

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-04-29, Dnr-2013-01783

Barnängsgatan

Bondegatan

Norra gatan

Persikogränd

Tegelviksgatan

Granskningshandling

140623

KVARTERET PERSIKAN

Utredning kring trafikfrågor,
kvarterstruktur
och de offentliga rummen



Stockholms
stad

Medverkande

Stockholms Stad:

Exploateringskontoret:

Ewa Reuterbrand

Patrik Berglin

Lars Fyrvald

Stadsbyggnadskontoret:

Inge Almqvist

Malin Olsson (Tengbom)

Sweco (konsult):

Adam Webber (trafik)

Emma Wiklund (trafik)

Joel Berring (landskap)

Kenneth Hildén (landskap)

Fanny Rading Heyman (landskap)

Innehåll

INLEDNING	3
NULÄGESBESKRIVNING	4
DAGENS TRAFIKFÖRUTSÄTTNINGAR	6
FÖRSLAG TILL NY STUKTUR OCH UTFORMNING	8
ILLUSTRATIONSPLAN	22
ANALYS TRAFIKALSTRING	24
FORTSATT ARBETE	26

INLEDNING

Utredningen för de offentliga rummen och gatorna i kv. Persikan är framtagen som ett underlag inför start-PM och planprogram inför exploatering av området med framförallt bostäder. Arbetet har innefattat utredning på en övergripande områdesnivå i samband med detaljplanearbetet, samt detaljerade struktur- och gaturumsutredningar.

Syfte

Syftet med projektet är att bygga en innerstads-miljö som kopplas till intilliggande områden. I och med att en stor, solid byggnadsvolym rivs skapas möjlighet för nya bostadskvalitéer, nya offentliga rum och nya kopplingar och passager.

Utgångsläge

Projektområdet är beläget på nordöstra delen av Södermalm mellan Tegelviksgatan och Barnängsgatan och omfattar framförallt SLs nuvarande bussdepå Söderhallen. Även Spårvägs- och Leksaksmuseet ligger inrymt i lokalerna. 2001 började ett programarbete för den nya bebyggelsen i området och 2004 anvisade gatu- och fastighetsnämnden mark för uppförande av drygt 800 lägenheter, med förutsättning att bussdepån låg kvar. Konstruktionstekniska frågor gjorde att arbetet avstannade tills en möjlig plats för ny bussterminal identifierades i Fredriksdal. Byggstart för den nya terminalen ägde rum 2012 och bussterminalen beräknas kunna flyttas år 2017, då även rivning av kvarteret Persikan kan påbörjas. (Tjänsteutlåtande DNR E2012-513-01530).

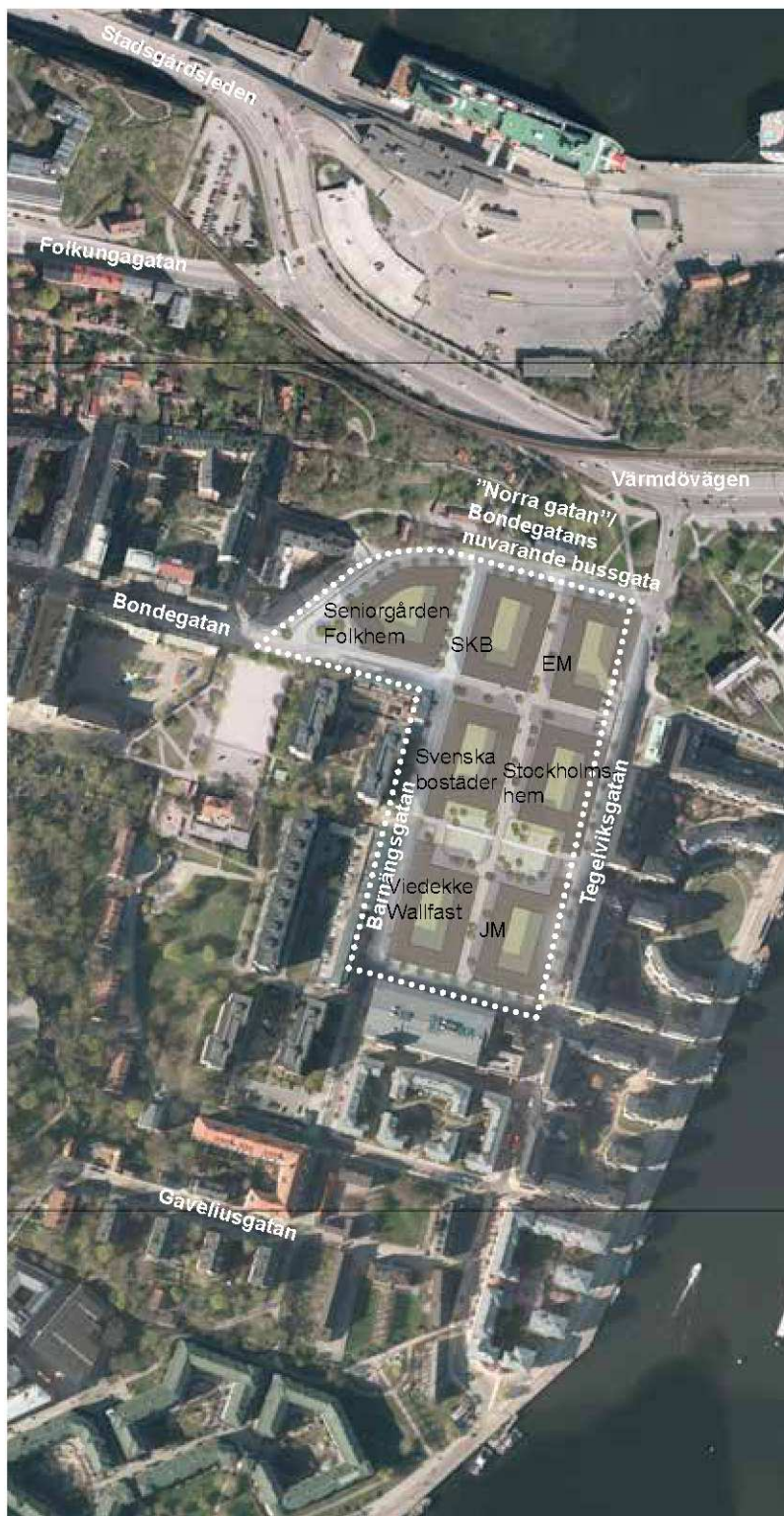
De byggherrar som fått markanvisning inom detaljplanen redovisas i illustrationen.

Arbetsätt och moment

Utredningen har utförts i ett nära samarbete mellan exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret samt involverade konsulter. Processen har också involverat byggherrar med ansvariga arkitekter för de enskilda kvarteren. Samråd med trafikkontoret har skett under arbetet. SLL har rådfrågats under arbetets gång. Arbetet har bestått av olika studier, workshops och analyser. Resultat och delresultat redovisas i denna rapport och tillhörande bilagor.

Utgångspunkter

En viktig utgångspunkt i arbetet med strukturen har varit gatunätets hierarki. Principen utgår från Stockholms stads framkomlighetsstrategi och det innebär att hållbara trafikslag som gående, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras. Viktiga aspekter i arbetet är trygghet, tillgänglighet, barns rörelser, exploaterbar yta, kvalitativa vistelseytor, orienterbarhet, framkomlighet, trafiksäkerhet, topografi och stadsmässighet.



Illustrationsplan över kvarteret i Persikan 5 med dess omgivning. I planen redovisas de byggherrar som har markanvisningar.



Läsanvisningar:

Kv. Persikans gatunät kommer att förändras i samband med den nya bebyggelsen i området och Bondegatans nuvarande bussgata har därför kallats för "Norra gatan" i förslagsarbetet. Gatans placering kan ses i illustrationsplanen ovan.

NULÄGESBESKRIVNING

Kvarteret Persikan utgör den yttre nordöstra delen av Södermalm. Planområdet ligger intill Värmdövägen och Norra Hammarbyhamnen. Vitabergsparken ligger strax väster om området.

MÅLPUNKTER OCH ENTRÉER

Förutom Spårvägs- och Leksaksmuseet upplevs området för boende och besökare idag inte som en målpunkt, utan utgör snarare en barriär som bryter Bondegatan och hindrar koppling mellan Vitabergsparken och Norra Hammarbyhamnen. Det finns flera viktiga målpunkter för barn i området såsom Sofia skola. Skolan har ca 800 elever i årskurs F-9. Det finns även ett flertal förskolor i området. Vitabergsparken och Tengdahlsparken med intilliggande grönområden är viktiga platser för lek.

TOPOGRAFI

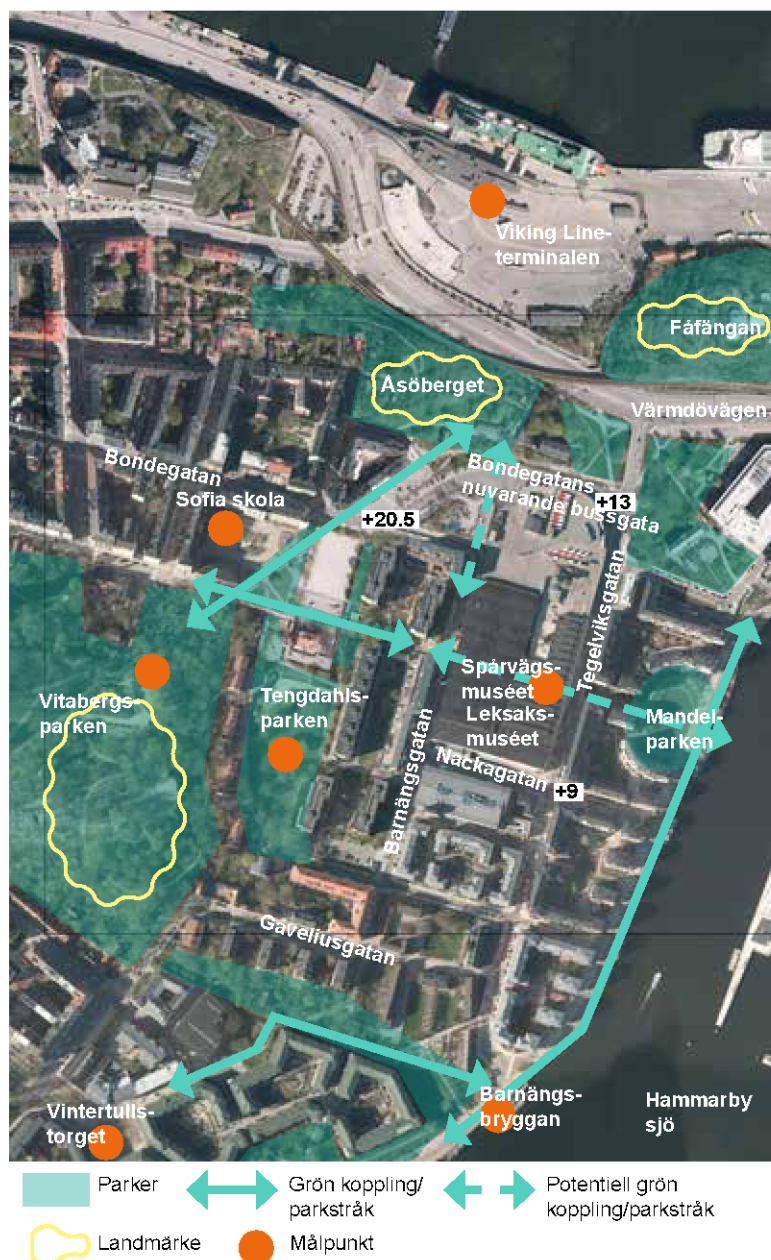
Området präglas av sin relation till omgivande höjdformationer, framförallt Vitabergsparken och Åsöberget. Högsta höjden inom planområdets gatunät är där Bondegatan möter kvarteret Persikans västra kant (+20,5). Därifrån lutar gatunätet ner mot öster, via Barnängsgatan eller Bondegatan (bussgatan), till områdets lågpunkt på Tegelviksgatan (+9,0). En del gator uppnår inte god tillgänglighetsstandard gällande lutningar (max 5 %).

GATUSTRUKTUR

Idag består området av varierande bebyggelse och gatustruktur. Inslag av kullerstengator vid kulturhusen på Åsöberget. Stenstadsbyggelse från förra sekelskiftet med 18-metersgator utan träd samt 1990-talsbebyggelse längs Barnängsgatan, Tegelviksgatan och Norra Hammarbyhamnen med dess karakteristiska gator. Områdets kuperade karaktär har format gatunätet och är en bidragande orsak till att ett antal gator slutar i vändplaner. Den stora befintliga bussdepåns sätter också sin prägel på gatustrukturen.

OFFENTLIGA PLATSER OCH GRÖNA RUM

I närområdet finns omfattande 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. Norr om kvarteret Persikan ligger Åsöbergets kulturmiljö med äldre trähusbebyggelse inbäddad i lummig grönska. Kulturmiljöns grönska övergår i en öppen gräsyta vid korsningen Tegelviksgatan/ Bondegatan. Denna yta, samt den mer trädbevuxna parkmark som ligger på östra sidan av Tegelviksgatan är bullerstörda och påverkade av den närliggande trafikleden. Mandelparken har ett mycket bra läge vid vattnet och ligger centralt i ett urbant vattenlandskap. Parken är idag underutnyttjad. Det finns relativt få torgplatser på östra Södermalm och Vintertullstorget är det enda torget i närområdet.



Detaljerad beskrivning av omgivande parker

Ur Parkplan Södermalm (2009)

MANDELPARKEN

Storlek: 0,5 ha

Parken anlades i början av 1990-talet i samband med kringliggande bebyggelse. Namnet antogs 1996 och kommer av att platsen ligger i kv Mandeln. Den ovala parken består av en mjukt skålad gräsyta som omges av grusade gångvägar med parksoffor och rader av körsbärsträd. Vackra stödmurar bekladda med granit gränsar mot de högre belägna bostadsgårdarna. En smal, grändliknande, kil med trappa leder in mot Tegelviksgatan.

Sociala värden: picknick, sitta i solen, spontan bollek

TENGDAHLSPARKEN

Storlek: 2,2 ha

Under 1700-talet hade trädgårdsmästare Fagge sina odlingar här. Arbetet med att skapa en park kom igång 1938. Parken och gatan har fått sitt namn efter Knut Tengdahl (1867-1935), som var riksdagsman och ordförande i stadsfullmäktige. Delar av parken anlades som terrasser med stenmurar. Nedanför dessa avsattes en stor yta som bollplan och en stor öppen gräsplan. Man arrangerade också en plaskdamm med en liten bro.

Södra delen av parken består främst av gräsmatta med uppvuxna träd och buskar. En lång pergola med soffor i svalkande halvskugga finns också för den som vill vila sig en stund. Plaskdammen, som är centralt placerad, har nyligen rustats upp. På de södervända terrasserna, framför den äldre byggnaden, finns lekplatser. Den västra erbjuder lek för småbarn med balanslek, klätterhus och en stor sandlåda. På den östra, som vänder sig till lite äldre barn finns en öppen grusplan för spring-, boll- och klätterlekar. Närmare Sofia skola finns en bollplan och lek- och idrottsytor.

Sociala värden: boll, grön oas, lek, picknick, sitta i solen, vattenlek

ÅSÖBERGET

Storlek: 1,3 ha

"Parken ovanför Tegelvikstorget" fick 1885 namnet Åsöberget. Nuvarande planteringar och sittplats uppe på Åsöberget kom till 1968. Området består till största delen av bergsbranter med gallrad naturmark. Ett nät av gångvägar länkar samman de olika delarna. Från närliggande gator ansluter trätrappor. På bergets topp finns en parkliknande del med klippta gräsytor och grupper med planterade buskar och träd. Parksoffor vända mot vattnet erbjuder en vidunderlig utsikt ut över Saltsjön och hamnområdet. Längs Lotsgatan, som går genom det äldre småhuskvarteret, finns några mindre perennplanteringar. Stugorna klättrar ut på berget där naturlandskapet tar vid. En bit upp från gatan, på väg mot toppen, finns en idag igenvuxen, grusad terrass med rasade murar och en parksoffa. Från denna plats leder en lång trappa av granit ned mot Londonviadukten. Ett stycke ytterligare närmare toppen finns längs stigen en rad av karaktärsskapande kandelaberträd - lindar och lönnar. Området är av riksintresse för kulturminnesvården.

Sociala värden: grön oas, promenader, rofylldhet, sitta i solen, utsikt

Området erbjuder förutom den vackra utsikten en njutbar blandning av natur och kultur. Det unika gångstråket genom den välbevarade historiska miljön med små röda stugor kan bitvis liknas vid en historisk upptäcktsfärd.



Mandelparken.



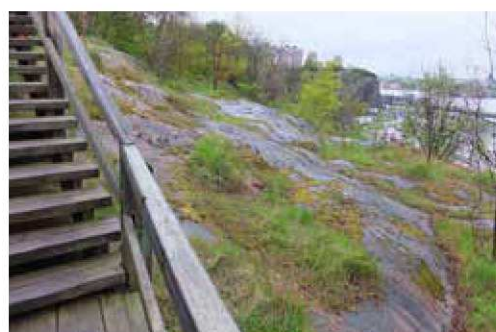
Tengdahlsparke.



Vitabergsparken.



Kulturhistorisk bebyggelse.



Utblick från Åsöberget.

DAGENS TRAFIKFÖRUTSÄTTNINGAR

Befintligt trafiknät

GÅENDE

Gående kan idag röra sig på trottoarer på båda sidor längs Bondegatan, Tegelviksgatan, Barnängsgatan och Nackagatan. Längs det som idag är Bondegatans nuvarande bussgata hänvisas gående till intilliggande gång- och cykelbana, som ligger ca 1 meter lägre än gatan. Området norr om Bondegatans nuvarande bussgata nås med trappor.

CYKLISTER

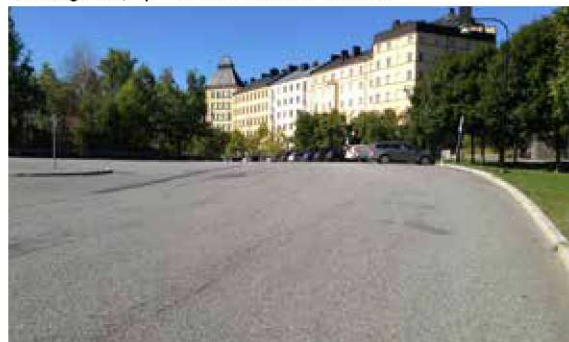
Området ligger i nära anslutning till stadens cykelpendlingsstråk längs Värmdövägen/Folkungagatan/Stadsgårdsleden. Det kopplas via en gång- och cykelbana som går längs Bondegatans nuvarande bussgata för att sedan leda ut cyklisterna i blandtrafik i höjd med Sofia skola. I övriga delar sker cykling i blandtrafik.

KOLLEKTIVTRAFIK

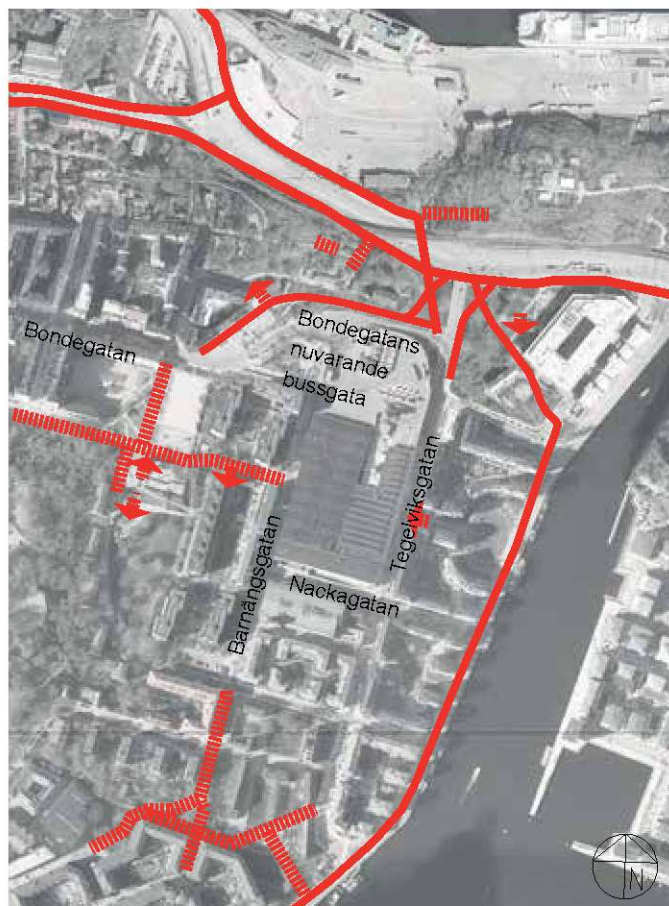
Idag trafikeras området av stombuss nr 2, buss nr 66, 55 samt nattbuss nr 96 (se karta). Samtliga busar, förutom nr 55, går via Bondegatans nuvarande bussgata till Tegelviksgatan och stannar vid hållplats Spårvägmuseet. Buss nr 55 trafikerar Norra Hammarbyhamnens kaj och vänder vid Nackagatan. Längs Nackagatan finns idag en reglerhållplats för busstrafik. Förutom de busslinjer som trafikerar området genererar bussdepån ytterligare busstrafik. Längs Värmdöleden trafikerar ett flertal busslinjer från Slussen vidare österut mot Nacka-Värmdö. Närmaste hållplatser till dessa linjer finns vid Londonviadukten samt Danvikstull.



Bondegatan, vy mot kv. Persikan österut.



Bussgatan västerut mot Bondegatan med stora asfaltsytor.



GC-nät (röda linjer) samt gångvägar med viss cykeltrafik (streckade linjer) samt trappor (pilar).



Kollektivtrafiknät. Närhet till hållplats inom en radie på 300 m.

BILTRAFIK

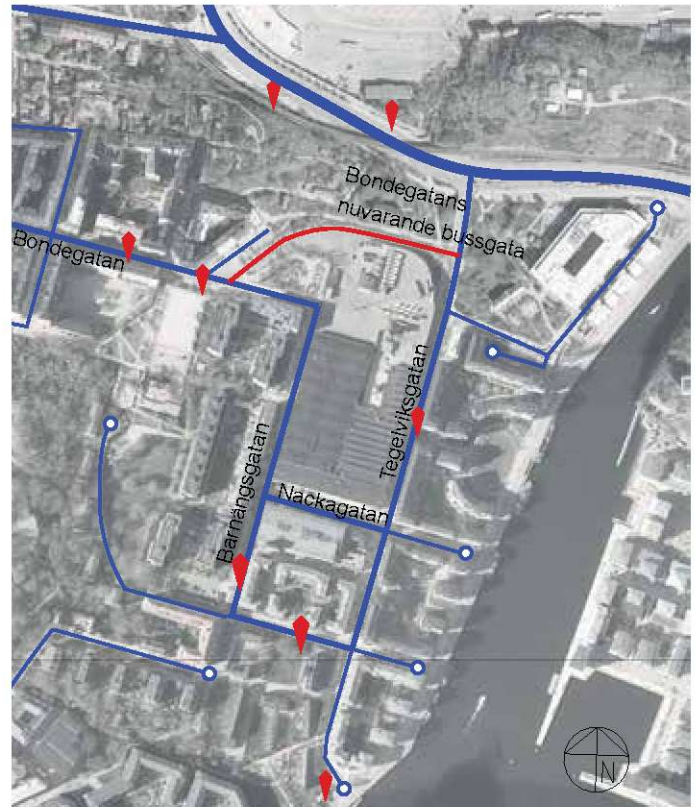
Biltrafik är tillåten på samtliga gator i området förutom mellan Bondegatan och Tegelviksgatan som i dagsläget är reglerad som bussgata. Parkering och angöring för bil finns längs gatan på Bondegatan, Tegelviksgatan och Barnängsgatan.

DAGENS FORDONSTRAFIKFLÖDEN

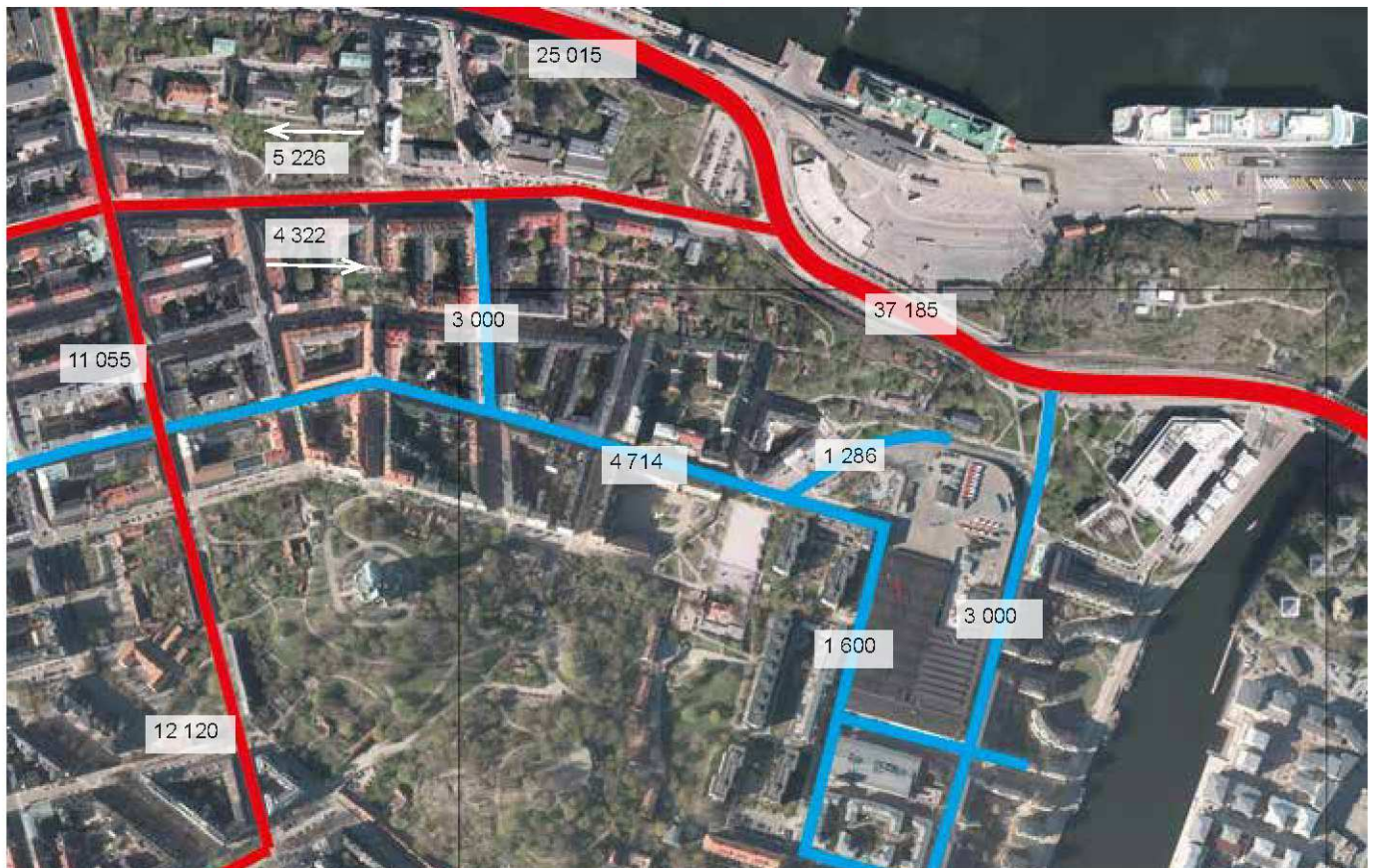
Trafikbelastningen i området är relativt låg eftersom vägarna i området enbart syftar till att trafikförse lokalområdet och därmed finns ingen större genomfartstrafik. Det finns dock anledning att tro att en mindre del trafik väljer att färdas på östra delen av Bondegatan trots att sträckningen endast tillåter busstrafik. Detta eftersom utformningen inte fysiskt hindrar genomfart och allmän trafik har mycket tid att vinna på att använda sträckan.

Belastningen på de lokala korsningarna är låg och det är främst i områdets utkanter som köbildning uppstår, t.ex. Tegelviksgatan/Värmdövägen,

Området har idag en viss andel tung trafik som främst beror på bussdepån och som belastar Bondegatan och Tegelviksgatan



- Fordonstrafik
 - Bussgata
 - ▲ Hållplats
- Fordonstrafiknät.



Dagens trafikflöden, justerade till 2013. Räkningarna har utförts mellan åren 2008 och 2012. De rödmarkerade vägarna har lyfts med 0,5% per år och de blå vägarna 0%. Denna relativt låga tillväxt är baserad på ett antagande om att kapaciteten i staden är begränsad och att tillväxten därför begränsas.

FÖRSLAG TILL NY STRUKTUR OCH UTFORMNING

En stadsmässig struktur och rumslighet och att möjliggöra attraktiva offentliga rum är centrala frågor i planarbetet och påverkar gaturummets sektion och innehåll. En huvudprincip är att gående, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras högst i utformningen av gatustrukturen.

Den nya gatustrukturen – en översikt

Gatustruktur och kvartersstruktur hänger intimt ihop i innerstadens stadsrum. Två övergripande syften med den nya gatustrukturen i projektområdet är att den dels naturligt ska knytas ihop med den omgivande gatustrukturen och dels fungera som grund för den nya bebyggelsen. I kv. Persikan har det resulterat i att Bondegatan förlängs rakt ner mot Tegelviksgatan (dock ej körbar) och att Bondegatans nuvarande bussgata blir en ny gatuförbindelse mot Värmdövägen (med arbetsnamn Norra gatan). Genom det nya kvarteret i nord-sydlig riktning skapas en ny gångfartsgata, med arbetsnamn Persikogränd. Mellan Bondegatans nya del och Nackagatan föreslås ett nytt park- och aktivitetsstråk som länk mellan Tengdahlsparken och Mandelparken. Vid korsningen mellan Bondegatan och Norra gatan föreslås ett ny offentlig plats, Norra torget.

Principer för utformning av gator och offentliga rum

Det offentliga rummet i kvarteret Persikan kan beskrivas i termer av utsida och insida. Utsidan består av de gator som inramar kvarteret: Tegelviksgatan, Barnängsgatan, Nackagatan, Norra gatan samt den del av Bondegatan som ligger väster om korsningen med Barnängsgatan (se gatusektioner s. 18). Dessa gator får i hög grad sin prägel av den existerande utformningen. Undantaget är Norra gatan som ges ny utformning.

Insidan består av Persikogränd, Bondegatans förlängning samt park- och aktivitetsstråket som förbinder Barnängsgatan med Tegelviksgatan.

Trafikföring i gatunätet

Kollektivtrafik i området ska vara möjlig längs Bondegatan, Tegelviksgatan, Nackagatan samt Barnängsgatan. Längs Bondegatans nuvarande bussgata är ambitionen att behålla och utveckla den befintliga cykelbanan, inte minst med tanke på de skolverksamheter som finns i området och att cykelbanan är en naturlig gren i lokalnätet som ansluter till stadens cykelpendlingsstråk längs Värmdövägen/Folkungagatan/Stadsgårdsleden. God framkomlighet, genhet och trafiksäkerhet för cyklister har prioriterats längs denna sträcka. Problematiken med trafikföringen handlar främst om att hantera trafikrörelser kring Bondegatan, Bondegatans nuvarande bussgata och Barnängsgatan, med målsättningen att skapa en bra boendesituation och offentlig miljö. Reglerhållplatser vid Nackagatan behöver också omlokaliseras.



- Förslag till ny struktur.
- Ny/förändrad/förlängd gata
 - Nytt park- och aktivitetsstråk
 - Ny offentlig plats



Referensbilder gatukaraktärer.

Omgivande befintliga gator och utformning av nya gator

De befintliga och omgivande gatorna föreslås behålla sin nuvarande karaktär, sektion och gestaltning och de nya tillägg som ingår i projektområdet förhåller sig till den befintliga karaktären (se gatusektioner s. 18). Funktioner som påverkar utformningen av de nya gatorna är:

- busstrafik
- garageinfarter
- angöring och parkering
- cykelbanor och cykelparkering
- bredd på gångbanor och gatuträd

Den inre strukturen som utgörs av Persikogränd och Bondegatans förlängning utformas för minimal fordonstrafik med hög tillgänglighet för gående och cyklister samt räddnings- och utryckningsfordon. Gestaltningen ska inbjuda till vistelse och vara tydligt offentlig.

Tegelviksgatans utformning bygger vidare på den befintliga gatans form. Mellan gångbanan och körbanan finns en zon med parkeringsfickor omväxlande med träd. Trädplaceringarna är anpassade till de befintliga träden på motsstående sida av gatan. Barnängsgatan har en enkel utformning längs kvarteret med den karaktär som gatan har idag. Mellan gångbanan och körbanan finns en zon för angöring/korttidsparkering längs kantsten.

Bondegatan väster om Barnängsgatan har en enkel utformning likt Bondegatan längre västerut, utan träd men med plats för kantstensparkering.

Höjdsättningsprinciper

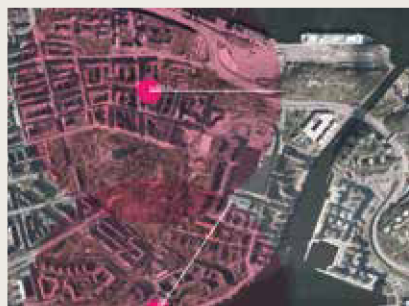
Höjdförhållandena i området är utmanande. Närheten till befintlig bebyggelse begränsar möjligheten att uppnå gatulutningar med god standard (max 5 %) på framförallt Barnängsgatan. Kravet på allmänna gator är att de ska vara tillgängliga och luta som mest 5 % på sträckor och 3,5 % i korsningar. I samband med att de nya kvarteren byggs inom planområdet kommer Bondegatans nuvarande bussgata, dvs. Norra gatan, att justeras i höjd. De två nya anslutningarna mot Norra gatan – Barnängsgatan och Persikogränd – kräver en sänkning av nuvarande profil för att minska lutning längs sträckan och vid korsningar. I utredningsarbetet har flera alternativa lösningar för Norra gatan tagits fram (se s. 11).

Den föreslagna kvartersstrukturen med sju nya kvarter har varit en förutsättning för utredningen och ger en del lösningar, t.ex. har en rak koppling mellan Bondegatan och Tegelviksgatan avfärdats då den skulle få en lutning på ca 9%.

Påverkande faktorer

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 radie på 500 meter. Enligt förhandlingen ska byggstart ske senast år 2018 och driftstart senast år 2025.



Föreslagna alternativa lägen för ny tunnelbana. Rosa färg redovisar radie inom 500 meter från uppgång.

FLYTT AV BUSSDEPÅ

Hela projektet bygger på att en ny bussdepå byggs i Fredriksdal, söder om Skanstull. Först när den nya bussdepån är klar kan den befintliga rivas, vilket beräknas ske först år 2017.

OMBYGGNAD AV SLUSSEN

Ombyggnaden av Slussen tros inte ha någon större påverkan på området. Framst kommer Nackabussarna på Värmdöleden att påverkas och det kommer att bli längre kötid på stombuss nr 2 som trafikerar området. Dock beräknas ombyggnaden som påverkar stadsbusstrafiken vara klar till år 2018.

FLERA BYGGHERRAR

I de sju kvarter som området består av finns sammanlagt nio byggherrar vilket kräver samordning av utbyggnad, etableringsområden, leveranser mm.

FLEXIBLA PARKERINGSTAL

Byggherrarna skall själva ange det p-tal de anser att de är i behov av. Parkering anordnas i första hand i garage medan parkering på gatumark är begränsad.

Trafik- och stadsmässiga ställningstaganden

- 18 meters sektion ska i möjligaste mån hållas på gator (undantaget Persikogränd). Dels för att bevara den stadsmässiga kontinuiteten som återfinns i det befintliga närområdet och dels för att kunna skapa väl utformade kvarter.
- Separat cykelbana längs Norra gatan.
- Gång- och cykeltrafik ska främjas.
- Persikogränd ska hållas fri från garageutfarter.
- Persikogränd och det inre systemet av gator ges en tydlig gestaltning, utbredning och funktion.
- Målsättningen är att bostadsentréer ska ha tillgänglig angöring på max 10 m avstånd, ev med mindre undantag vid torgplats i korsning mellan Bondegatan och Norra gatan.
- Där lokaler finns bör plats för uteservering eller vistelse skapas.

Prioritering av vilka förutsättningar som har varit styrande för höjdsättningen i området:

- Höjder på anslutande gator ändras ej (ansluter mot befintlig bebyggelse)
- Norra gatans ska anläggas med god standard i profil- och plangeometri
- Bondegatans avslut mot Tegelviksgatan löses med trappor och underliggande lastintag till livsmedelsbutik.
- Höjder i mötet mellan Persikogränd och det nya centrala parkrummet anpassas för att klara tillgängliga lutningar genom parken

Övrig höjdsättning av området utgår från relationen mellan ovanstående förutsättningar, befintliga förhållanden och vissa specifika krav i enskilda kvarter.

Norra gatan

Norra gatan (Bondegatans nuvarande bussgata) ges en ny linjeföring och ny profil (se illustrationsplan s. 22-23). Gatan inrymmer en separerad cykelbana. Värdefulla existerande kvaliteter tas till vara och utvecklas. Det gäller framför allt den västligaste delen av Norra gatan närmast mynningen till Bondegatan. Här finns ett gott solläge, som också är relativt skyddat mot norr. På västra sidan av gatan finns äldre bostadsbebyggelse med lokaler i markplanet. I detta fördelaktiga läge, mellan den nya och den gamla stadsbebyggelsen, skapas en urban plats som genomkorsas av Norra gatan, Norra torget. Det är en plats för vistelse och för fotgängare och cyklister och det ges möjlighet för nya uteserveringar. Öster om denna del vidtar Åsöberget med dess kulturmiljö. Stödmurar, slänter och bergskärningar tar upp nivåskillnaden mot dagens befintliga bussgata. Den befintliga kallmuren bevaras och integreras i gatuutformningen. Den kan bli en tillgänglig "Stockholms-terrass", som nås i markplan från ena hållet och från trappor från andra.

Den nya bebyggelsen i kv. Persikan kommer att resa sig högt över gatan och för att skapa ett generöst och välproportionerat möte mellan hus och gata är gångbanan relativt bred. En sammanhängande träd- rad löper utmed den nya bebyggelsen. På denna sida planteras inga nya träd, men grönskan vid sidan om kommer gatumiljön tillgodo. Att stärka kopplingen mellan det nya och det gamla – tvärs Norra gatan – är en viktig målsättning.



Referensbilder gatukaraktärer.



Stenmurar och sittplatser i söderläge.



Idéskiss "Stockholmsterrass" och bevarade befintliga stenmurar.

Alternativ för Norra gatans utformning

Ett antal alternativa förslag för Norra gatan och omkringliggande gator har tagits fram. En huvudproblematik har varit att få yta för busstrafik och separata cykelbanor och samtidigt skapa en attraktiv och fungerande stadsgata med bostäder.

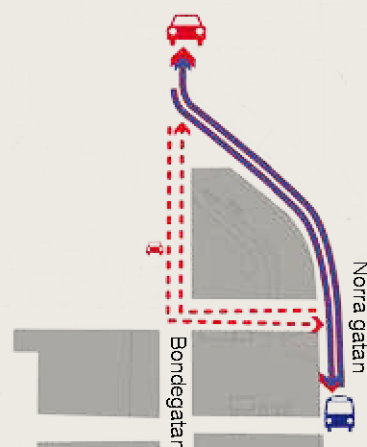
Olika alternativ för bredden har studerats, bl.a. 17 m, 18 m, 18,5 m, 19 m, 20 m och 21 m. En bred sektion medför indragning av fasaden vilket skapar komplicerade geometrier. Även kvarteren österut kan tvingas till indragning för att åstadkomma en enhetlig fasadlinje.

Baserat på de ställningstaganden som gjorts under arbetets gång, anses alternativet med att helt nedprioritera buss- och biltrafiken på Norra gatan och leda genomfartstrafik endast via Bondegatan/Barnängsgatan och därefter vidare på Norra gatans östra del som det mest framkomliga alternativet. Beroende på hur trafiken leds påverkas sektionen och miljön på olika sätt.

Busstrafik 
Fordonstrafik 

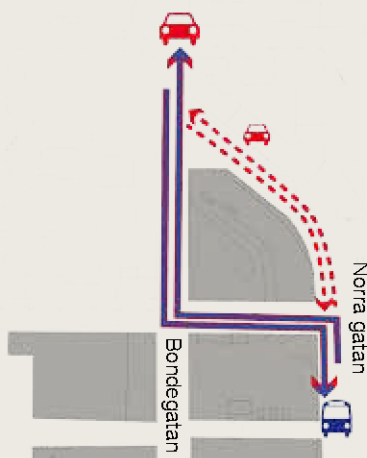
ALTERNATIV 1:

18,5 m huvudgata med dubbelriktad fordons- och buss- trafik längs Norra gatan. Samtliga mått i sektionen är minimimått vilket ger bristande kvalitéer för alla trafikantslag i gaturummet.



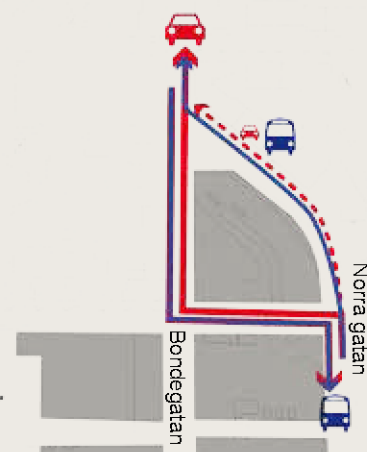
ALTERNATIV 2A:

Norra gatans övre del är dubbelriktad lokalgata utan busstrafik. Samtidig genomfartstrafik leds via Norra gatan. Norra gatans övre del ges en lugnare miljö, gång- och cykelbanor samt plats för gatutråd.



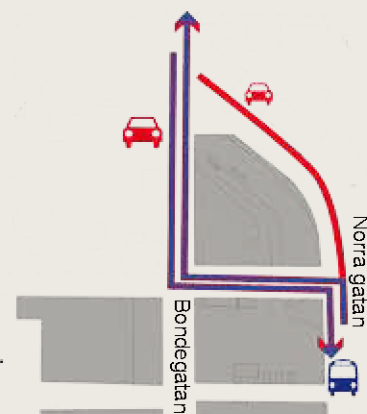
ALTERNATIV 2B:

Norra gatans övre del regleras med enkelriktning (västerut) med busstrafik. Busstrafiken sker runt två sidor om kvarteret. Förslaget skapar trafik på alla gator vilket gör att det inte blir någon lugnare gata.



HUVUDALTERNATIV:

Norra gatans övre del regleras med enkelriktning (österut). Samtidig busstrafik sker via Bondegatan/Barnängsgatan och vidare mot Norra gatan. Förslaget skapar bra förutsättningar för en attraktiv och lugn stadsmiljö med torgplats, generösa gång- och cykelbanor, bred trottoar mot bef. bebyggelse samt genomgående trädtrader.



Förlängning av Bondegatan

Idag avslutas Bondegatan i och med mötet med Barnängsgatan vid den nuvarande bussdepån. I samband med en exploatering finns möjlighet att förlänga Bondegatan och ge den en mer stadsmässig avslutning. Bondegatans avslut kommer inte ansluta till Tegelviksgatan i plan utan med en nivåskillnad på ca 5 meter, framförallt beroende på komplicerade nivåförhållanden. En generös trappkoppling tar upp nivåskillnaden. Utrymmet medger ej att trappan placeras i linje med Bondegatan, utan i stället placeras trappförbindelsen så att den till större delen är parallell med Tegelviksgatan. Avslutet på Bondegatan kommer innehålla en vändyta samt offentlig vistelse- och aktivitetsyta. Målsättningen är att skapa en extra entré från Bondegatan i ett övre plan till den planerade livsmedelsbutiken vid Tegelviksgatan.

Bondegatan, mellan Barnängsgatan och Tegelviksgatan, ges liknande anslag som Persikogränd med begränsad biltrafik. Gatan planteras med träd och utmed fasaderna finns möjlighet till förgårdsmark. Bondegatans ände ligger, på grund av höjdläge för omgivande gator och en överbyggd lastinfart, ca 5 m högre än Tegelviksgatan, vilket gör att trädplantering inte lämpar sig. Utformningen bör anpassas till konstruktionens utsträckning inklusive hantering av dagvatten. Slutet av Bondegatan ges en karaktärsfull gestaltning där ytans beläggning kompletterat med möblering fungerar som stoppmarkeringar för biltrafiken.

Persikogränd

Persikogränd gestaltas som gångfartsgata med ett sammanhängande golv. Endast angörande trafik är tillåten och på de gåendes villkor. Strategiskt utplacerade objekt styr rörelsen genom gränden. Gaturummet kan även användas för spontana aktiviteter, t ex bollsporter. Vändplanerna definieras som öppna platser utan grändens övriga möblering och plantering. Dessa kan t.ex. utrustas med basketmål eller liknande.

Persikogränd har en stark anknytning till det centrala parkrummet där parken "växer ut" i gaturummet. Gata och hus bör "interagera" och mötet dem emellan bör utformas med omsorg, med minimering av nivåskillnader och med en samordning av material. Ytan närmast husen kan utgöras av förgårdsmark som knyter an till gatans öppna karaktär och kan gestaltas med murar, trappor och häckar. Det är viktigt med en variation och en gestaltning som möjliggör ett levande gaturum och social interaktion samt att förgårdsmarken inte får en för privat karaktär.



Referensbilder.

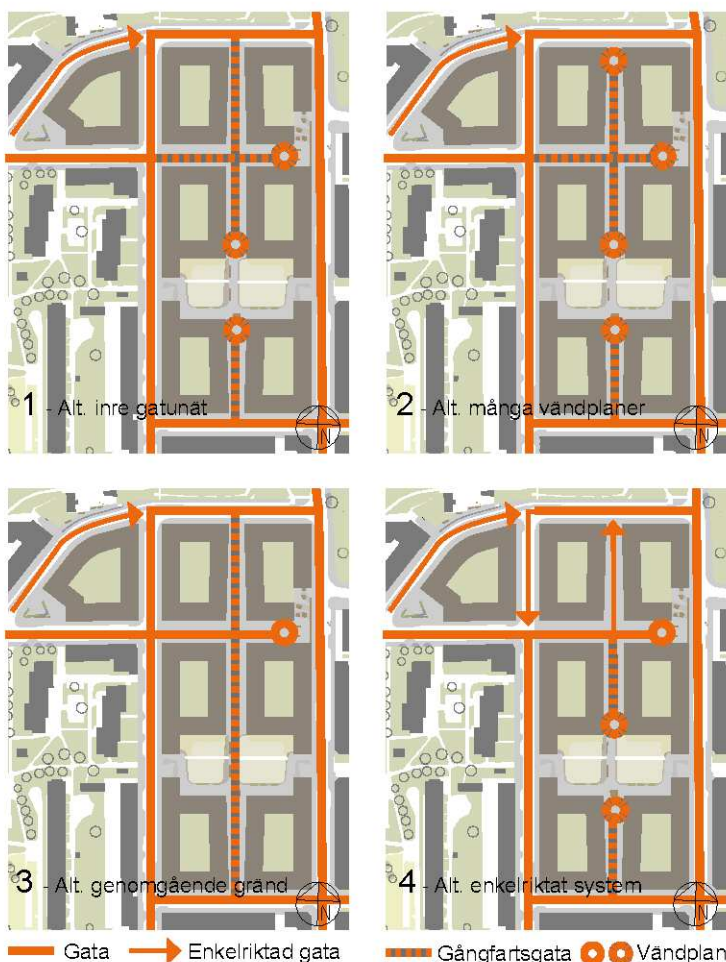
Persikogränd och det inre gatunätet – alternativa lösningar

Idén är att gränderna i det inre gatunätet ska fungera som offentliga och inbjudande gator för besökare och för boende i området.

Olika trafiklösningar har testats för Persikogränd och det inre gatunätet. I huvudalternativet utformas Persikogränd med vändplaner i anslutning till kvartersparken. Vändplanerna säkerställer att fordon inte passerar över parken (förutom utrycknings-, räddnings- och parkens driftfordon). Under arbetets gång har olika koncept på gatans avtryck, volym och karaktär testats. De olika koncepten är:

- Helt rak gata
- Konisk formad gata mot parken
- Konisk formad genom samtliga kvarter

En rak gata har en enkelhet och logik men signalerar inte en inre struktur på samma sätt. En koniskt formad gata kan lättare integreras med parkgestaltningen, samt skapa ökad intimitet i det interna gatunätet. Gränderna kan gestaltas så att perspektivet uppfattas på gatunivå och fungerar som ett tillskott för park- och gaturummet. Risken finns att en tilltalande form i plan inte uppfattas i verkligheten. Det arkitektoniska uttrycket i fasaderna, exempelvis släta fasader, trappningar eller burspråk, påverkar hur mycket den koniska formen kommer att uppfattas.



Alternativa lösningar för trafikföringen i kring Persikogränd. Alternativ 1 är huvudalternativet.



Jämförelse i visuell upplevelse beroende på från vilket håll man betraktar gaturummet. Exempel från Delft och skillnaden i bredd är 8-18 meter.



Huvudalternativet för Persikogränd med ett sammanhängande golv genom hela den inre kvarterstrukturen där den koniska formen sluter till i ändarna.

Kvartersparken och aktivitetsstråket

Områdets nya kvarterspark utgör en del av ett längre aktivitetsstråk som sträcker sig från Nytorget i väster till Hammarby sjö i öster. Den del av aktivitetsstråket som ligger inom planområdet innebär utmaningar tillgänglighets- och kapacitetsmässigt. Nivåskillnaden mellan ändarna på parken är ca 6,8 meter och avståndet är knappt 100 m. För att möjliggöra passage genom parken på ett tillgängligt sätt, med max 5% lutning, krävs att passagen förlängs genom riktningsändringar. Det tillgängliga stråket ska kännas generöst, inbjudande och inte innehålla otrygga hörn. Stråket placeras på parkens södra sida, nära husen för att inte splittra upp och skapa barriärer i parkens vistelseytor. Mellan fasader och stråk finns en zon med växtlighet eller förgårdsmark.

Den andra utmaningen är parkytans storlek i förhållande till den planerade förskoleverksamhetens och allmänhetens behov av att använda parken. Två enheter om 6 förskoleavdelningar i varje inryms i de huslängor som gränsar mot den norra sidan av parken. Parkytan är för liten för att delas upp i separata delar. I stället avses parken till största delen vara en gemensam och samutnyttjad lek- och vistelseyta för både förskoleverksamheten och allmänheten. En mindre yta närmast fasad avskiljs som utsläppsgårdar till förskolorna.

Parken terrasseras i två huvudnivåer: en högre parkterrass i väster, och en lägre i öster. Persikogränd ligger mellan dessa terrasser och bildar här en pausyta i såväl park som gata, med lite av bägges egenskaper och karaktär. Nivåskillnaderna mellan terrasserna tas upp av slänter som med fördel kan utformas som aktivitetsytor med t.ex. rutschkanor, klätterlek och sitttytor.

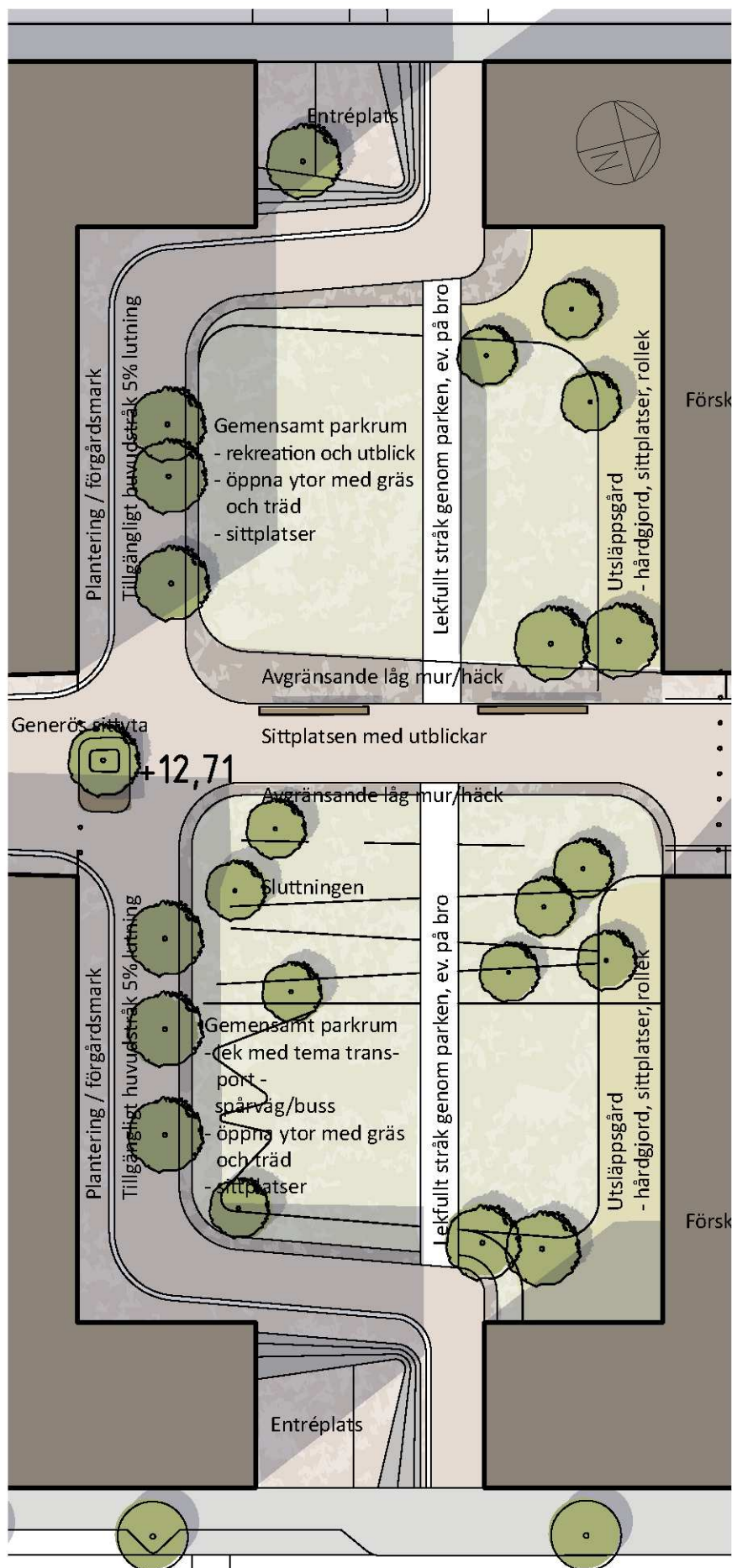
Som komplement till det tillgängliga stråket genom parken finns ett rakare stråk, som tillåter en genare rörelse genom parken. Detta separata gångstråk kan dimensioneras och utformas med större frihet än om det vore tillgänglighets- och fordonsanpassat. Det lämpar sig därmed väl för att nyttjas som en lekfull komponent i parkens gestaltning, struktur och funktion. Parken utformas med ytor för aktivitet, lek och rekreation. Lek- och aktivitetsytorerna kommer främst att präglas av slittåliga ytskikt och vegetationsytor samt utrustning eller objekt för lek.



Inspirationsbilder parken.



Strukturstudier i arbetsmodell som används för att undersöka platsens topografi och fysiska begränsningar/möjligheter. Ingen av skisserna redovisar en vald lösning.



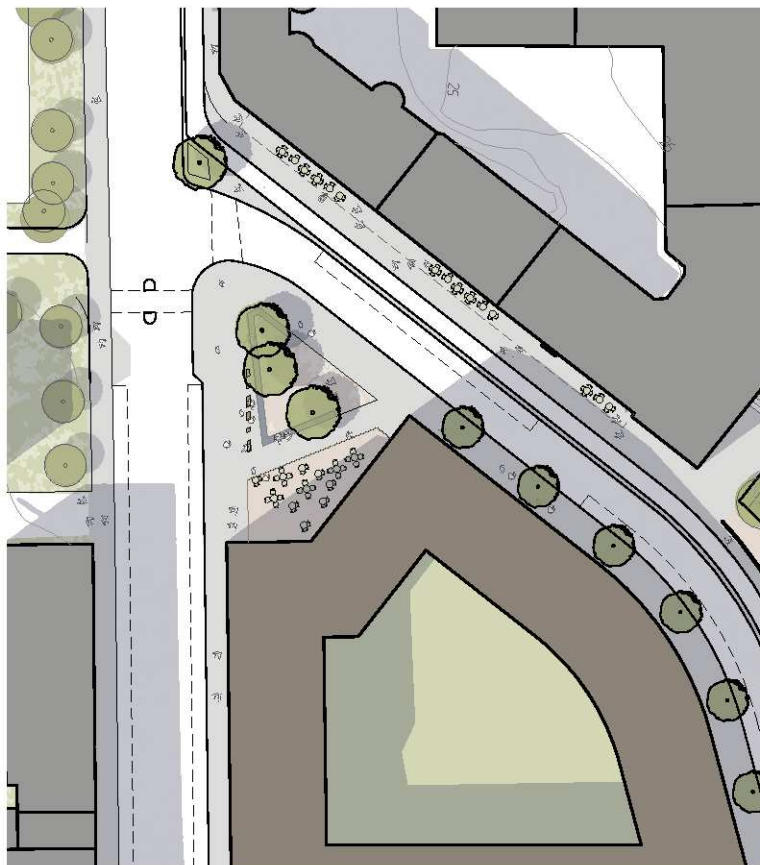
Strukturskiss parken. Skala 1:500 (A4)

Norra torget

Östra Södermalm har gott om parkrum men relativt ont om torgplatser. För att ett torg ska fungera bra krävs vissa kritiska faktorer så som genomströmning av boende och besökare och ett fördelaktigt klimatläge, samt en avvägd storlek.

Under projektarbetets gång har Bondegatans nuvarande avslut mot bussdepån identifierats som en viktig punkt. Platsen utgör en entré till området och fungerar som nod för kopplingen mellan Vitabergsparken och Åsöparken. Närheten till Sofia skola samt att angränsande bebyggelse rymmer en stor andel publika lokaler ger redan i dagsläget goda förutsättningar för liv och aktivitet. Platsen har dessutom ett fördelaktigt solläge med kvällssol.

Förslaget för Norra torget är att skapa en torgplats med ytor för uteserveringar, offentliga sittplatser, grönska och oprogrammerade ytor.



Illustrationsplan över Norra torget där Norra gatan möter Bondegatan.



Modellstudier över torget.

Tillgänglighet för olika trafikslag

GÅENDE OCH CYKLISTER

Samtliga omgivande gator har trottoarer och det inre lokalnätet med Persikogränd föreslås bli en gångfartsgata. Norra gatan har dubbelriktad cykelbana. På övriga gator i området sker cykling i blandtrafik.

FORDONSTRAFIK

Bondegatan, del av Barnängsgatan samt Norra gatan ner till Tegelviksgatan är områdets huvudgator med dubbelriktad busstrafik. Huvudförslaget innebär att Norra gatan delvis görs enkelriktad, från Bondegatan österut mot Barnängsgatan. Det inre gatunätet, del av Bondegatan samt Persikogränd regleras som gångfartsgata.

Målsättningen är att personbil/färdtjänst/ambulans ska kunna angöra inom 10 m från bostadsentré (ev. med mindre undantag vid Norra gatans västra del). Lutning från angöringsplats till entré ska inte överstiga 5 %. Boendeparkering sker i underbyggda garage under respektive kvarter. Samtliga in- och utfarter placeras längs lokalgatorna och Persikogränd hålls fri från utfarter.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken i området styrs till stor del av om och när det byggs tunnelbana i närheten, med planerad station Sofia och/eller Hammarby kanal. Om tunnelbana byggs kommer troligen stombusslinje 2 att försvinna. Den lokala busstrafiken ökar då troligtvis istället, främst för att öka tillgängligheten till tunnelbanan. I dagsläget finns inga besked om nya linjesträckningar eller turtäthet att ta ställning till. SLL har tagit del av planerna och vill säkerställa att kollektivtrafik är möjlig runt hela kvarteret för att på sikt kunna ta bort dagens ändhållplats. Samtliga gatuhörn på huvudgator ska vara utformade för att klara svängande busstrafik vilket kan innebära kapade hushörn.

PARKERING

Antalet parkeringsplatser i området är under utredning. Det finns ännu inget fastslaget parkeringstal.

All boendeparkering löses på fastighetsmark i garage.

BILPOOL

Möjligheter att införa bilpool som en del av områdets parkeringsförutsättningar undersöks och finns med som en förutsättning för parkeringstalen. I dagsläget kräver regelverket att plats för bilpool ska lösas på fastighetsmark. En möjlig placering av bilpoolen skulle kunna vara i slutet av Bondegatans förlängning alternativt i garage.

PARKERING FÖR FUNKTIONSHINDRADE

PRH-parkering löses i garage där direktkontakt finns med bostadsentréerna. På gatumark finns PRH-platser/angöring som uppfyller tillgänglighetskrav på storlek och lutning max 10 meter från entré.

BESÖKSPARKERING OCH ANGÖRING

Besöksparkering finns längs Barnängsgatan, Tegelviksgatan och Bondegatan. Parkeringen föreslås tidsregleras/avgiftsbeläggas för att möjliggöra omsättning i området och tillgodosätta handeln.

LÅNECYKLAR

En plats för lånecyklar ska föreslås.

CYKELPARKERING

Cykelparkering för boende löses främst inom fastigheterna. Det pågår arbete med framtagande av cykelparkeringstal som kan användas för projektet. Det ska även finnas cykelparkering längs gatorna, främst i anslutning till lokalerna. Större cykelparkering för allmänheten bör finnas i anslutning till parkens östra och västra del.

ANGÖRINGSTRAFIK TILL VERKSAMHETER

Ingen särskild parkering och angöring har planerats för förskolan utan allmän gatuparkering får användas. Sophantering och leveranser sker från Barnängsgatan respektive Tegelviksgatan.

Längs Tegelviksgatan planeras en stor livsmedelsbutik (ca 2 600 m²). Dess leveranser sker via invändig lastkaj. Lastinfarten sker i nära anslutning till allmän trappa, vilket ställer höga krav på trafiksäkerhet och gestaltning. Där det planeras mindre lokaler i området sker angöring längs med gatan. Möjlighet till angöring och vändning finns vid Bonde-

gatans slut.

UTRYCKNINGSTRAFIK

Ambulans ska kunna angöra inom 10 m från entré.

Brandbil skall nå alla fasader förutom där det är föreslaget brandsäkra trapphus. Persikogränd ska kunna trafikerats genomgående av utryckningsfordon.

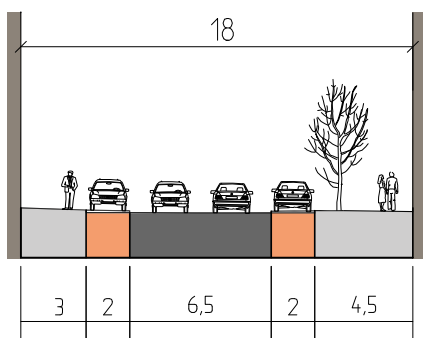
Krav på räddningsvägar:

- Minsta frihöjd 4 m (portik, balkong etc)
- Hårdgjord markbeläggning
- Rak körväg minst 3 m bred, uppställningsyta 5 m bred
- Längslutning max 8 %

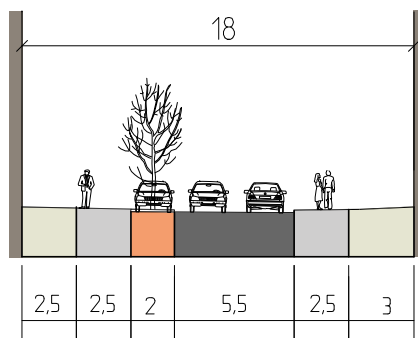
SOPHANTERING

Sopphantering inom det nya området kommer troligen ske med sopsug, vilket dock ännu inte är fastslaget. Det finns en närliggande sopsugscentral med överkapacitet som det är möjligt att ansluta till. Annars förutsätts sophämtning ske enligt dimensionerande fordon av typen Los.

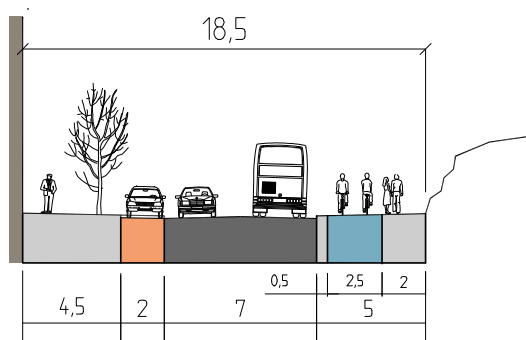
Gatusektioner



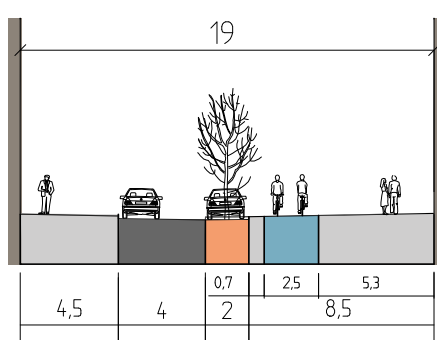
Nackagatan



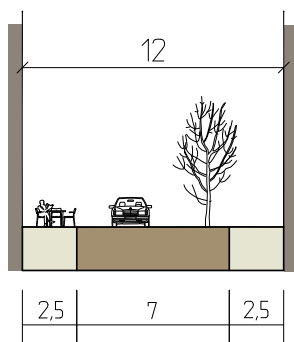
Bondegatan ny del



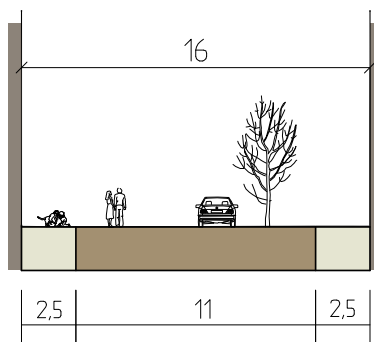
Norra gatan nedre del



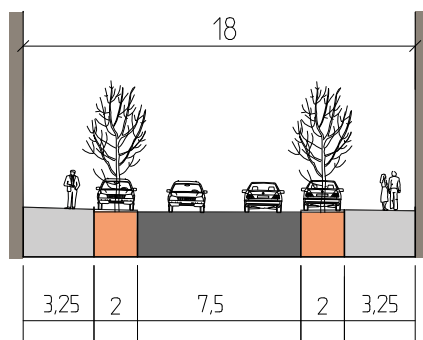
Norra gatan övre del



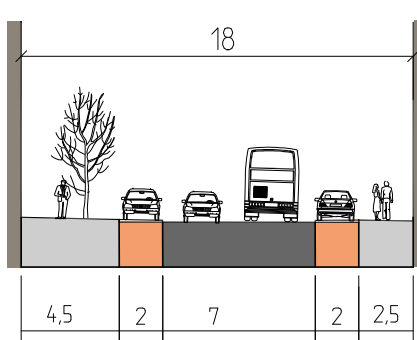
Persikogränd 12m



Persikogränd 16m



Tegelviksgatan

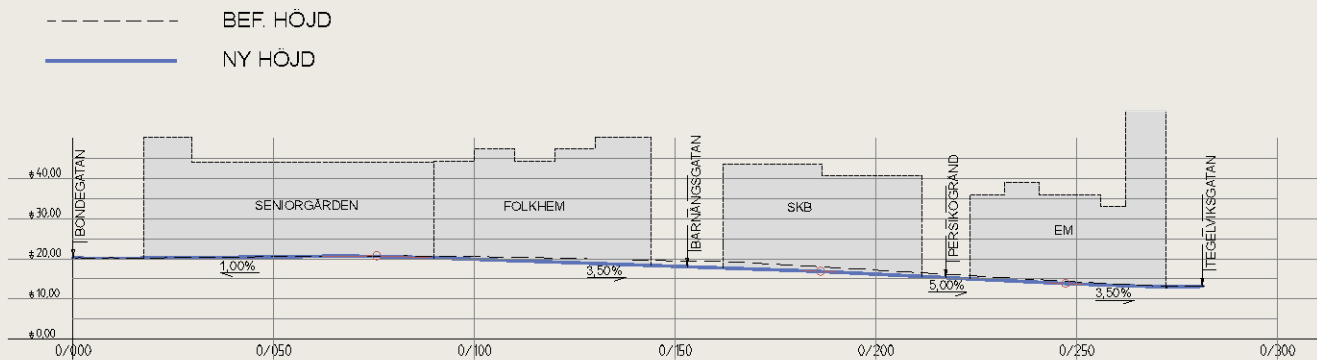


Barnängsgatan

Körbana
 Parkering/angöring
 Gångbana

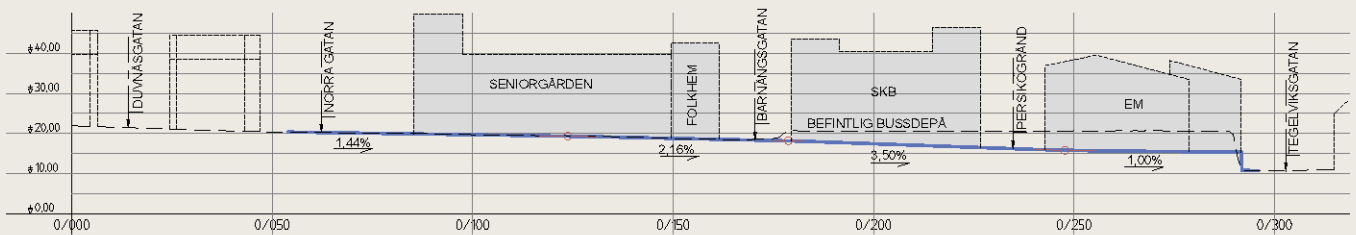
Cykelbana
 Gångfartsgata med varierande möblering
 Förgårdsmark, grön alt. hårdgjord

Gatuprofiler



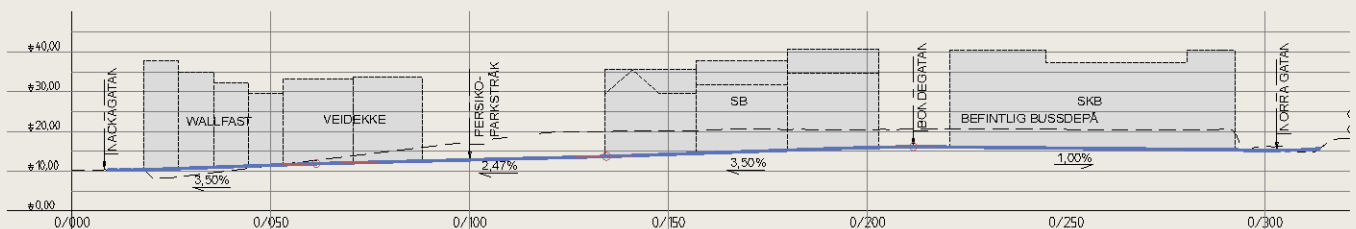
PROFIL NORRA GATAN

Norra gatan avviker från befintliga nivåer för att uppnå god tillgänglighetsstandard i avseende på lutning och vid korsningen med Barnängsgatan och Tegelviksgatan. Korsningen med Persikostrand nedprioriteras och här uppnås inte fullgod standard för korsning.



PROFIL BONDEGATAN

Bondegatan avviker från befintliga nivåer i höjd med Barnängsgatan. Förlängningen av Bondegatan ansluter cirka 5 m ovanför Tegelviksgatans befintliga höjder och ger utrymme till underliggande lastintag.



PROFIL PERSIKOGRÄND

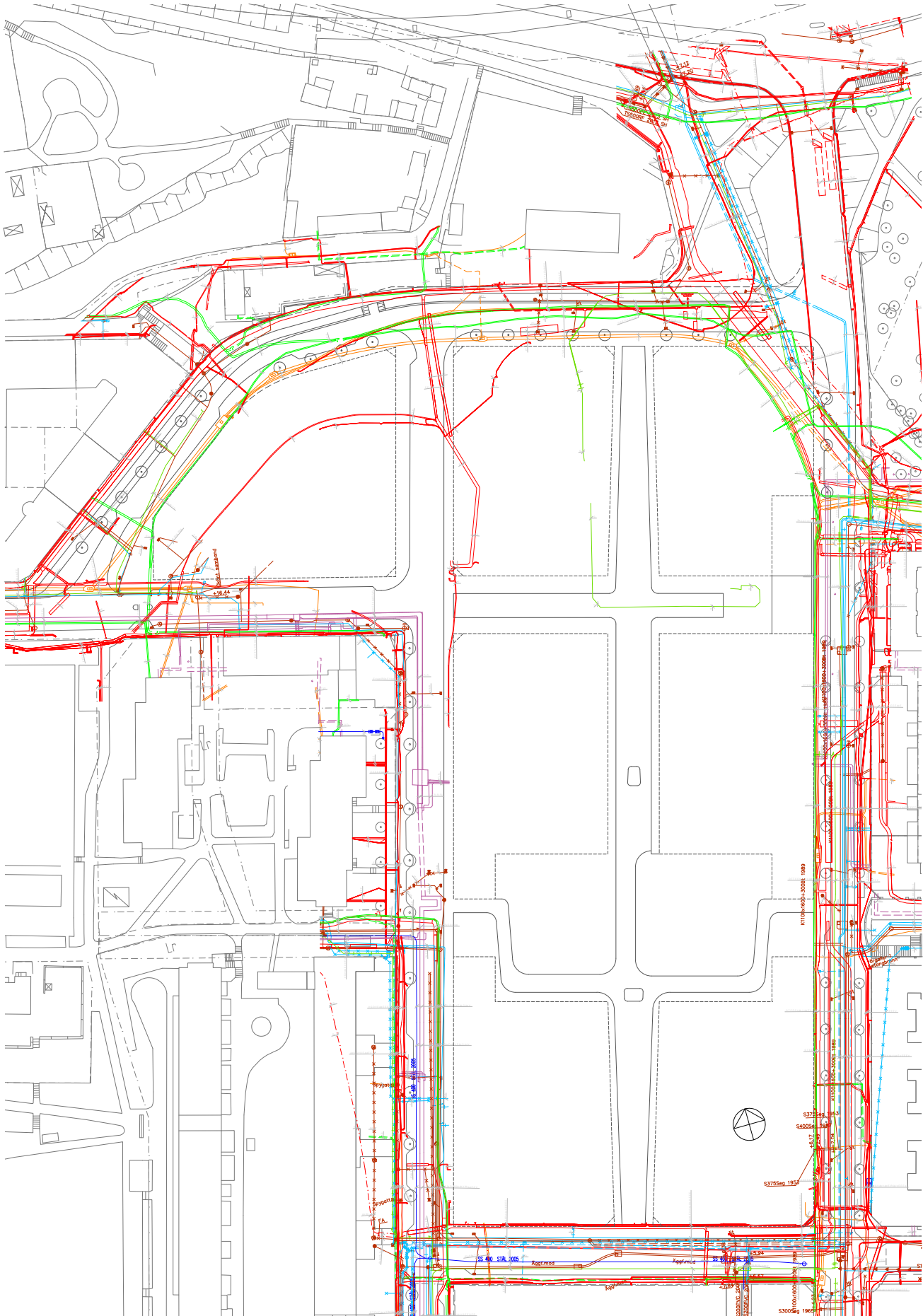
Persikostrand ansluter mot befintligt läge vid Nackagatan och stiger med en lutning på 3,5 % fram till parkstråket där lutningen flackar ut något. Vidare genom kvarteret lutar gatan 3,5 %. Vid Bondegatan bryter gatan i höjd och lutar svagt ner mot Norra gatan.

This architectural site plan illustrates a residential development, likely a housing estate or a large apartment complex. The plan is characterized by several key features and red annotations:

- Building Footprints:** The plan shows several large, rectangular building footprints arranged in a grid-like pattern. Some buildings have internal courtyards or courtyards between them.
- Red Annotations:**
 - Angles:** Numerous red curved arrows indicate angles, many of which are labeled as 90°, 180°, or 270°. There are also some angles labeled as 88° and 92°.
 - Dimensions:** Red dimension lines with numerical values are placed throughout the plan, indicating distances between buildings, along roads, and within courtyards. Examples include 18, 13, 14, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806,

Strukturplan

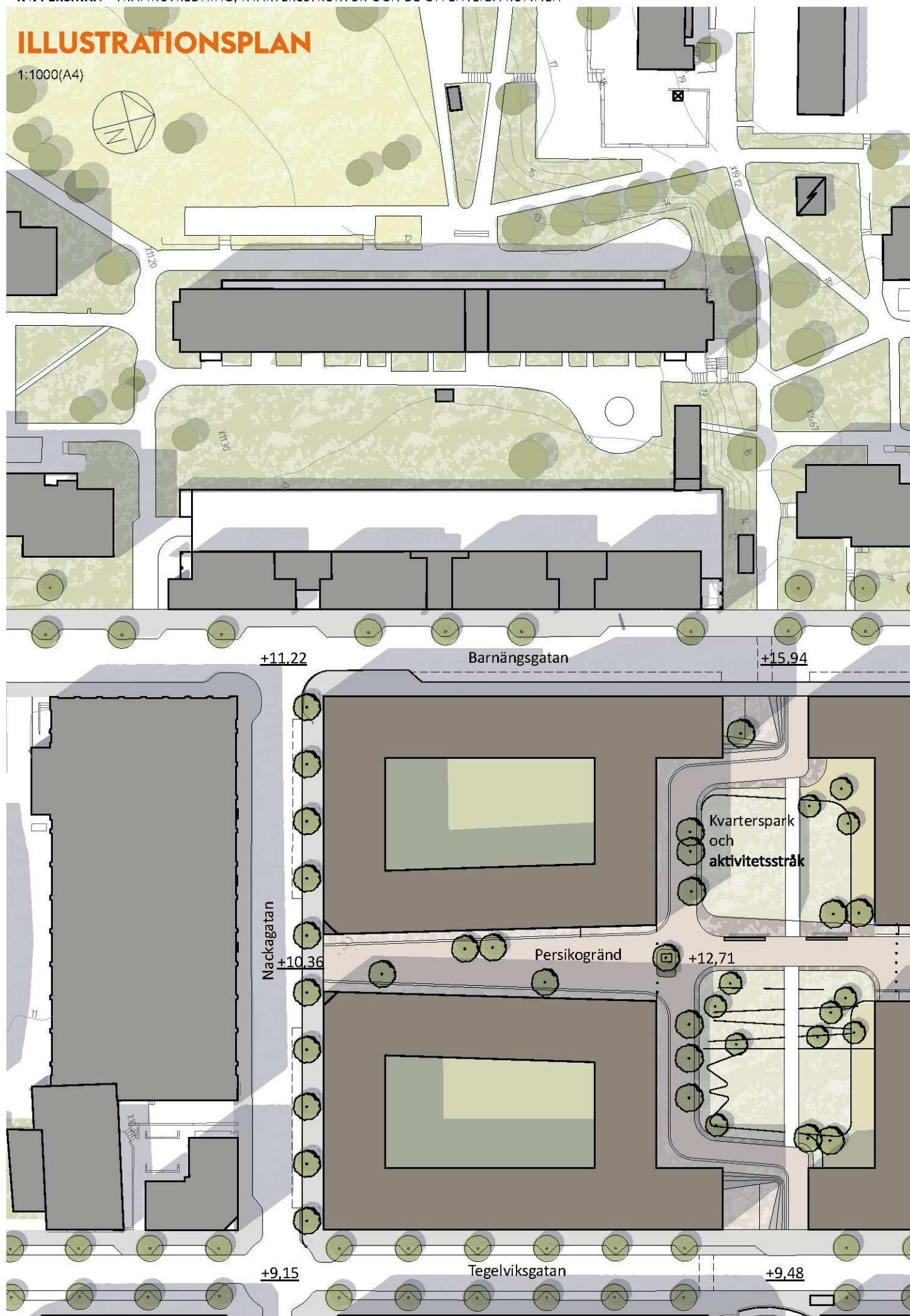
Samlingskarta

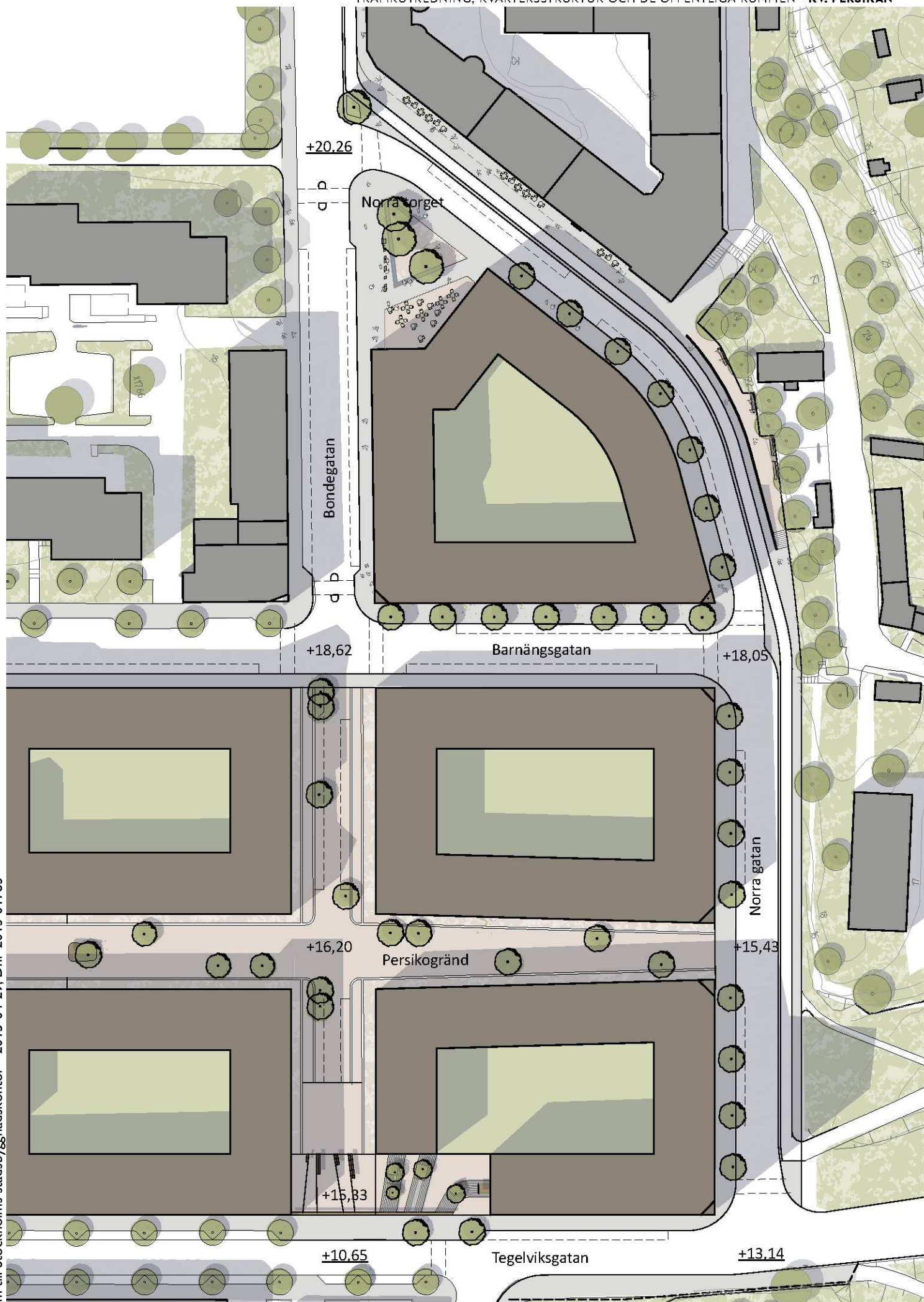


Samlingskarta (utskriften 2013). Befintlig ledningssituation inom föreslagen kvartersstruktur. Det finns få befintliga ledningar inom projektområdet undantagen Norra gatan samt i hörnet Norra gatan - Tegelviksgatan.

ILLUSTRATIONSPLAN

1:1000(A4)





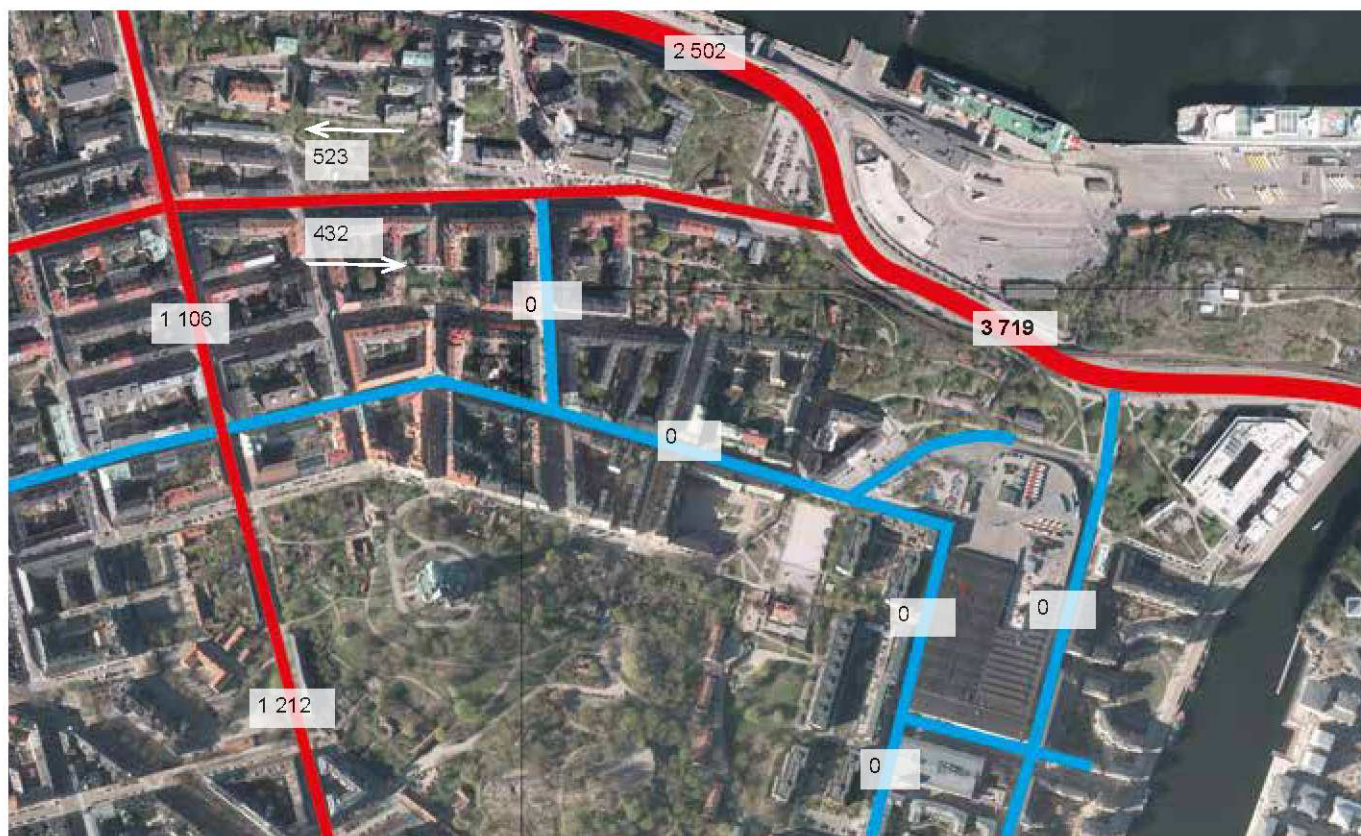
ANALYS TRAFIKALSTRING

Trafikalstring

Då bussdepån flyttas försvinner en stor del av den tunga trafiken från området. En ny tunnelbanelinje till Nacka innebär även troligen en station på östra Södermalm, vilken kommer få en förändrad lokal busstrafik som matar trafik till och från tunnelbanan. Det medför nya rörelsemönster för gående och cyklister. I dagsläget är upptagningsområdet begränsat i och med att gatunätet inte är sammankopplat med området kring Vintertullstorget och östra Ringvägen.

Andelen trafik som det nya området alstrar baseras på antagna parkeringstal kopplat till antaget antal nya lägenheter. En uppskattad ungefärlig trafikallstring för området är 350 - 400 fordon/dygn totalt för exploateringen. Detta är baserat på Trafikverkets alstringsverktyg som grundar sig i mätningar av trafikallstring från liknande etableringar i liknande lägen. Trafikprognoser visar en ökning av trafik i och med exploateringen, framförallt beroende på att viss trafik väljer Bondegatans nuvarande bussgata som koppling till väg 222, Värmdövägen om den öppnas för allmän trafik. Dock kommer Folkkungagatan även i fortsättningen att vara den genaste och snabbaste kopplingen mellan centrala Södermalm och Danvikstull. Dock antas en viss genomfartstrafik

från de inre delarna av Södermalm via Norra gatan, då den mentalt kan kännas genare. Bakgrundstillväxten från annan exploatering i området har hämtats från "Lägesrapport till Styrgruppen för regional framkomlighet 20120309". Trafikalstringen finns sammanfattad i separat trafikallstring-PM.



Bakgrundstillväxt År 2030 - tillkommande årsdygnstrafik till följd av exploatering och nätverksförändringar utanför utbredningsområdet. De röda vägarna har en trafikökning på 10% och de blå vägarna har ingen ökning alls. (För jämförelse med dagens fordonstrafikflöden se sidan 7.)

Ställningstaganden gällande trafikallstring och framtida flöden

Samtliga scenarier som presenteras skall ses som en förutsättning gällande trafikflöden, då samtliga alternativ på trafikföring kring kvarteren kan bli aktuella i framtiden. Detta innebär att beroende på det scenario som väljs varierar flödena för varje vägsträcka på följande sätt; Tegelviksgatan 2000-2500 f/d, Bondegatan 2000-3000 f/d, Barnängsgatan 1000-2000 f/d och Norra gatan 1500-1900 f/d.

Nedan redovisas de tre huvudalternativen för trafikföring av fordonstrafik längs Norra gatan och Bondegatan, utifrån två olika scenarier med kollektivtrafik – "samma som dagens" samt "med tunnelbana och färre antal bussar".

Alt 1 innebär dagens busstrafik men utan bussdepåns trafik. Detta innebär ca 450 bussar/dag längs Norra gatan, vilket motsvarar ca 1 buss varannan minut. Alternativ 2A innebär dubbelriktad trafik och ingen buss på Norra gatan. Alternativ 2B innebär enkelriktad trafik på Norra gatan, men med buss. Alternativ 2A och 2B innebär reducerad busstrafik, i samband med att tunnelbana tillkommer. Detta innebär ca 135 bussar/dag längs Norra gatan, vilket motsvarar ca 1 buss var femte minut.

TRAFIK UTIFRÅN DAGENS BUSSTRAFIK

TRAFIK UTIFRÅN FRAMTIDA MINSKAD BUSSTRAFIK (MED TUNNELBANA)

ALTERNATIV 1



ALTERNATIV 2A



ALTERNATIV 2B



FORTSATT ARBETE

Några punkter har identifierats som bör utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Underlag

- Utredning av bussdepås grund – utsträckning och komplexiteten av konstruktionen, samt markförhållanden därunder.
- Konstruktionsutredning av befintlig kallmur på Norra gatan.
- Utredning av komplexiteten av eventuella ledningskonflikter med den föreslagna kvarters- och gatustrukturen.
- Samordning och fördjupning kring Norra gatan med tillhörande gaturumsdimensioner, funktioner, trafikföring, och gestaltning.

Fastighetsmark

- Parkeringstal och garageutfarter.
- P-möjlighet för bilpoolsbilar.
- Entréer, portiker, lokaler mot gata.
- Lastinfart från Tegelviksgatan under Bondegatan.
- Samordning mellan byggherrens och stadens gatu-/markprojektörer, konstruktörer, m.fl.
- Sophantering och tillhörande angöringsbehov.

Gatumark

- Gatornas plan, sektion, profil och höjdsättning.
- Detaljering av korsningarnas utformning samt behov av hörnavskärning i kvarter.
- Angöring och korttidsparkering samt reglering.
- Busshållplatser och plats för tidreglering.
- Cykelparkering och plats för låncyklar.
- Ledningssamordning.
- Utplacering av återvinningsstationer.

Gestaltning

- Utredning och gestaltning av gatumiljöer med särskilt fokus på Persikogränd och Bondegatans avslut.
- Utredning och gestaltning torgsplats i Norra gatans avslut mot Bondegatan.
- Utredning och gestaltning av aktivitetsstråkets förlängning i angränsande parkrum. Funktioner och behov av kontinuitet.
- Utredning och gestaltning av den nya kvartersparken.
- Samordning gällande förskolornas utsläppsgårdar och anslutning mot parken.
- Samordning gällande bostadshusens anslutning mot parken.