anknyter till de täppor som historiskt funnits, och finns, på Södermalm. Att parken utformats med plank mot Högbergsgatan har dock, tillsammans med spårravinen till gamla stambanan, bidragit till att parken isolerats och utvecklats till en otrygg miljö.



J H Romans Park sedd från gångbro över spårravinen, söderifrån.



J H Romans Park sedd från Högbergsgatan, norrifrån.

Enligt Stockholms grönkarta utgör parkområdena värdefull friyta och kulturmiljö. Fatbursparken och J H Romans Park är potentiellt värdefulla naturmiljöer och Mariagårdstäppan klassas som värdefull naturmiljö. Spårområdet och ravinen mellan parkerna har lågt ekologiskt värde. I Stockholms sociotopkarta är hela parkområdet markerat som en friyta med sociala och kulturella värden.

Spårområdet

Programområdet omfattar en del av Södras Stations fd godsbangård. Stockholms stad köpte 1979 stationsområdet av SJ för att omvandla området till ny bostadsbebyggelse.

- Gamla stambanans spårravin

Mellan Fatbursparken och J H Romans park sträcker sig en spårravin där stambanan tidigare gick, innan den flyttades till dagens spårgrav vid Mariagårdstäppan. Spårravinen används idag som entré till den gamla stambanans tunnel som bland annat innehåller förrådslokaler till Stadsmuseet. Höjdskillnaden på ravinens norra sida tas upp av höga stenmurar och kring ravinen finns uppvuxen vegetation. Spårravinen och murarna har ett kulturhistoriskt värde då de påminner om den tid då järnvägen dominerade området, och är ett historiskt element som ger området karaktär. Samtidigt utgör ravinen kvällstid en otrygg miljö då den ligger oupplyst i sitt nedsänkta läge mellan JH Romans Park och Fatbursparken, med endast lite anslutande bebyggelse i Fatbursträsket 2 och 3 och serveringsverksamhet i Södra bangårdshuset som är stängd under höst- och vintersäsongen.



Spårravinen till gamla stambanan sedd från gångbron mellan JH Romans Park och Fatbursparken, västerifrån.



Nedfarten till den gamla stambanans spårravin från Fatbursparken, sedd västerifrån.

- Stambanans spårgrav

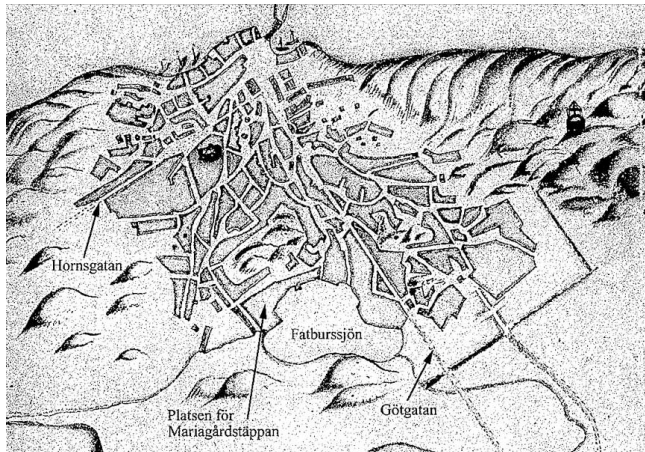
Stambanan går på ytspår i en spårgrav norr om ravinen vilket skapar en bred barriär mellan Mariagårdstäppan och Fatbursparken. Höjdskillnaden tas i norr upp av en otillgänglig brant bevuxen med självsådd lövvegetation mot Mariagårdstäppan. Spårgraven går mycket nära kringliggande bebyggelse och ger upphov till bullerstörningar både för kringliggande hus och park. Utrymning från stambanan sker idag i norra delen av spårgraven mot Fatbursparken via gamla stambanans spårravin.



Stambanans spårgrav mellan Mariagårdstäppan och Fatbursparken, sedd från sydväst.

Bebyggelse och verksamhet

Bebyggelse är känd i kvarteret från åtminstone andra hälften av 1600-talet. Under medeltiden finns skriftliga belägg på bebyggelse i Fatbursområdet även den inte går att lokalisera exakt.



Kartbild som visar 1600-talsbebyggelse i Fatbursområdet.

Bebyggelsen längs Hörsbergsgatan är av skiftande byggnadsår och karaktär. Bebyggelsen utgörs främst av bostadshus, i några fastigheter finns även kontorslokaler i botten- och källarvåningarna. Bottenvåningarna inrymmer i mycket begränsad omfattning publika verksamheter, de som finns är lokaliserade till Hörsbergsgatan 48-50.

Gaturummet längs Hörsbergsgatan varierar i bredd och är vid planområdet 18 m brett. Gatan kantas av parkeringsplatser och bebyggelsen är mellan 5-6 våningar hög. Förutom enstaka hus har bebyggelsen enkla fasader i tegel och puts med få utsmyckningar. Tre kinesiska popplar är planterade på södra sidan mellan bostadshusen. De karaktärsfullt hängande kronorna ger liv åt det i övrigt enkelt utformade gaturummet.



Hörsbergsgatan mot J H Romans Park och Dykärret Större 7, norrifrån.

Öster om J H Romans park smalnar gatan av till 11 m. Här kantas gatan delvis av äldre hus i tre våningar och en mur i samma höjd tar upp höjdskillnaden mot Södra Latins gymnasium i norr. Trots det centrala läget nära Medborgarplatsen och Götgatan är gatupartiet utan folkliv och upplevs delvis som en anonym bakgata på grund av den höga muren och avsaknad av aktiviteter i bottenvåningarna.



Högbergsgatan mot trappgränden i Kvarngatans förlängning mellan kv. Nederland Mindre och Södra Latins mur, söderifrån.



Högbergsgatan mot Södra Latin, västerifrån.

- Fatbursträsket 2 (Stadsmissionen),

Stadsmissionens verksamhet Bostället gränsar i öster till J H Romans park. Bostället är ett stegboende för hemlösa med syftet att genom boendet få stöd i att förändra sin livssituation med mål att klara ett eget boende. På Bostället finns totalt 60 platser för akutboende för kvinnor och män, lågtröskelboende och träningsboende. Akutboende sökes för natten. Lågtröskelboendet är ett drogfritt boende för personer med en vilja till förändring. Här får de boende stöd i arbetet med att sluta missbruk, att utveckla egenmakt och att återknyta och/ eller skapa nya nätverk. Träningslägenheterna är en förberedelse till ett boende utanför Bostället. Verksamheten ställer särskilda krav på separata entréer till olika boendeformer.



Fatbursträsket 2, Stadsmissionens fastighet på Högbergsgatan, sedd västerifrån.



Högbergsgatan mot J H Romans Park och Fatbursträsket 2, västerifrån.

- Dykärret Större 7 och 13

Dykärret Större 7 är bebyggt med ett flerbostadshus om 57 lägenheter ägt av Byggnadsfirma Olov Lindgren AB. Bostadshuset har fönster, indragna balkonger och entréer mot J H Romans Park. Souterrängplan mot Fatbursparken inrymmer mindre kontorsverksamhet med fasad mot parken. På kvartersmark inom fastigheten är en angöringsgata med vändplan och sex parkeringsplatser mot stambanans spårgrav anordnad. Från angöringsgatan nås Mariagårdstjärpan. Angöringsgatan är dock inte planlagd för allmän gångtrafik. I fastigheten Dykärret Större 13 finns en förskola i källarplanet med fasad och gård mot Mariagårdstjärpan.



Dykärret Större 7 mot J H Romans Park.

- Stiftelsen 1

Mellan åren 1873-1875 uppfördes en vårdbyggnad som kom att kallas för Stiftelsen Konung Oscar I:s minne, ritad av Per Ulrik Stenhammar. Verksamheten fanns kvar på platsen fram till 1952. Idag inrymmer byggnaden psykoterapi-verksamhet. Byggnaden har ett stort kulturhistoriskt värde, se nästa kapitel "Kulturhistoriskt värdefulla byggnader".



Stiftelsen 1 sedd från Mariagårdstäppan, österifrån.

- Fatbursbågen 1 (Bofills Båge)

- Fatburshöjden 1 (Söder Torn)

Bostadsområdet Södra Station byggdes ut under 1991-1998. Bofills båge och Fatbursparken utgör en sammanhängande helhetsmiljö att förhålla sig till vid överdäckningen och parkgestaltningen.

-Södra bangårdshuset (Tegelhuset)

Södra bangårdshuset, även kallad Banmästarbostället, ligger inom parkmark och är skyddad mot rivning och förvanskning genom skyddsbestämmelse i gällande plan från 2004. Byggnaden uppfördes efter SJ:s standardritningar vid anläggandet av järnvägen i Stockholm 1859. Byggnaden fungerade som tjänstebostad för anställda vid SJ. Det är den enda byggnad som återstår från den tid då Södra station var Stockholms första och enda järnvägsstation. Dess tomt avgränsas av ett lågt smidesstaket mot Fatbursparken och av den gamla spårravinen mot norr.

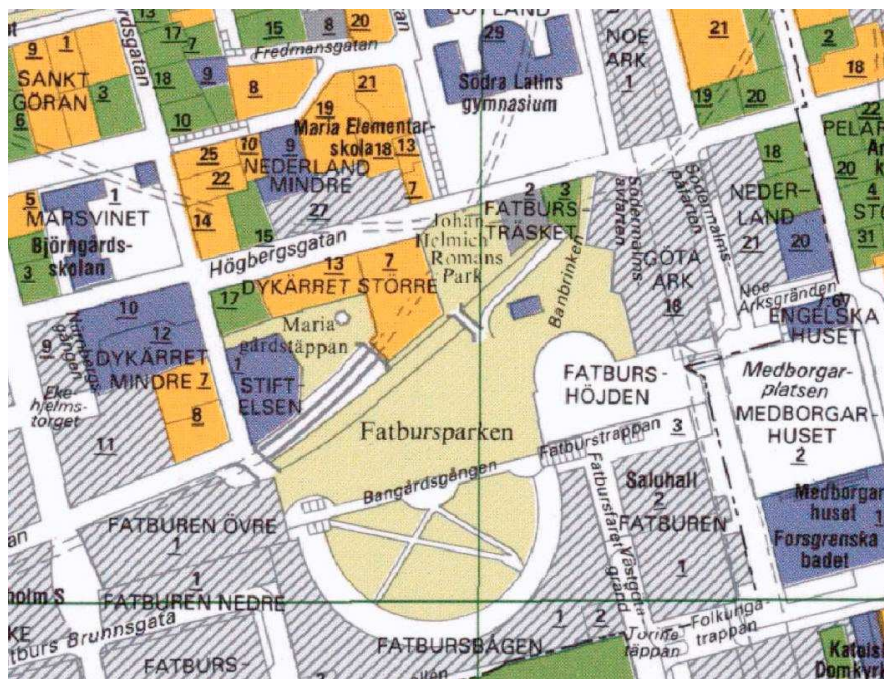
I Södra bangårdshuset i Fatbursparken drivs idag en restaurangverksamhet, Tegelhuset. Eftersom serveringen ligger på parkmark tillåts inte parkering. Angöring och varutransporter sker på parkmark med särskilt tillstånd via en 200 meter lång gång- och cykelväg från Björngårdsgatan genom Fatbursparken. Tillfarten har inte godtagbar standard eftersom gång- och biltrafik blandas.



Södra bangårdshuset i Fatbursparken, sett från väster.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

Stockholms innerstad med Djurgården utgör riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kapitlet miljöbalken. I gällande plan Dp 8454 A från 1989 omfattas Fatbursträsket 3, (bostadshus Högbergsgatan 49), Stiftelsen 1 (Oscar I:s minne, Björngårdsgatan) samt Södra barngårdshuset i Fatbursparken av skyddsbestämmelser eftersom de utgör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Enligt klassificeringskartan över byggnader i Stockholms innerstad är Oscar I:s minne och Södra barngårdshuset blåklassade, vilket motsvarar fordringarna för byggnadsminneförklaring enligt kulturminneslagen. Fastigheterna Dykärret Större 7 och 13 (Högbergsgatan 59-65) är av Stadsmuseet klassade som byggnader med positiv betydelse för stadsbilden.



Utdrag ur karta m klassning av kulturhistoriska hus/miljöer.

Fornlämningar

Planområdet ligger inom fornlämningsområde 103 i Stockholm där kulturlager från medeltiden och framåt kan förekomma. Inga kända fornlämningar finns idag inom området. Vid schaktningar i fastigheten Dykärret Större kommer troligen fornlämningar att påträffas. Förutom stengrunder från hus gör det forna strandnära läget att bryggor, båtar och andra konstruktioner från medeltiden och framåt kan påträffas enligt den arkeologiska förstudien för citybanans utbyggnad gjord av Stadsmuseet 2004.

Entréer, tillgänglighet och trygghet

- Entrésituation Fatbursträsket 2 (Stadsmissionen)

Stadsmissionen har idag en av sina entréer på gaveln mot J H Romans Park, synlig från Högbergsgatan. Entrén används enbart av boende i lågtröskelboende och träningslägenheter.



Entré på gaveln till Stadsmissionen lågtröskelboende och träningslägenheter, sedd från Högbergsgatan, norrifrån.

I södra delen av parken finns ytterligare en entré, vilken nyttjas av de män som besöker verksamheten för akutboende. Det är nödvändigt med skilda entréer för de olika grupperna på grund av de sociala problem som förekommer i den senare gruppen. Båda entréerna måste omlokaliseras vid en utbyggnad av R H romans Park, vilket kräver en ombyggnad av Stadsmissionens lokaler. Ytterligare en entré till huset finns mot Högbergsgatan, vilken används för leveranser till verksamheten.



Entré till Stadsmissionens akutboende från J H Romans park, sedd från Högbergsgatan, norrifrån.

- Entrésituationer parker
- Gång- och cykelstråk

Fatbursparken har sina två viktigaste entréer via ett livligt trafikerat gång- och cykelstråk som går genom parken och sammanbinder Medborgarplatsen med Södra station. Entréplatserna framhävs med murar och höga popplar. Mot Medborgarplatsen delar stråket upp sig i Fatburstrappan och en cykelramp runt Söder torn. Gång- och cykelvägen ingår i stadens övergripande cykelvägnät och ansluter i öster mot Götgatan via Medborgarplatsen och i väster mot Ringvägen, Årstabron och Årstaviken via Södermalmsallén.



Entré till Fatbursparken från Medborgarplatsen.

En bro över spårområdet förbinder Fatbursparken med Björngårdsgatan och gångpassager finns genom två valv i Bofills båge till Södermalmsallén i söder.



Entré till Fatbursparken från Björngårdsgatan.

Banbrinken består av en lång trappa som sammanbinder Fatbursparken med Högbergsgatan i nordost. Denna väg ligger skymd bakom Söder Torn och Södra barngårdshuset söder om J H Romans park. Området utgör en baksida i parken och stråket kan därför upplevas otrygg kvällstid.



Entré till Fatbursparken via Banbrinken från Högbergsgatan, i fonden syns Söder Torn.

J H Romans park har en entré från Högbergsgatan i norr och är sammanbunden med Fatbursparken via en gångbro över den gamla stambanans spårravin i söder. Höjdskillnaden i parken tas upp av trappor vilket gör att denna entré inte är tillgänglig för rörelsehindrade.



Entré till J H Romans Park från Högbergsgatan.



Gångbro mot Fatbursparken från J H Romars Park.

Mariagårdstäppan nås från Björngårdsgatan. Entrén är svår att upptäcka om man inte känner till den. Två grindar måste passeras, mellan vilka en parkeringsyta är anordnad i anslutning till byggnaden Oscar I:s minne. Utformningen gör att passagen har karaktär av en privat gård.



Entrén till Mariagårdstäppan från Björngårdsgatan

Mariagårdstäppan nås även från angöringsvägen på kvartersmark inom fastigheten Dykärret Större 7 via Högbergsgatan. Angöringsvägen är dock inte planlagd för allmän gångtrafik.



Angöringsvägen inom fastigheten Dykärret Större 7, sedd söderifrån.



Entré till Mariagårdstäppan från angöringsvägen inom fastigheten Dykärret Större 7.

Slänten mot stambanans spårgrav söder om Mariagårdstäppan är inhägnad. Spårgraven och slänten utgör en kraftig barriär mot Fatbursparken.



Temakarta med dagens entréer till parkerna, hinder och barriärer.

Trafik

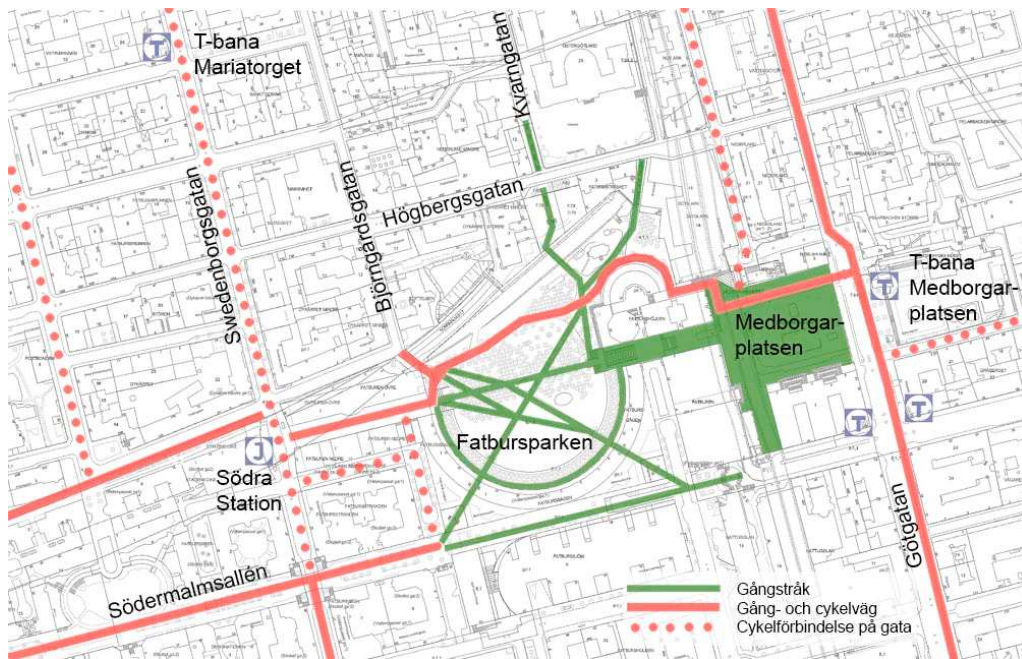
Högborgsgatan är en av huvudgatorna inom området mellan Ringvägen, Götgatan och Hornsgatan. Gatan är dubbelriktad och trafikeras enligt 2004 års mätning med 4500 fordon/vardagsdygn. Inga bussar trafikerar idag gatan.

- Parkering

Längs Högborgsgatan finns ca 35 parkeringsplatser i form av kantstensparkering mellan Björngårdsgatan och Repslagargatan. Utöver dessa finns tre platser som inte kan användas dagtid vardagar då de används för lastning och lossning. Utanför Högborgsgatan 48 finns en handikapparkeringsplats och mc-parkering. Parkeringshus finns vid Medborgarplatsen (281 platser) och Söderhallarna (41 platser).

- Kollektivtrafik

Planområdet ligger i ett gott kollektivtrafikläge centralt på Södermalm. Pendeltågsstation finns vid Södra station ca 100 m väster om Fatbursparken. Tunnelbanestationer finns vid Mariatorget ca 300 m åt nordväst samt vid Medborgarplatsen ca 200 m åt öster. Busslinje 43 (Ruddammen – Tanto), 55 (Hjorthagen – Sofia) och 66 (Reimersholme – Sofia) trafikerar Swedenborgsgatan med hållplats vid Södra station.



Temakarta kollektivtrafik, gång- och cykelvägar i området.

Gällande planer

Översiktsplan

Översiktsplanen (Öp99) och Stockholms byggnadsordning betecknar större delen av Södermalm som stenstad, där de grundläggande karaktärsdragen ska bevaras. Ny bebyggelse kan ske på stenstadens villkor om stadsbildens sammanhållna helhet bibehålls. Gator, torg och parker rustas och återställs. Översiktsplanen innehåller reservat för spårutbyggnaden. Förslaget till Citybanan följer i huvudsak reserverad sträckning i översiktsplanen.

Detaljplaner

För planområdet gäller detaljplan för kv Fatburen mm, Dp 8454 A från 1989, med gällande användning park resp. järnvägstrafik. Södra bangårdshuset är q-märkt med skyddsbestämmelse mot rivning och exteriör förvanskning i detaljplan för del av Fatbursparken, Dp 2002-04688-54. Planen anger markanvändningen parkändamål. Pågående planarbete för Citybanan innefattas i tilläggplan TDp 2004-02489-54.

Tekniska planeringsförutsättningar

Citybanan och överdäckning

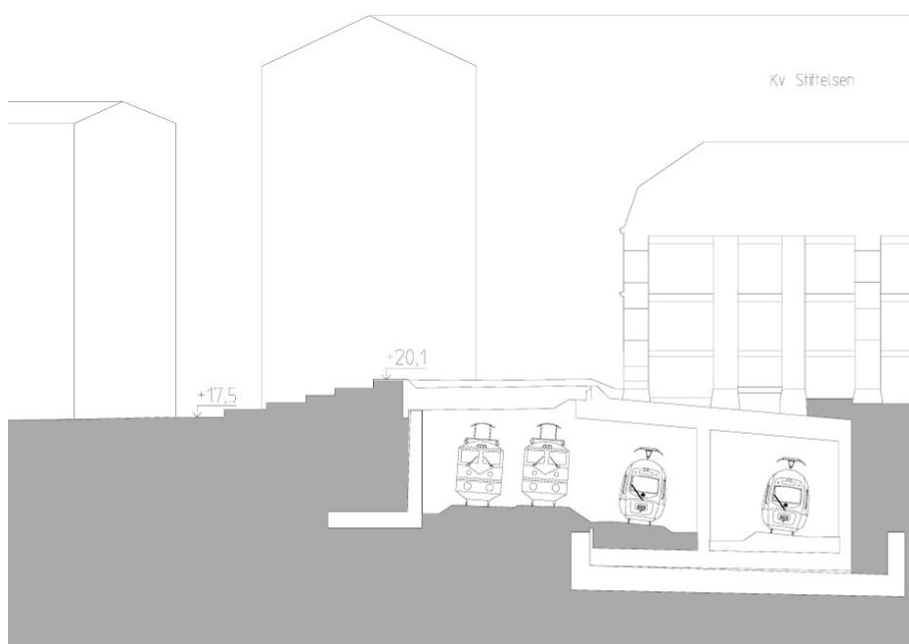
Citybanan är en ny järnvägstunnel för pendeltåg som byggs under Stockholms innerstad från Tomtebodan till Årstabroarnas anslutning på Södermalm med tre stationer; Stockholm södra, City och Odenplan. Inom programområdet byggs citybanans spårledning omedelbart norr om stambanans befintliga spår, diagonalt under Mariagårdstjärnan. De nya konstruktionerna kommer att uppta hela området norr om järnvägsgraven fram till bebyggelsen. Konstruktionerna däckas sedan över och marken återfylls till den blivande markytan.

Om en överdäckning av stambanan ska göras måste den av tekniska skäl samordnas med utbyggnaden av Citybanan, både tidsmässigt och avseende den tekniska utformningen. Den måste byggas i samma entreprenad som Cityba-

nans konstruktioner, varför Citybanans konstruktioner måste projekteras om på den aktuella sträckan.

En överdäckning som omfattar även stambanans spårområde innebär att man skapar slutna betongtunnlar för Citybanan och stambanan med en längd av ca 900 m på hela sträckan från station City till station Stockholm Södra, vilket innebär att större krav ställs på dessa tunnlar säkerhetsutrustning. En omfattande ventilationsanläggning för att ventilerar bort den renade luften och eventuella brandgaser från Citybanans och stambanans tunnlar måste anordnas. Systemen inryms i ett fläktrum om ca 700 kvm placerat under Mariagårdstäppan. Den renade spårnettluft och eventuella brandgaser leds ut i det fria via ett gemensamt schakt om 50 kvm placerat i Mariagårdstäppans parkrum.

En överdäckning av stambanan medför att etableringen i Fatbursparken behöver ökas utöver det som tidigare planerats. Byggarbetena kommer att medföra tillfälliga störningar under 3-4 års tid, dessa störningar är dock i huvudsak desamma som vid arbetena för Citybanan utan en överdäckning av stambanan. De mark- och byggnadsarbeten som ger mest påverkan på omgivningen och är mest störande, blir i stort sett desamma som om Citybanan byggs utan överdäckningen av stambanan med undantag för fastigheten Dykärret Större 13, som får spont- och schaktarbeten för ventilationsanläggningen närmare.



Tvärsektion överdäckning av citybanan och stambanan.

Ventilationsanläggning

För allmänventilation och för att ventilerar rökgaser i händelse av brand i Citybanan/ stambanan behövs en ventilationsanläggning. Ventilationsutrustningen bestående av brandgasfläktar och fläktar för allmänventilation placeras i tekniska utrymmen i en ventilationsbyggnad under mark. Ovan mark syns en ventilationsöppning med en diameter om ca åtta meter täckt med metallnät. Dess höjd blir ca en halv till en meter. Ventilationsöppningen placeras i nordvästra delen av Mariagårdstäppan. Gestaltningen av anläggningen ovan mark studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Utrymning och servicetillfart

Ingången till gamla stambanans tunnel i fonden av spårravinen måste vara tillgänglig som angreppsväg för räddningstjänsten i händelse av olyckor längs Citybanan eller stambanans i den nya spårtunneln. Storleken på räddningstjänstens fordon kräver att tillfartsvägen har en bredd och fri höjd om 4,5 meter. Tillfarten behövs även för servicetrafik till befintliga ledningar. Utrymningsväg från Citybanan anordnas till stambanans spårområde där en gångväg byggs tvärs spåren till utrymningsportar ut till Fatbursparken, vid södra delen av fastigheterna Dykärret Större 13 och 7. Sluss för utrymning från Citybanan och stambanans ligger på nivå + 10, varefter utrymningstrappor kan anordnas.

Grundläggningsförhållanden

Inom Fatbursparken består den naturligt avsatta jorden av lera, silt, sand och grus i växellagring. Över detta ligger på vissa ställen ett lager av torv och gyttja. Överst finns fyllningsmassor med en blandning av grus, sand och lera. På vissa ställen förekommer även tegelrester. Fyllnadsjorden har normalt en mäktighet mellan cirka 1-4 m. Det är troligt att områdena med torv underlagrad av gyttja visar på strandzonen eller sjöbotten hos den här tidigare belägna Fatbursjön som slutligt igenfylldes då Södra station anlades här under senare delen av 1800-talet.

- *Topografi*
- *Höjdskillnader*
- *Väderstreck*

Marken i Fatbursparken är relativt plan och ligger på ca +17. Högbergsgatan ligger vid J H Romans Park på ca +25. Nivåskillnaden tas upp genom terrasseringsringar i J H Romans Park.



Dykärret Större 7, nivåskillnaden mellan Fatbursparken och Högbergsgatan tas upp genom terrasseringsringar.

Marknivån längs Mariagårdstäppans norra sida utmed fastigheten Dykärret Större 13 ligger på mellan +21,0 till + 21,5 m. Vid utbyggnad av Citybanan kommer nya spårtunnlar och teknikrum täckas av ett betongdäck med överkant på ca +19,2 meter, d v s 1,5 till 2 meter under befintlig marknivå.

Den högsta marknivån inom planområdet ligger i norr vilket innebär att höjdskillnaden tas upp i en södersluttning. Detta ger goda klimatförutsättningar och solförhållanden för tillkommande parkytor och bostadsbebyggelse.

PROGRAMFÖRSLAG

Sammanfattning

En överdäckning av stambanans spårgrav som idag utgör en barriär mellan Fatbursparken och Mariagårdstäppan skulle markant minska bullernivåerna för omkringliggande bostäder och parkmiljö. En sammanlänkning av Fatbursparken och Mariagårdstäppan med ny parkmark på överdäckningen skapar en större, sammanhängande park i söderläge med ny användning och tillgänglighet.

Programförslagets syfte är att överdäcka stambanan och förädla Fatbursparken genom minskat buller, ökad tillgänglighet, större yta i söderläge och nya funktioner. Överdäckningen och förstärkningen av parkmiljön ska finansieras med bostadsbebyggelse i J H Romans Park. Programförslaget innebär att Högbergsgatans gaturum förtätas med två bostadshus med lokaler i bottenvåningarna utmed en sträckning som idag uppfattas som en baksida då bebyggelse som lyser upp och ger folkliv saknas. Bostadshusens höjdskala följer omgivande bebyggelse mot både Högbergsgatan och Fatbursparken. Byggnadsstrukturen följer den gamla spårravinens avgränsning mellan Fatbursparken och J H Romans Park och gör därmed inte intrång i Fatbursparken. Mellan byggnadsvolumerna skapas en trappgränd i Kvarngatans förlängning, vilket ger ett genomgående stråk mellan Sankt Paulsgatan och Fatbursparken. Garage anordnas under bostadshusen.

Bostadsbebyggelse i J H Romans Park ger också den gamla spårravinen en mer publik karaktär än den har idag. Bostadsbebyggelsen medför möjligheten att anordna verksamhet i bottenvåningen mot Fatbursparken och flödet av människor i anslutning till ravinen kommer att öka, vilket medför en ökad trygghet i Fatbursparken. Programförslaget möjliggör att den gamla spårravinen ingår i gestaltningen av den nya parkmiljön och bostadsbebyggelsen.

Förslaget medför sammantaget att dagens park- och gatumiljöer förbättras ur ett användnings- tillgänglighets-, trygghets- och stadsbildsmässigt perspektiv. Bullersituationen förbättras för intilliggande bostäder och Fatbursparken. Förslaget tillskapar större parkyta på överdäckningen av spårområdet än den parkyta de två nya bostadshusen tar i anspråk i J H Romans park. Ett genomförande av förslaget innebär ett värdefullt tillskott av bostäder i centralt läge med mycket god kollektivtrafikförsörjning.

Ställningstaganden i programarbetet

Utredningen av förutsättningarna för komplettering av programområdets stads- och parkmiljö med bostäder har inbegripit studier av överdäckning av hela den gamla stambanans spårravin och uppförande av större byggnadsstrukturer

på denna för att finansiera överdäckningen. Syftet med en överdäckning av hela ravinen skulle vara att bygga bort en idag kvällstid otrygg barriär mellan J H Romans Park norr om ravinen och Fatbursparken söder om ravinen.

En sådan överdäckning skulle medföra en tunnelbyggnation under överdäckningen som tillfart till citybanans servicetunnel. Kostnaderna för att genomföra tunnelbyggnationen och den utökade överdäckningen täcks dock inte av intäkterna som de utökade byggrätterna skulle ge.

Det större antalet bostäder, parkeringsplatser och transporter till tillkommande verksamheter mot Fatbursparken som en större byggnadsstruktur skulle innehålla genererar en trafikmängd och frekvens som inte kan hanteras inom ytan för befintlig angöringsväg på kvartersmark inom fastigheten Dykärret Större 7.

De större byggnadsstrukturer som prövats har stadsbyggnadskontoret bedömt utgöra för dominanta och storskaliga tillskott i förhållande till befintlig bebyggelse Fatbursträsket 3 och kulturskyddade Södra bangårdshuset. Strukturerna har bedömts göra intrång i denna trängre del av Fatbursparkens allmänna parkrum fysiskt och upplevelsemässigt, när den gräns ravinen idag utgör överskrids.

Den öppna spårravinen har enligt stadsmuseet ett kulturhistoriskt värde då den på ett tydligt sätt påminner om den tid då järnvägen dominerade området. Stadsmuseet anser att det finns en risk att den historiska kontinuiteten tappas om alltför stor del av ravinen överdäckas. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att ravinen är ett kulturhistoriskt element som ger området karaktär, och att det är möjligt att hantera trygghetsaspekten i gestaltningen av park och bostadsbebyggelse där ravinen ska ingå som ett element. Bostadsbebyggelse i JH Romans Park, med möjlighet att anordna lokal i det västra husets bottenvåning mot parken, ger också ravinen en mer publik karaktär än den har idag, och flödet av människor i anslutning till ravinen kommer att öka.

Vid en sammanvägning av ovan nämnda aspekter har stadsbyggnadskontoret bedömt att det inte är möjligt att genomföra en överdäckning av hela den gamla stambanans spårravin och uppföra en större byggnadsstruktur på ett sätt som hanterar nödvändiga ekonomiska, tekniska, stadsbildsmässiga och kulturhistoriska förutsättningar.

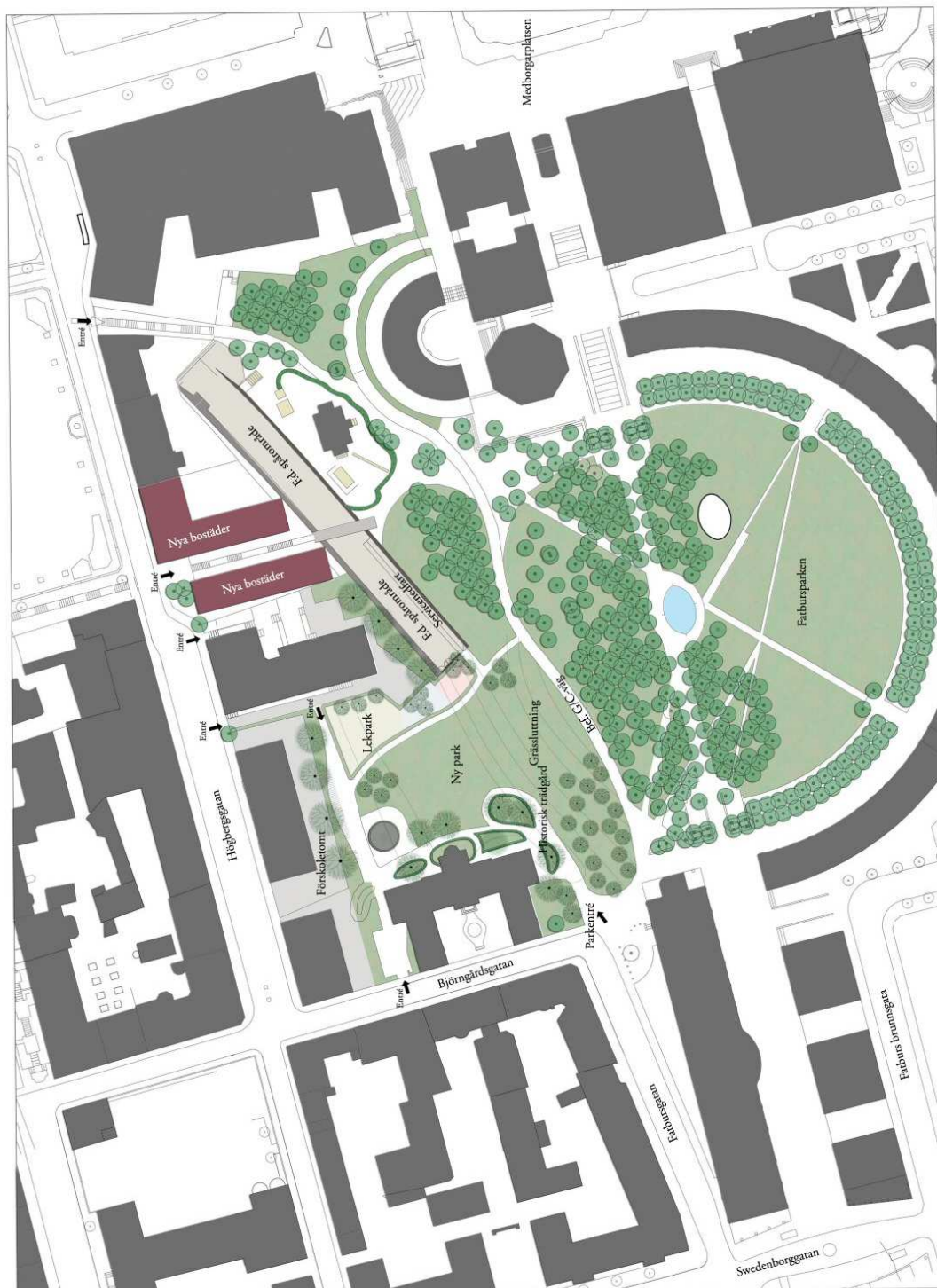
Överdäckning och parkmiljö

I och med den föreslagna överdäckningen av Mariagårdstjärnan kommer Fatbursparken att växa betydligt i nordvästlig riktning. Detta innebär möjligheter att tillföra parkområdet funktioner som saknas idag och skapa mer grönyta för innevånarna i stadsdelen.

Utgångspunkten i vidare planering med Fatbursparken är att integrera den tillkommande delen med den befintliga och göra mötet dem emellan naturligt. Överdäckningen medför påtaglig markhöjning som utnyttjas på ett meningsfullt sätt och skapar mervärden såsom en sluttning för solbad, pulkaåkning mm. I den övre delen av det nya parkområdet finns plats för lek för mindre och större barn. En större plan gräsmatta i anslutning till den återskapade historiska trädgården i anslutning till Stiftelsen 1 blir nya värdefulla tillskott. Den nya parkutformningen ger också möjlighet till anläggande av ytor för spontanidrott, t ex basket.

Stenmuren längs det gamla spårområdet bevaras i så stor utsträckning som möjligt och utgör ett värdefullt inslag i parken. En strävan är att utnyttja de speciella förutsättningar som spårravinen ger och att integrera den i parken på ett intressant vis.

Nya parkentréer från Björngårdsgatan och Fatbursgatan och återplantering av en mängd stora träd ger den ”nya” parken identitet och förstärker parkkaraktären. För att få bra beslutsunderlag angående parkens utformning och innehåll planeras att i det fortsatta planeringsarbetet genomföra parallella skissuppgdrag.



Situationsplan överdäckning och ny Fatburspark.



Perspektiv överdäckning och sammankoppling av Mariagårdstälpan och Fatbursparken.

Bebyggelse och verksamhet

Högbergsgatan

Programförslaget innebär en förtätning längs Högbergsgatan med två bostadshus i J H Romans park, med lokaler i bottenvåningarna och entréer mot gatan. Det östra huset ansluter mot byggnaden på fastigheten Fatbursträsket 2 och det västra följer fastighetsgränsen mot Dykärret Större 7, så att ett drygt åtta meter släpp mellan befintlig och tillkommande bebyggelse bildas. Högbergsgatans avsmalning flyttas västerut med den östra byggnaden, som skjuter fram och bildar ny fond i gatubilden från väster. Framför den västra byggnaden bildas en plats genom befintlig trottoars tilltagna bredd, som kan samverka med förslaget publika lokaler. Befintliga karaktärsskapande träd på platsen framför det västra bostadshuset bevaras.



Högbergsgatan västerifrån mot programförslagets tillkommande bebyggelse.



Höbergsgatan österifrån mot programförslagets tillkommande bebyggelse.

Skala och struktur

Bostadshusens höjdskala följer omgivande bebyggelse både mot Höbergsgatan och Fatbursparken, med sju våningar mot gatan och nedtrappning med souterrängvåningar mot parken. Byggnadsstrukturen följer den gamla spårravinens avgränsning mellan Fatbursparken och J H Romans Park. Bostadshusen gör därmed inte intrång i Fatbursparken, vars allmänna parkrum bevaras fysiskt och upplevelsemässigt. Mellan byggnadsvolymer skapas en trappgränd i Kvarngatans förlängning i samma drygt åtta meters breddmått som befintlig trappgränd, vilket ger ett genomgående stråk mellan Sankt Paulsgatan och Fatbursparken.



Fatbursparken söderifrån mot programförslagets tillkommande bebyggelse.

Angöring och parkering

Bostadshusen underbyggs med garage i två plan. På garagets tak skapas för det östra huset en privat gård som är upphöjd i förhållande till ravinen och parken. Stadens tillgänglighetskrav beträffande angöring vid entréer och handikapparkering ska beaktas.

Ljusförhållanden, utblickar och utformning

Solstudier visar att ljusförhållandena för i väster gränsande bostadsfastighet Dykärret Större 7 påverkas marginellt; under vår och höst sker skuggning morgon/ tidig förmiddag på fastighetens idag solbelysta norra del närmast Högbergsgatan. De tillkommande bostadshusens orientering i nord-sydlig riktning ger tillfredsställande ljusförhållanden för lägenheterna med morgon- respektive kvällssol från öster och väster.

Påverkan beträffande utblicksmöjlighet från Dykärret Större 7:s norra del är stor på grund av det trånga måttet mellan den norra delen och tillkommande bostadshus. Även Nederland Mindre 7 påverkas då utblicken över J H Romans Park ersätts av ett bostadshus på andra sidan Högbergsgatan. De trånga måtten mellan Dykärret Större 7:s norra del och det föreslagna västra huset, tillika mellan de två föreslagna bostadshusen, gör en utformning av bostadshusen med utanpåliggande balkonger osäker. Insynsfrågan och utformningen av bostadshusen studeras vidare i det fortsatta planarbetet. En förutsättning för att uppföra bostadshus på platsen är att särskilda gestaltningskrav uppfylls.

Alternativa utbyggnadsförslag

Programmet prövar två alternativa utbyggnadsförslag med skillnader i den sammanlagda utbyggnadsvolymen, behandling av befintlig spårravin och Fatbursparken närmast bebyggelsen, samt angöring. Möjlighet finns att i detaljplaneskedet kombinera olika delar av förslagen. Sammanfattningsvis skiljer sig förslagen främst åt i följande punkter:

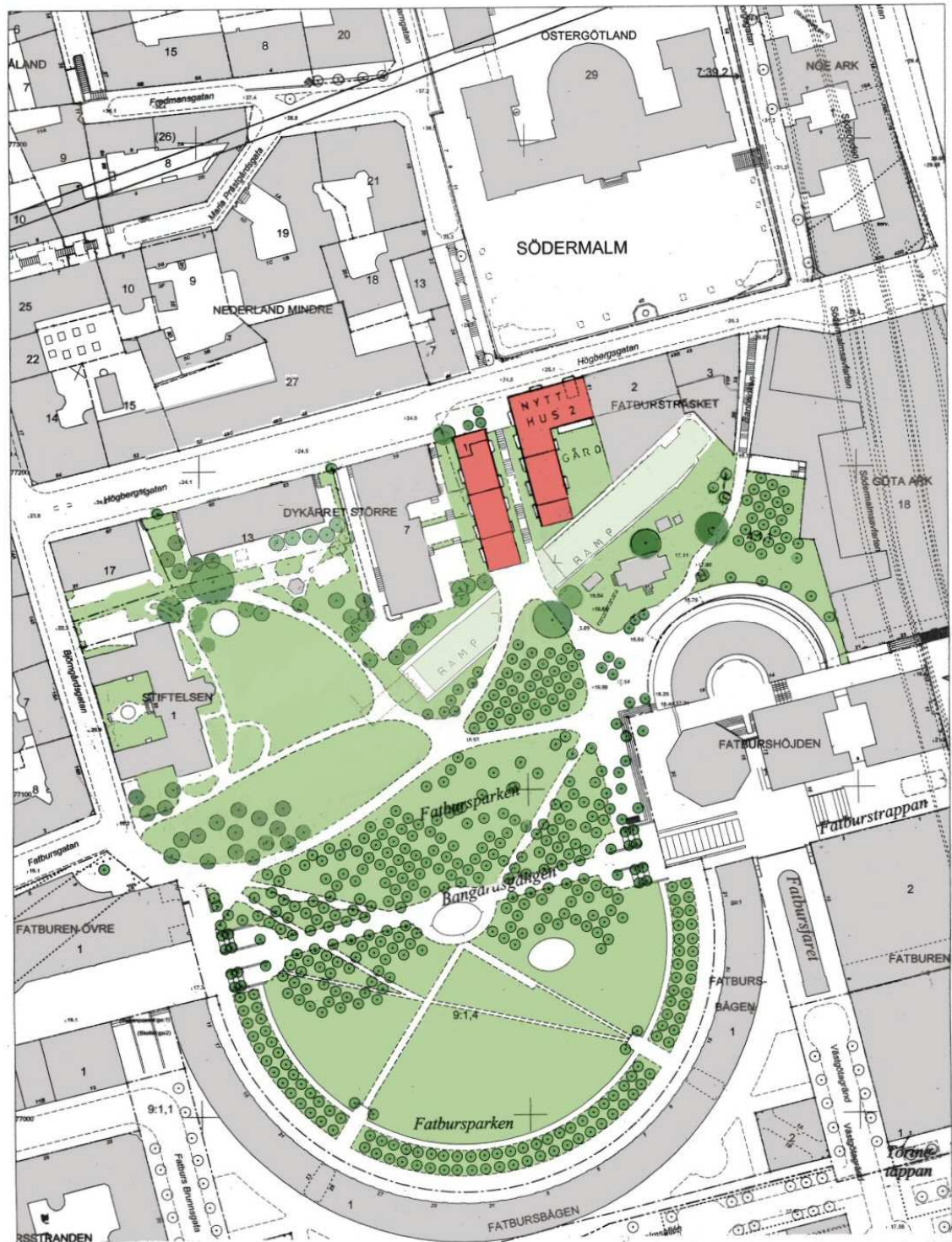
- *Utbyggnadens omfattning:* Alternativ B innebär en större utbyggnad med ca 80 lgh mot ca 65 lgh i alternativ A, samt utbyggnadsmöjlighet för Stadsmissionen i en volym som följer föreslagen struktur för bostadsbebyggelsen.
- *Ravinen:* Alternativ A tar större kulturhistorisk hänsyn genom att ravinen finns kvar i hela sin sträckning och murarna fortsatt är synliga. Bebyggelsen slutar norr om ravinen. Alternativ B medger en fyllning av ravinens västra del. Bebyggelsen kragar ut över ravinens östra del och står i ravinens föreslagna ramp.
- *Fatbursparkens utformning:* I alternativ A föreslås ravinen utformas som en del av Fatbursparken och är helt offentlig. I alternativ B fylls ravinens västra del för att skapa ytterligare parkyta i samma nivå som Fatbursparken och bebyggelsen, och ravinens östra del utgör en halvoffentlig zon mellan Fatbursparken och bebyggelsen.
- *Angöring:* I alternativ A angörs den nya bebyggelsens garage från Högbergsgatan med bilhiss. I alternativ B angörs garaget från Fatbursparken via ombyggd befintlig angöringsgata på angränsande fastighet Dykärret Större 7 och bildad gemensamhetsanläggning. Södra bangårdshuset ges angöringsmöjlighet via gemensamhetsanläggningen.

Alternativ A

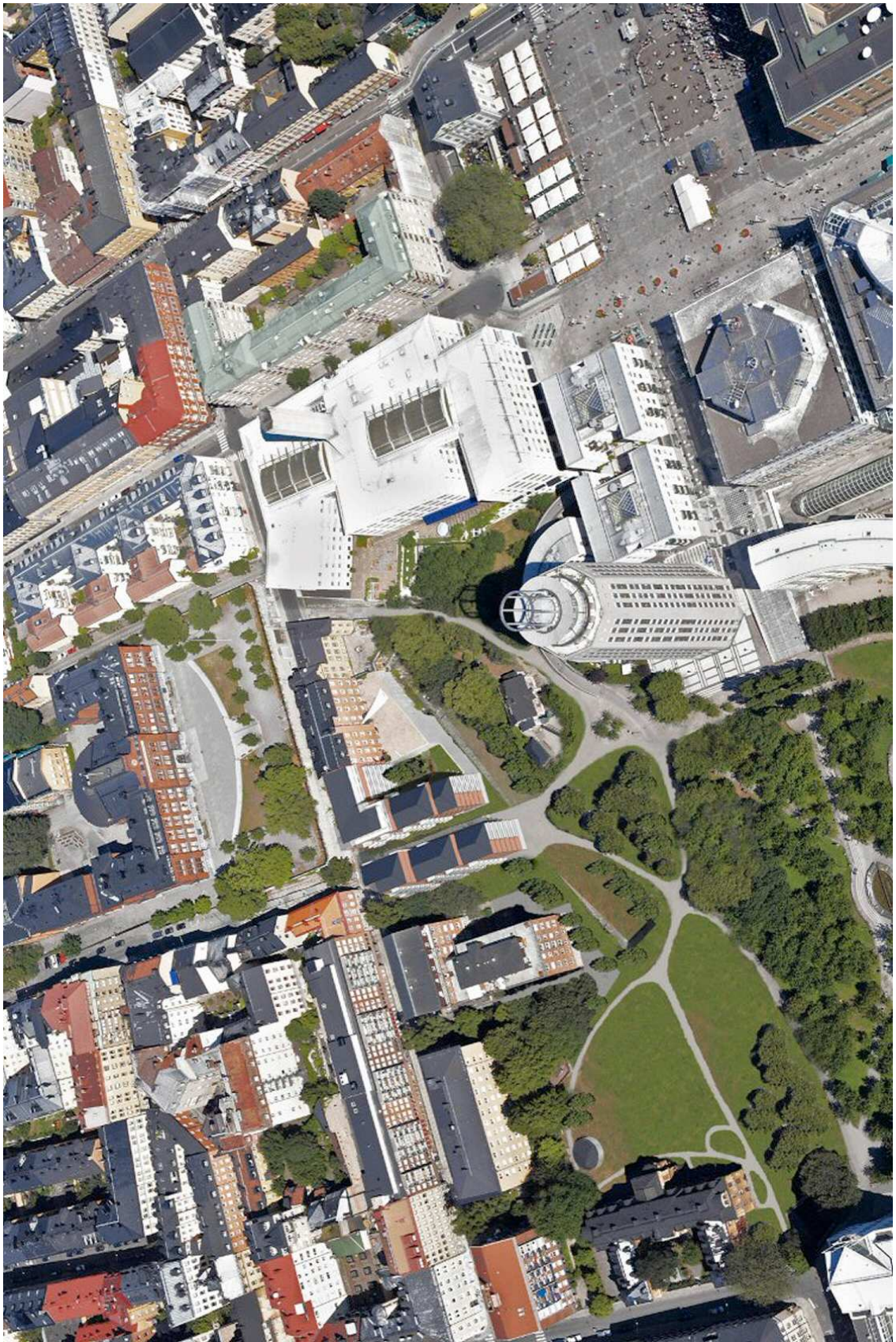
Bebyggelsens omfattning: Alternativ A innehåller ett bostadshus på vardera sidan om Kvarngatans förlängda trappgränd. Husen byggs fram till befintlig spårravin men påverkar inte ravinen eller dess murar. Förslaget rymmer två lokaler mot Högbergsgatan och ca 65 lägenheter.

Ravinen: Alternativ A innebär att ravinen bevaras. Dess västra del ska fungera som utrymningsväg från Citybanan och dess östra del ska användas som angreppsväg för räddnings- och servicefordon till Citybanan via befintlig tunnelinfart under Fatbursträsket 3. Utrymning och tillfart kan utformas som en ramp från väster och brokonstruktion över ravinen i trappgrändens förlängning, alternativt som två ramper som utgår från ett fyllt markparti i trappgrändens förlängning. Ravinens utformning ska ingå i den kommande gestaltningen av hela Fatbursparken, där det även ska utredas om ravinen kan ges ytterligare funktion som anknyter till parkverksamheten.

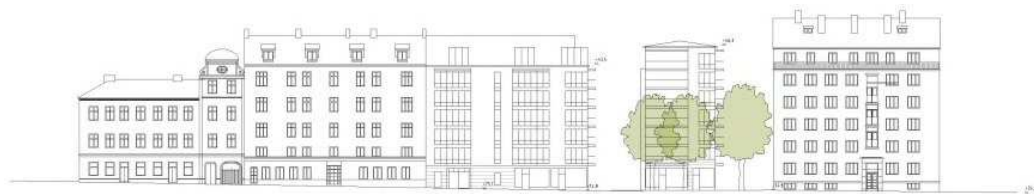
Angöring: Bostadshusens entréer lokaliseras mot Högbergsgatan och lägenheterna i flyglarna längs trappgränden nås via invändiga förbindelser. Garaget nås från Högbergsgatan via en bilhiss i det östra huset. En lokal kan skapas i det västra husets bottenplan mot Fatbursparken, men eftersom angöringsmöjlighet saknas från Fatbursparken förutsätter det en verksamhet som kan angöras genom huset.



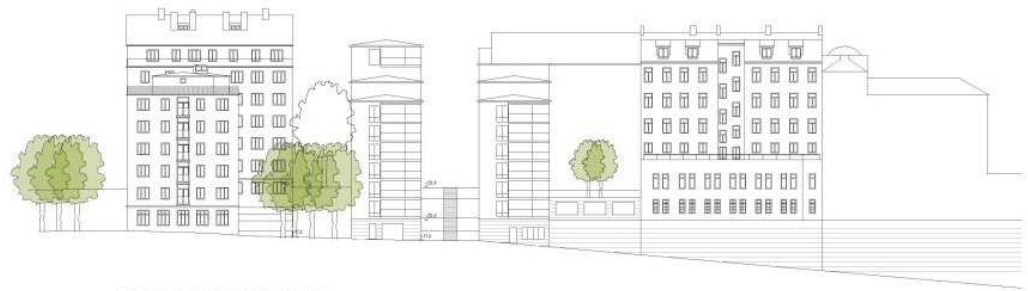
Situationsplan alternativ A.



Axonometri alternativ A.

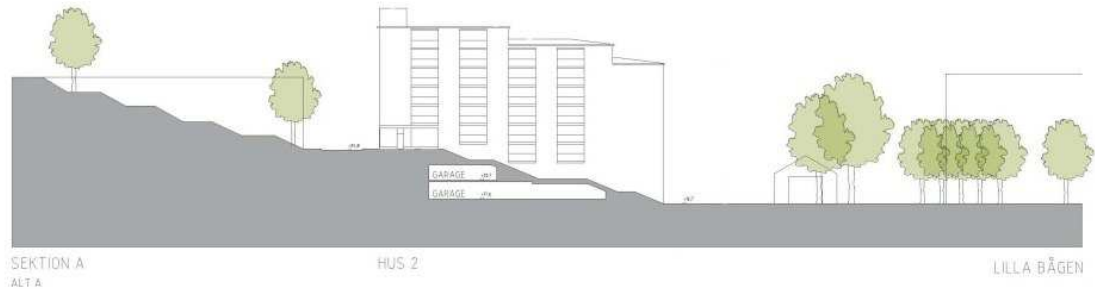


FASAD MOT HÖGBERGSGATAN
ALT A



FASAD MOT FATBURSPARKEN
ALT A

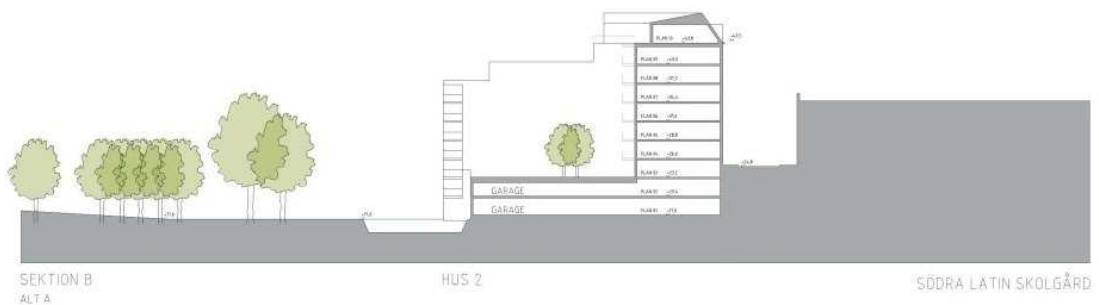
Elevationer mot Högbergsgatan och Fatbursparken alternativ A. Illustrationerna visar byggnadsvolymer med utanpåliggande balkonger, vilket är osäkert på grund av de trånga måtten mellan bostadshusen. Utformningen studeras vidare i det fortsatta planarbetet.



SEKTION A
ALT A

HUS 2

LILLA BÄGEN



SEKTION B
ALT A

HUS 2

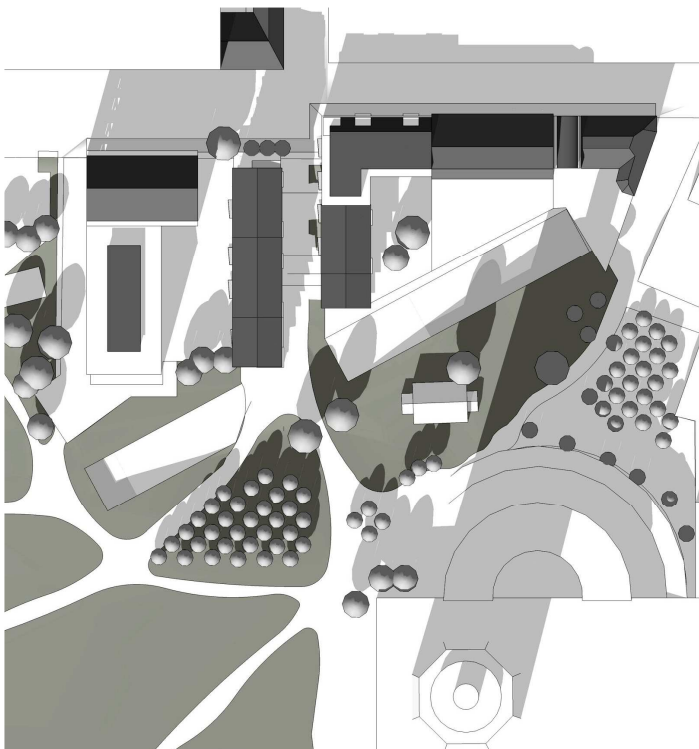
SÖDRA LATIN SKOLGÅRD

Sektioner genom trappgränd och nytt hus 2, alternativ A.

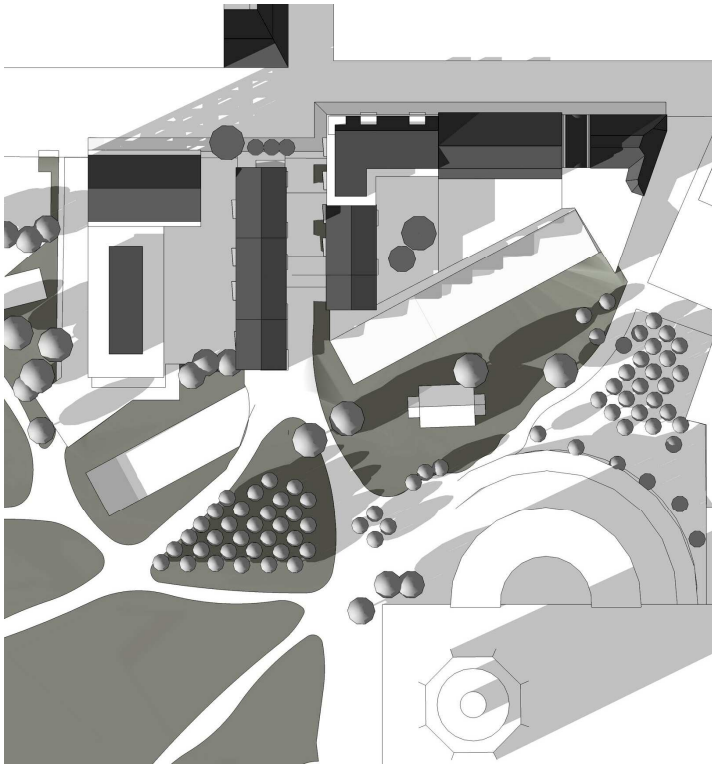
Ljusförhållanden: Solstudier visar att ljusförhållandena för i väster gränsande bostadsfastighet Dykärret Större 7 påverkas marginellt; under vår och höst sker skuggning morgon/ tidig förmiddag på fastighetens idag solbelysta norra del närmast Högbergsgatan. Lägenheterna i det västra tillkommande bostadshuset får endast indirekt ljusinsläpp från öster eftersom lägenheterna är enkelsidiga. Gården får goda ljusförhållanden under förmiddagen.



Ljusförhållanden Alternativ A 21 mars kl 9.00



Ljusförhållanden Alternativ A 21 mars kl 12.00



Ljussförhållanden Alternativ A 21 mars kl 15.00

Alternativ B

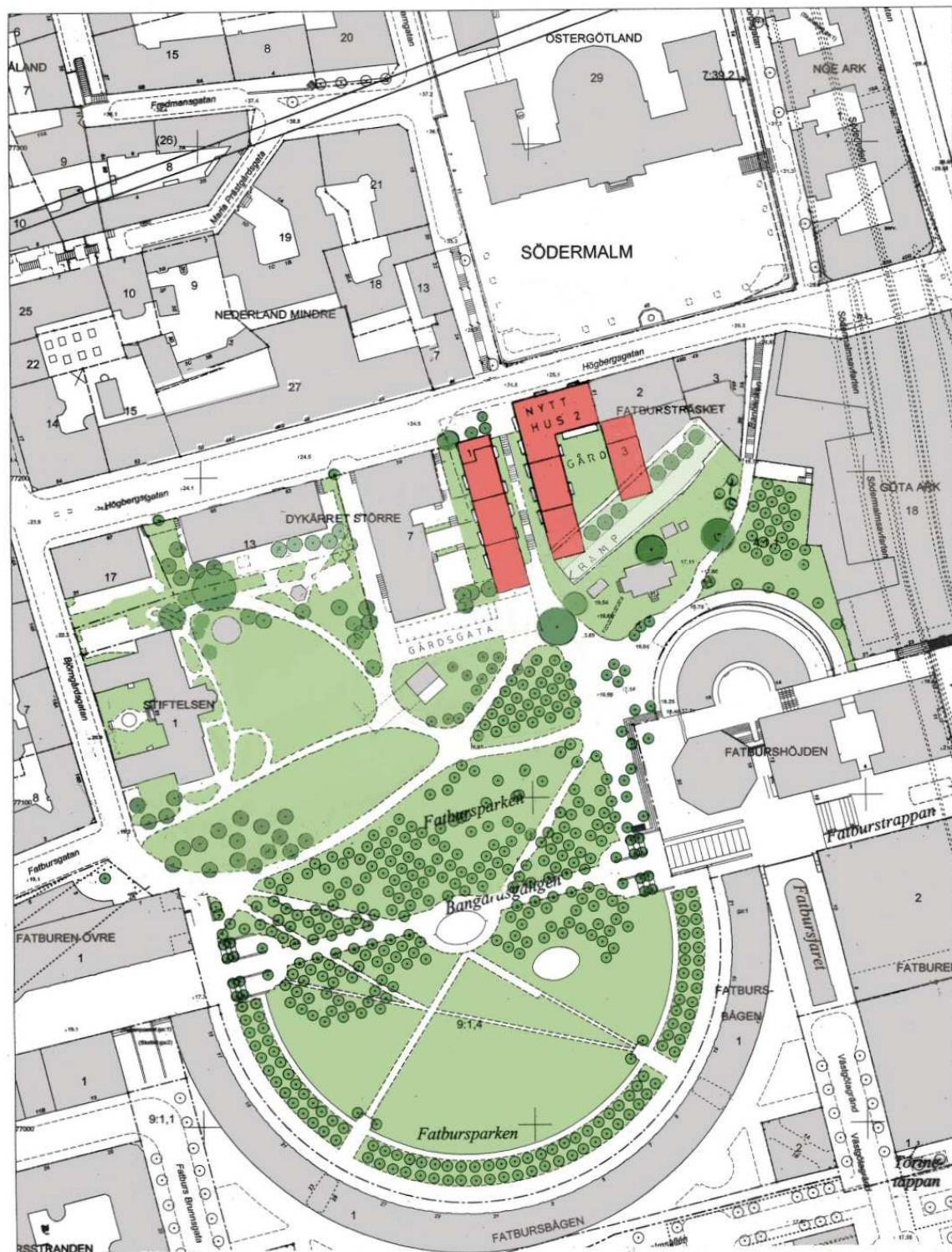
Bebyggelsens omfattning: Alternativ B innebär en större utbyggnad. Bostadshusen är liksom alternativ A placerade på vardera sidan om trappgränden, men förlängs mot Fatbursparken och kragar ut över ravinen öster om trappgränden och står i ravinens ramp. Utbyggnadsmöjlighet ges för Stadsmissionens lokaler i en flygelvolym som i skala och struktur följer föreslagen bostadsbebyggelse och ravinens riktning. Föreslagen flygelvolym rymmer sju våningar mot befintligt hus och trappar ned till fem våningar mot parken med två våningar under parknivå mot ravinen. Sammanlagt rymmer förslaget två lokaler mot Högbergsgatan och ca 80 lägenheter.

Ravinen: Alternativ B:s förslår en fyllning av ravinens västra del för att skapa större parkyta i ett plan. Utrymning från Citybanan sker genom en ny mindre byggnad söder om Dykärret Större 7 som kan ges ytterligare funktion som samverkar med parken. I ravinens östra del anläggs en ramp för räddnings- och servicefordon till Citybanan på samma sätt som i alternativ A, med skillnaden att körbanan endast upptar halva ravinens bredd. Närmast de nya byggnaderna planteras och utformas ravinen som en halvprivat zon i samklang med byggnaderna. Ravinen kan utformas med grindar vid rampens början. I alternativ B får ravinen en mer privat karaktär än i alternativ A, där ravinen helt integreras i parkutformningen och blir offentlig.

Angöring: Alternativ B föreslår att de nya bostadshusens garage angörs från Fatbursparken. Befintlig angöringsgata inom fastigheten Dykärret Större 7 byggs om och en gemensamhetsanläggning bildas. Angöringsgatans standard behöver höjas genom ökad bredd och omfördelning av höjdskillnaderna mellan Fatbursparken och Högbergsgatan för att uppnå en plan yta om fem meter vid utfarten till Högbergsgatan. Befintlig parkeringsyta inom Dykärret Större 7 flyttas och utvidgas med fler platser närmast bostadshuset. Gemensamhetsanläggningen ska utformas i samklang med den kommande gestaltningen av hela Fatbursparken och bildar en halvvoffentlig zon mellan bostadsbebyggelsen och

parken. En gemensamhetsanläggning skapar förutsättning för en mindre lokal i det västra nya husets bottenvåning mot Fatbursparken och en entré med trapphus från parksidan. En gemensamhetsanläggning möjliggör angoring till Södra bangårdshuset.

Om gemensamhetsanläggningen görs tillgänglig för allmän gångtrafik får Fatbursparken ytterligare en entré för fotgängare från Högbergsgatan, utöver entrén via trappgränden, och därmed förbättrad tillgänglighet. Att göra befintlig angoringsgata tillgänglig för allmän gångtrafik och knyta an denna till Fatbursparken är möjligt även i alternativ A.



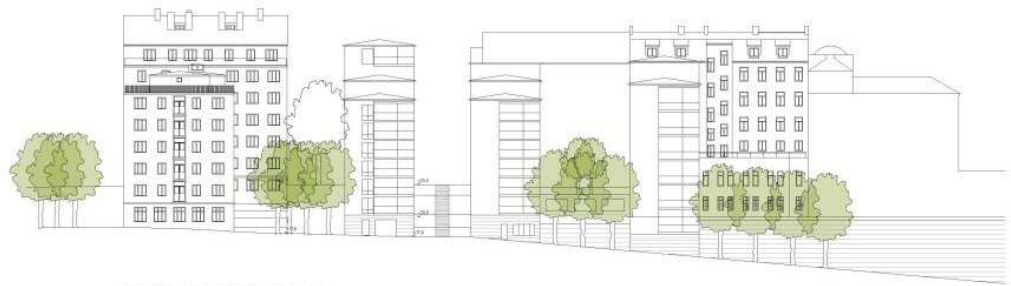
Situationsplan alternativ B.



Axonometri alternativ B.

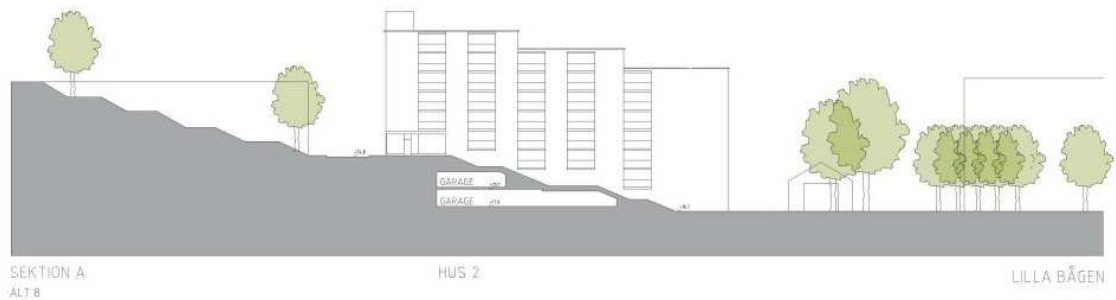


FASAD MOT HÖGBERGSGATAN
ALT B



FASAD MOT FATBURSPARKEN
ALT B

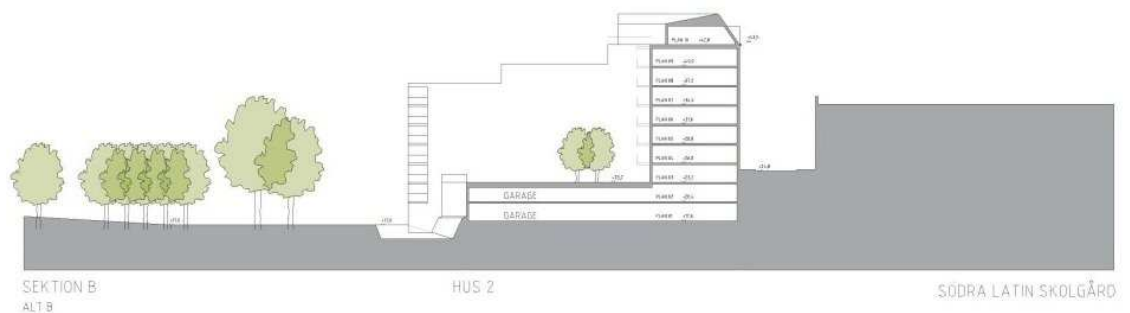
Elevation mot Högbergsgatan och Fatbursparken alternativ B. Illustrationerna visar byggnadsvolymer med utanpåliggande balkonger, vilket är osäkert på grund av de trånga måtten mellan bostadshusen. Utformningen studeras vidare i det fortsatta planarbetet.



SEKTION A
ALT B

HUS 2

LILLA BÄGEN

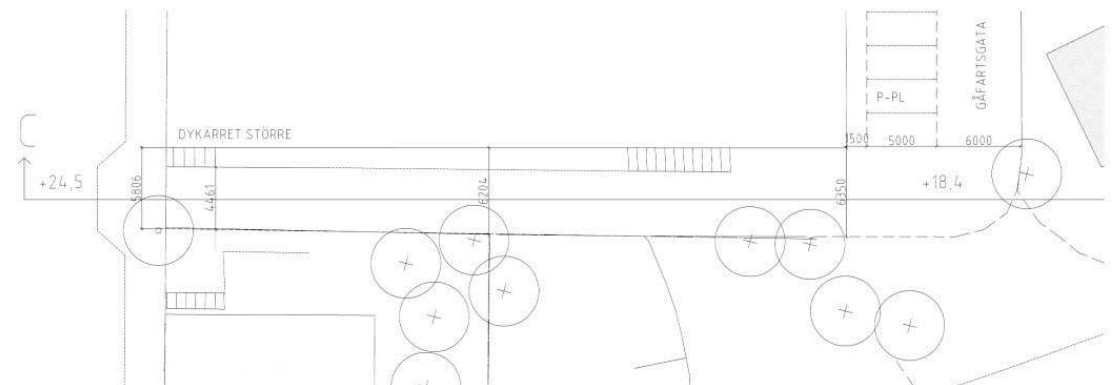
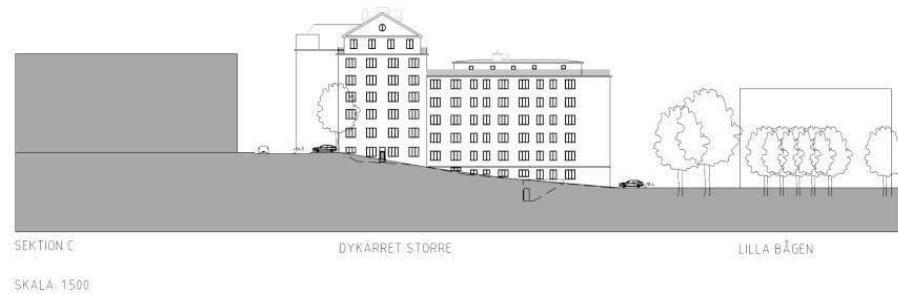


SEKTION B
ALT B

HUS 2

SÖDRA LATIN SKOLGÅRD

Sektioner genom trappgränd och nytt hus 2, alternativ B.

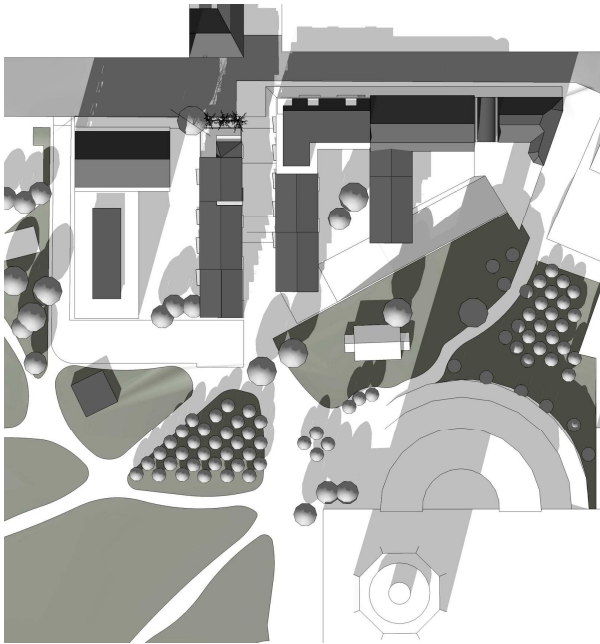


Utredning ombyggnation av befintlig angöringsgata på kvartersmark

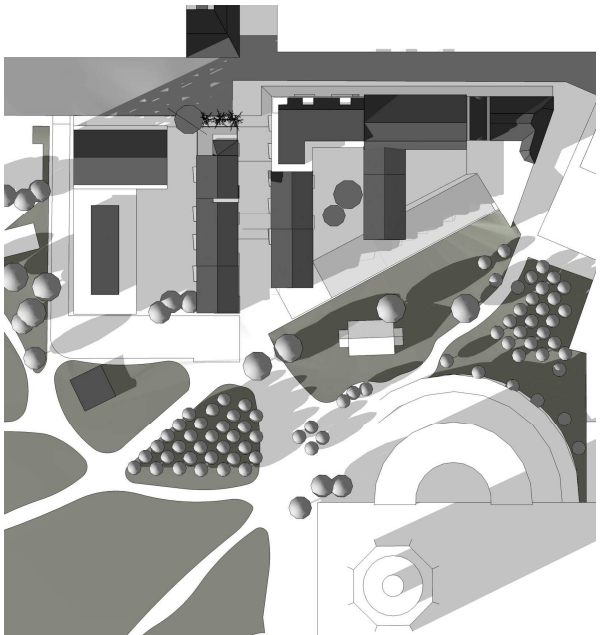
Ljusförhållanden: Alternativ B:s mer omfattande utbyggnad innebär samma påverkan av ljusförhållandena för angränsande fastighet Dykärret Större 7 som alternativ A. Angöring till det tillkommande västra bostadshuset från Fatbursparken medför att det västra huset kan få genomgående lägenheter med ljusinsläpp från två håll. Bostadsgården får sämre ljusförhållanden med en utbyggnad på angränsande fastighet Fatbursträsket 2 i öster.



Ljusförhållanden Alternativ B 21 mars kl 9.00



Ljuförhållanden Alternativ B 21 mars kl 12.00



Ljuförhållanden Alternativ B 21 mars kl 15.00

Huvudinriktning

Avsikten med programmet är att ange utgångspunkter och mål för det fortsatta detaljplanearbetet. Samrådet om programmet bör därför i första hand inriktas på följande frågor:

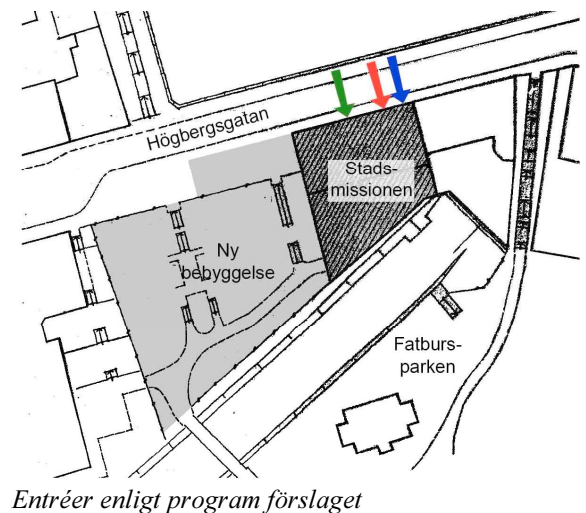
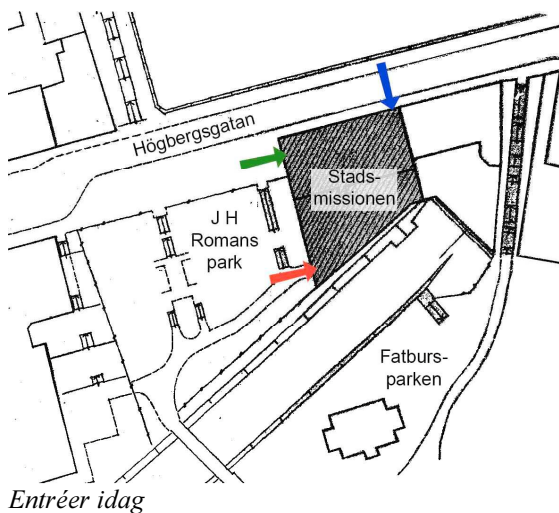
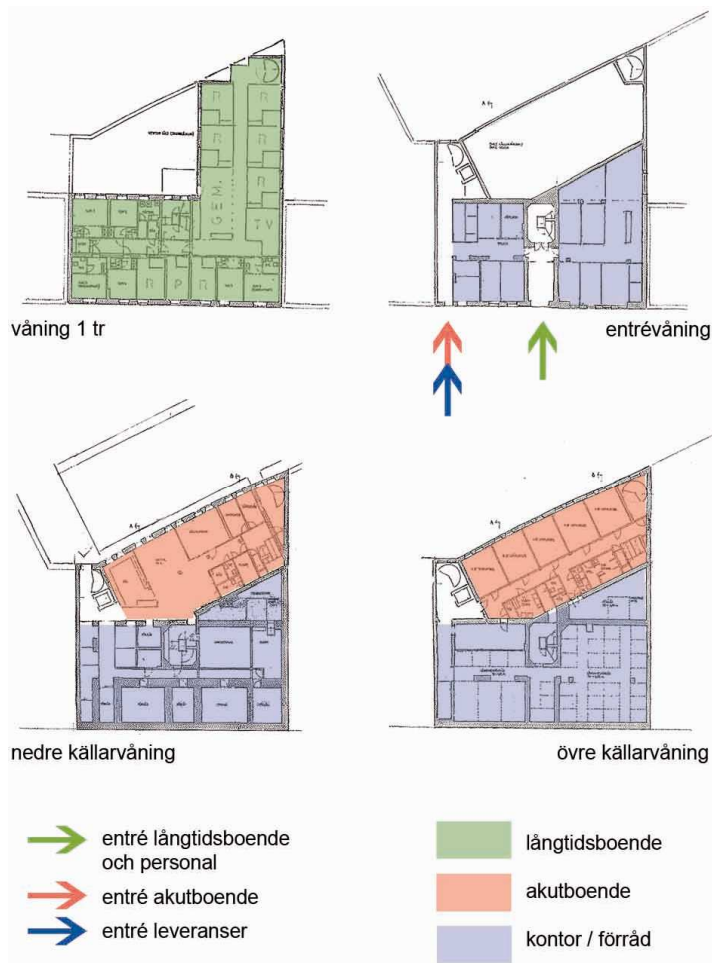
- Ger programmet stöd för antagandet att J H Romans Park kan tas i anspråk för bostadsbebyggelse för att möjliggöra överdäckningen av stambanans spårgrav så att en större, sammanhängande Fatburspark utan bullerstörning kan skapas?
- Är programförslagets inriktning att skapa en sammanhängande, öppen Fatburspark och en bostadsbebyggelse som i skala och struktur samspelar med omgivande bebyggelse och parkmiljö för att uppnå en god helhetsverkan rätt vald?

- Ger programförslagets mindre exploateringsalternativ och bevarande av hela den gamla spårravinen, eller programförslagets större exploateringsalternativ och fyllning av den gamla spårravinens västra del programområdet flest fördelar?
- Ger programförslagets angöring till den nya bostadsbebyggelsen från Högbergsgatan via bilhiss, eller angöring från Fatbursparken via gemensamhetsanläggning på kvartersmark programområdet flest fördelar?
- Finns det andra strategiska utgångspunkter och förutsättningar än de som redovisas i programmet, så att programmet behöver kompletteras för att utgöra ett bra underlag för den fortsatta detaljplaneringen?
- I programmet ingår en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning och en inledande riskanalys. Är dessa rätt avgränsade och är de utredningar och åtgärder som föreslås till detaljplaneskedet adekvata?
- Ger miljökonsekvensbeskrivningen och riskanalysen stöd för antagandet att det är möjligt att överdäcka stambanans spårgrav i Fatbursparken och bygga bostäder på stambanans befintliga överdäckning i J H Romans Park?

Fatbursträsket 2, Stadsmissionens entrésituationer

Det föreslagna östra huset ansluter mot Stadsmissionens fastighet. Utbyggnaden kräver att entréerna till Stadsmissionens fastighet omlokaliseras och lokalerna byggs om till följd av de ändrade entrésituationerna. Två nya entréer föreslås mot Högbergsgatan; en kombinerad för leveranser och besökare till akutboendet och en separat entré för långtidsboende. Stadsmissionen har angivit att separata entréer är en förutsättning för planeringen.

Alternativ entrélösning har prövats med en bro över ravinen från Fatbursparken, vilken är svår att lokalisera ett tillfredsställande läge för, då en fri höjd om 4, 5 meter under bron måste säkerställas för tillfart till Citybanan. En entré till verksamheten från Fatbursparken är inte heller tillgänglig och har ingen angöringsmöjlighet. Entréer från Högbergsgatan bedömts ha bättre tillgänglighet och ligga i ett mer publikt läge varför programmet förslår en lösning med entréer enbart från Högbergsgatan.



Utbyggnadsförslagets konsekvenser för Stadsmissionens entrésituation i Fatbursträsket 2

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att tågens bullerstörning kvarstår i Fatbursparken och för omkringliggande bebyggelse, vilken till stor del består av bostäder. Befintlig spårgrav ligger kvar som en barriär mellan Mariagårdstäppan och Fatbursparken, och Mariagårdstäppans isolerade läge med dålig åtkomst kvarstår.

J H Romans Park lämnas orörd som blomstertäppa, men utgör i sitt isolerade läge mellan den gamla spåravinen och Högbergsgatans plank en fortsatt otrygg miljö kvällstid. Stadsmissionen kan behålla sina befintliga entréer från Högbergsgatan och J H Romans Park, vilket ger en för verksamheten bra sepa-

rering av olika boendegrupper

Den kulturhistoriskt värdefulla spårravinen lämnas orörd. Utan bebyggelse och verksamheter som lyser upp och befolkar området utgör den dock kvällstid en otrygg miljö i Fatbursparken.

Leveranser till den verksamhet som bedrivs i Södra bangårdshuset sker fortsatt genom Fatbursparken i konflikt med gående och cyklister.

MILJÖASPEKTER

Miljöbedömning

Vid en sammanvägning av miljöaspekter bedömer stadsbyggnadskontoret att den aktuella detaljplanen inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i MB 6 kap 11 § och PBL 5 kap 18 §, enligt de kriterier som anges i MKB-förordningen. Det främsta skälet är att ett genomförande av planförslagets överdäckning innebär att järnvägens bullerstörning och barriäreffekter försvinner. Genomförandet bedöms inte innebära betydande risker för människors hälsa eller säkerhet då en brandventilationsanläggning dimensionerad för de nya spårtunnlarna kommer att uppföras för överdäckningen, och brandutrymning anordnas från spårtunnlarna. Miljökvalitetsnormer beträffande partiklar bedöms inte överskridas vid uppförande av bostadshusen längs Högbergsgatan, då en öppen trappgränd mellan husen bildar ett släpp mot Högbergsgatan. Planen förändrar stadsbilden påtagligt men påverkar inte något område som har erkänd skyddsstatus och innebär ingen förvanskning av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Mariagårdstäppan kommer att schaktas ur vid genomförande av Citybanan oavhängigt aktuell plans genomförande, och förutsättningar finns att återställa Mariagårdstäppan i enlighet med 1870- talets gestaltning. En sänkning av bullernivåer för kringliggande bostäder och parkmiljö och ökning av användbarheten, tillgängligheten och tryggheten i Fatbursparken främjar en hållbar utveckling, liksom uppförande av bostäder i centralt läge med god tillgång till kollektivtrafik.

Planen har ett antal miljöfrågor som är viktiga att följa upp inom planarbetet. En särskild handling, en frivillig MKB, som beskriver planens miljömässiga påverkan har därför tagits fram enligt policybeslut i Stockholm Stads kommunfullmäktige. Miljöförvaltningens bedömning är att buller, vibrationer och stömljud är de viktigaste miljöfrågorna att beakta under planarbetet. Även markföroreningar, magnetfält och förändringar av parkmark, stadsbild och kulturmiljö bör redovisas.

Buller

Den främsta bullerstörningen inom programområdet kommer från tågtrafiken som ger ekvivalenta ljudnivåer på 55-70 dB(A). Även trafiken från kringliggande gator, främst Högbergsgatan, och det allmänna bakgrundsbullret påverkar ljudnivån i området. Befintlig bebyggelse utmed Högbergsgatan har idag inte tillgång till tyst sida då den ekvivalenta bullernivån från stambanan ligger på 55-65 dB(A).

Överdäckningen av stambanan gör att bullervärdena sjunker avsevärt i hela programområdet jämfört med dagens nivåer. Befintlig bebyggelse och parkom-

råde får ekvivalenta bullernivåer mellan 45-50 dB(A). I vissa delar sjunker de ekvivalenta bullernivåerna med 20 dB(A). För bostäderna i Dykärret Större sjunker bullernivåerna med upp till 15 dB(A). Bostäderna i Dykärret Större 7 och 13 får en gårdssida med betydligt lägre ljudnivåer än i dagsläget. Även övrig bostadsbebyggelse i närområdet får minskade bullernivåer vid fasad.

De nya husens fasader mot Högbergsgatan bedöms få mellan 55-60 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Därmed överskrids det nationella riktvärdet för tillkommande bebyggelse, men genom lämplig planlösning kan samtliga lägenheter få tillgång till tyst sida för minst hälften av boningsrummen med betydligt lägre nivåer än 55 dB(A). Med genomtänkt planlösning eventuellt kompletterad med burspråk eller delvis inglasade balkonger bedöms avstegfallen kunna klaras för samtliga lägenheter. Det nordvästra hörnet i hus nr. 2, närmast Högbergsgatan behöver utredas mer detaljerat i detaljplaneskedet. Likaså behöver den nordligaste delen av hus 1 detaljstuderas. Vissa ytterfasader kräver förstärkt ljudisolering för att dämpa bullret till acceptabel inomhusnivå.

Vibrationer och stomljud

De planerade bostadshusen placeras rakt ovanpå den befintliga stambanan. De nedersta bostadsplanen är planerade att ligga på +20,4 meter vilket medför ett avstånd till räls på ca 9 meter. Den västra byggnaden hamnar även nära Citybanans spår, på ca 17 meters avstånd. Att tågen på stambanan går i betongtunnel under husen, det korta avståndet mellan spår och bostäder samt att tågens hastighet kommer att vara relativt hög medför att risken för problem i form av vibrationer och stomljud är hög. Detta behöver utredas vidare i detaljplaneskedet. Man bör i utredningen beakta den sammanlagda påverkan från både stambanan och Citybanan. Stomljusdämpande åtgärder kommer med största sannolikhet att behöva vidtas.

Luftkvalitet

Inom programområdet och längs Högbergsgatan ligger halterna för kvävedioxid och partiklar långt under miljökvalitetsnormerna. Tillskottet av trafik påverkar inte heller möjligheten att uppfylla normerna. Denna fråga behöver inte utredas vidare.

För att ventilera bort förorenad luft och eventuella brandgaser från Citybanans och stambanans tunnlar samt Södra station måste en ventilationsanläggning anordnas. Denna kommer att bestå av brandgasfläktar och fläktar för allmänventilation för att hindra att partiklar som alstras av tågtrafiken i tunnelarna förs till station Stockholm södra. Brandventilationen påverkar luftkvaliteten utomhus endast i händelse av brand. Ventilationsbyggnaden placeras under mark nordväst om Citybanan. Det som kommer att synas ovan mark är en ventilationsöppning med en diameter på cirka 8 meter. Om partikelfilter sätts in räcker en höjd om cirka ½ till 1 meter. Med partikelfilter kommer utsläppen av partiklar i parken vara mycket låg. Utan partikelfilter finns risk för höga partikelhalter i anslutning till ventilationsöppningen, troligtvis krävs ett ventilationstorn. Det finns inte tillräckligt underlag för att bedöma om miljökvalitetsnormen för partiklar klaras med ett ventilationstorn, beräkning av partikelhalterna behöver göras i nästa skede. Med någon typ av åtgärd för ventilationsanordningen bedöms luftföroreningshalterna inom programområdet vara i samma storleksordning eller något lägre än i övriga bostadsområden i Stockholms innerstad.

Elektromagnetiska fält

Nationella gränsvärden för elektriska och magnetiska lågfrekventa fält saknas. I Stockholm stads miljöpolicy finns ett riktvärde för nyproduktion av bostäder, skolor, daghem och lekplatser. Magnetfältsnivån bör inte överstiga 0,2 μT mätt som årsmedelvärde.

Tågtrafiken kommer att fördubblas i och med att Citybanan byggs vilket kommer medföra en ökning av de magnetiska fälten inom planområdet. Ett antal åtgärder planeras för att minska magnetfältets nivåer och de magnetfält som Citybanan ger upphov till i markplan beräknas till under 0,2 μT som årsmedelvärde. Det är dock stambanans magnetfält som riskerar att medföra höga magnetfältsnivåer i den planerade bostadsbebyggelsen. Enligt utredningen om magnetfält kommer nivåerna i bostadsbebyggelsen ligga på 0,3 – 0,4 μT efter att Citybanan tagits i bruk. Åtgärder som sänker magnetfälten behöver utredas under fortsatt planprocess.

Risk och säkerhet

Stambanan utgör transportväg för farligt gods. Överdäckningen medför en ökad säkerhet för människor som bor och vistas i området. Påverkan på omgivningen blir mindre i händelse av brand, explosion och gasutsläpp eftersom överdäckningen skyddar.

I och med överdäckningen ställs krav på mekanisk brandventilation för Citybanan. En brandventilation som är gemensam för både Citybanan och stambanan kommer att därför att installeras. Brandgaserna från en brand i Citybanan evakueras från tunneln i direkt anslutning till Mariagårdstäppans östra del. Brandgaserna från stambanan fångas upp vid tak och leds genom fläkttrummor i tunneltaket ovanför Citybanan ut till ventilationsbyggnaden.

Utrymning från stambanan och Citybanan kommer att ske till Fatbursparken, strax söder om nuvarande norra tunnelmynning. För Citybanan anläggs utrymningsvägen som en gångväg tvärs stambanans spårområde.

En inledande riskanalys för den tillkommande bostadsbebyggelsen ovan stambanans betongtunnel har tagits fram för att översiktligt utvärdera vilken hänsyn som behöver tas till identifierade risker i den fortsatta planeringen, och hur detta kan påverka utformningen och användningen av bebyggelsen. Grovanalysen visar att antalet risker som behöver studeras i en fördjupad analys är begränsat och omfattar olycksrisker förknippade med transporter av massexplosiva ämnen samt oxiderande ämnen och organiska peroxider. Dessa scenarier bedöms kunna inträffa med mycket låg frekvens men leda till mycket allvarliga konsekvenser, varför dessa behöver studeras vidare i en fördjupad riskanalys. Den mycket begränsade mängden giftiga gaser som transporteras på stambanan medför att sannolikheten för detta skadescenario är så lågt att det inte bedöms vara rimligt att behandla i den fortsatta processen

Järnvägstunneln förutsätts vara utformad så att händelser som urspårning eller olika brandförlopp inte medför att personer i ovanpåliggande bebyggelse riskerar att förolyckas. Gemensamma bärande konstruktioner för betongtunnel och ovanpåliggande ny bebyggelse ska vara dimensionerade för ett brandförlopp som innebär att de inte rasar innan ovanpåliggande bebyggelse hunnit utrymmas. Bärning av bebyggelse på överdäckningen tas i så stor utstäckning som

möjligt ned med separat bärning på exempelvis tunnelväggarna eller vid sidan av dessa.

Kulturmiljö och stadsbild

Programförslagets alternativ B medger att en del av den gamla kulturhistoriskt värdefulla spårravinen fylls. Därmed påverkas områdets kulturhistoriska värde negativt. Eftersom tunnelmynningen till den gamla järnvägstunneln och övervägande del av spårravinen blir kvar bedöms den negativa påverkan på kulturmiljön bli liten.

Bostadsbebyggelsen bedöms inte skada de kulturhistoriska värdena då en del som tidigare varit bebyggd bebyggs. Att J H Romans Park försvinner medför inga negativa konsekvenser för kulturmiljön eftersom den endast har funnits sedan början av 1990-talet.

Programområdet ligger inom det stora riksintresseområdet för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården. Programområdets kulturhistoriska miljöer har dock inte tagits med som värdebärare för riksintresset. Programförslaget bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljön.

Sammantaget bedöms programförslaget medföra positiva konsekvenser för stadsbilden eftersom Fatbursparken och Mariagårdstäppan kan bli en samlad parkmiljö utan störande inslag samtidigt som bebyggelsen längs Högbergsgatan förstärker känslan av tät stadsmiljö och ger möjlighet till mer stadsliv. Skalan på bebyggelsen överensstämmer med omgivande bebyggelse. Den största förändringen för stadsbilden bedöms vara att stambanans negativa påverkan på Fatbursparken och Mariagårdstäppan försvinner, vilket bedöms ge stora positiva konsekvenser för stadsbilden.

Programförslaget medför att en öppen grön yta med möjlighet till utblickar över den gamla spårravinen och Fatbursparken delvis försvinner. En öppning mellan de två bostadshusen skapas dock i Kvarngatans förlängning. Därigenom kvarstår stråket från Maria Magdalenas kyrka till Fatbursparken.

Naturmiljö, lokalklimat och rekreation

Programområdet består till övervägande del av parkmark och ligger inom en del av staden som enligt sociotopkartan har mycket begränsad tillgång till friytor. Mindre än 25 % av marken i områdena i väster, öster och söder om programområdet består av friytor med god kvalitet.

Bebyggelsen berör ingen skyddsvärd natur. Parkens betydelse för spridning bedöms som begränsad. Programförslaget medför dock att en uppvuxen kryddträdgård försvinner, vilket är negativt. Detta kompenseras dock av den parkmark som tillförs. Sammanlagt ökar omfattningen av parkmark eftersom tillskottet av ny parkmark är större än den parkyta som tas i anspråk för ny bebyggelse. Parkmarken täcker en större sammanhängande yta genom att Fatbursparken och Mariagårdstäppan binds samman. Parken blir härigenom tillgängligjord för rekreation för en bredare publik och tystare till följd av överdäckningen. Programförslaget medför även att de mest solbelysta delarna av parkområdet kommer få ökad tillgänglighet. Området bedöms bli tryggare att vistas i än i dagsläget.

Mark och vatten

Grundvattnet ligger cirka 3-4 meter under markytan söder om stambanan, vilket motsvarar en nivå av +13 meter. Genom överdäckningen kommer ingen nederbörd att nå spårområdet och därmed uppstår inget förorenat dagvatten från detta område. Byggandet av två bostadshus med anslutande gångbanor mm medför att andelen hårdgjord yta ökar. Dagvatten från området kommer dock ha en låg föroreningsgrad eftersom det rör sig om en bostadsmiljö med begränsad biltrafik. Möjligheten till LOD alternativt trög avrinning från området med bostadsbebyggelsen bör undersökas.

Markarbeten kommer att ske i Mariagårdstäppan samt de närmsta delarna av Fatbursparken. I området där programmet föreslår att utrymningsvägen för Citybanan och stambanan mynnar låg tidigare en bensinstation och där finns markföroreningar i form av kolväten som troligtvis utgörs av rester från petroleumprodukter. Området där betongmuren söder om stambanan byggs är inte undersökt men det bedöms finnas risk för markföroreningar även i detta område. En markmiljöundersökning av de områden söder om stambanan som kommer att beröras av markarbeten och som inte undersökts hittills behöver göras.

Mariagårdstäppan grävs ut vid byggandet av Citybanan men en något större urschaktning behövs på grund av överdäckningen. Denna mark har låga halter av metaller och PAH, halterna som understiger riktvärdena för parkmark och mindre känslig markanvändning. Därmed kan denna jord eventuellt återanvändas vid återetableringen av parken.

Det bedöms inte finnas risk för föroreningar i området för bostadsbebyggelsen.

Vid byggnadsarbetena kommer förorenad jord tas om hand på ett kontrollerat sätt. Risken för att föroreningar sprids minskar därmed.

GENOMFÖRANDE

Exploateringsekonomi

För att finansiera överdäckningen av befintliga spår beslutade exploateringsnämnden 2006-05-23 om markanvisning för bostadsbebyggelse vid Högbergsgatan i Johan Helmich Romans Park åt JM. Exploateringskontoret har tecknat samarbetsavtal med banverket. Enligt avtalet åtar sig banverket att utföra överdäckningen i samband med att Citybanan byggs mot att Stockholms stad bekostar arbetet.

Tidplan

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande med programskede enligt följande tidplan:

Programsamråd	januari- februari 2008
Redovisning SBN	mars 2008
Plansamråd	juli- augusti 2008
Redovisning SBN	oktober 2008
Utställning	december 2008
Antagande SBN	februari 2009

MEDVERKANDE

Planarbetet genomförs med konsultmedverkan, i programskedet genom Nyréns Arkitektkontor. JM AB har anlitat Nyréns Arkitektkontor för projektet. Kostnaderna för planarbetet täcks genom planavtal.

Stadsbyggnadskontoret

Monika Joelsson Vestlund, planhandläggare
Tel. 08- 508 27 369

Exploateringskontoret

Jörgen Nygård, projektledare
Tel. 08- 508 26 948
Gösta Olsson, projekteringsledare inom landskapsarkitektur
Tel. 08- 508 26 521
Ingmarie Ahlberg, gruppchef Miljögruppen
Tel. 08- 508 26 454

Tyréns

Marianne Klint, MKB konsult

Nyréns Arkitektkontor AB

Johan Nyrén, arkitekt
Elisabeth Lundberg, arkitekt
Sofia Westerlund, planarkitekt
Maria Engström, planarkitekt

JM

Gunnar Landing
Allan Rasmussen

Illustrationsmaterial

Illustrationsmaterial programförslag överdäckning och parkmiljö är framtaget av Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB

Illustrationsmaterial programförslag bebyggelse och verksamhet är framtaget av Nyréns Arkitektkontor AB