

Utlåtande 2005:185 RII (Dnr 311-2839/2005)

**Förslag till ändring av detaljplan för del av kv. Stammen m.m. inom stadsdelen Södermalm, TDp 1999-04078-54**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Förslag till detaljplan för del av kv. Stammen m.m. inom stadsdelen Södermalm, TDp 1999-04078-54, antas.

**Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson** anför följande.

*Ärendet*

I området kring Renstiernas Gata och Folkungagatan råder idag stor brist på parkeringsplatser, både för boende och för företag. I enlighet med kommunfullmäktiges uppdrag, att tillskapa fler parkeringsplatser i innerstaden, har Stockholms Stads Parkerings AB föreslagit ett bergrumsgarage i Stigberget för att förbättra parkeringssituationen i området.

*Sammanfattning*

Planförslaget möjliggör ett bergrumsgarage, huvudsakligen under fastigheten Stammen 34 samt under del av Stigbergsgatan, med plats för ca 200 bilar. In- och utfart till garaget sker via Renstiernas Gata.

## *Bilagor*

1. *Planbeskrivning*
2. *Genomförandebeskrivning*
3. *Samrådsredogörelse*
4. *Plankarta*

## *Mina synpunkter*

Stadens ambition är att överföra parkering från gatumark till kvartersmark. Garaget under Stigberget är ett led i denna ambition.

Då utformningen av garaget görs med stor hänsyn till stadsbild och kulturmiljön bör också stor vikt läggas vid väl utformad skyltning kring det kommande garaget. Varje detaljplan är en del i stadens helhet och effekter på miljö kvalitetsnormerna bör belysas i Miljö kvalitetsbeskrivningen. Garagebyggnaden bör kunna ge möjlighet att reducera antalet parkeringsplatser på gatumark för en upprustning av gatumiljön och förbättrad framkomlighet för kollektiv-, nytto- och cykeltrafiken. Kollektivtrafiken bör ha kvar sin prioritering.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. delvis bifalla förslaget till beslut
2. därutöver anförä.

Vi ser positivt på det nya garaget då det råder stor parkeringsbrist i Stockholm. På grund av ett alldeles för lågt parkeringstal vid nybyggnation råder det idag parkeringsbrist främst i innerstaden, vilket innebär att de befintliga parkeringsplatserna på gatumark i närheten av det nya parkeringsgaraget bör finnas kvar.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Förslag till detaljplan för del av kv. Stammen m.m. inom stadsdelen Södermalm, TDp 1999-04078-54, antas.

Stockholm den 5 oktober 2005

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Kristina Axén Olin, Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 9 juni 2005 att godkänna förslaget till detaljplan för del av kvarteret Stammen m.m. TDp 1999-04078-54, och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande, samt att därutöver anföra följande.

Då utformningen av garaget görs med stor hänsyn till stadsbild och kulturmiljön bör också stor vikt läggas vid väl utformad skyltning kring det kommande garaget. Varje detaljplan är en del i stadens helhet och effekter på miljö kvalitetsnormerna bör belysas i miljö kvalitetsbeskrivningen. Garagebyggnaden bör kunna ge möjlighet att reducera antalet parkeringsplatser på gatumark för en upprustning av gatumiljön och förbättrad framkomlighet för kollektiv-, nytto- och cykeltrafiken. Kollektivtrafiken bör ha kvar sin prioritering.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden *Lotta Edholm* (fp), *Bengt Gunnar Herrström* (fp), *Mats G. Nilsson* (m), *Joakim Larsson* (m), *Ingvar Snees* (m) och *Kerstin Rossipal* (kd), som yrkade att stadsbyggnadsnämnden skulle besluta enligt kontorets förslag.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande av den 23 maj 2005 har följande lydelse.

## SAMMANFATTNING

Planförslaget möjliggör ett bergrumsgarage, huvudsakligen under fastigheten Stammen 34 samt under del av Stigbergsgatan, med plats för ca 200 bilar. In- och utfart till garaget sker via Renstiernas Gata. Under utställningstiden framförde en boende på Stigbergsgatan 17, att garaget innebär ett alltför stort intrång i berget och i den kulturhistoriskt intressanta 1700-talsmiljön samt att garagets ventilationsgaller måste flyttas för att minska störande buller. Hyresgästföreningen Södermalm tillstyrker planförslaget men framför att garagets in- och utfart bör utformas så att kollektiv- och övrig trafik inte påverkas negativt. Kontoret föreslår att nämnden godkänner det utställda planförslaget.

## **UTLÅTANDE**

### **Bakgrund**

I området kring Renstiernas Gata och Folkungagatan råder idag stor brist på parkeringsplatser, både för boende och för företag. I enlighet med kommunfullmäktiges uppdrag, att tillskapa fler parkeringsplatser i innerstaden, föreslår Stockholms Stads Parkerings AB ett bergumsgarage i Stigberget för att förbättra parkeringssituationen i området.

### **Nuvarande situation**

Delar av området ovanför det föreslagna bergumsgaraget är av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset består i den välbevarade trä- och stenhusbebyggelsen som med sina terrasserade trädgårdstomter utgör en unik miljö med rötter i 1720-talet.

Byggnaden inom Stammen 34 är klassad som särskilt värdefull (grön klass) enligt stadsmuseets byggnadsklassificering.

### **Tidigare ställningstaganden**

Stockholms Stads Parkerings AB erhöll markanvisning i april 1999 och stadsbyggnadsnämnden beslöt i juni 1999 att planarbetet skulle påbörjas.

Programsamrådet handlade dels om konsekvenserna av ett underjordiskt garage dels om val av läge för in- och utfart. Synpunkterna från programsamrådet redovisades för nämnden i februari 2001, som gav direktiv för det fortsatta arbetet.

Stadsbyggnadsnämnden uppdrog i juni 2004 åt kontoret att ställa ut ett efter plansamrådet bearbetat förslag.

### **Samrådsförslaget**

Samrådsförslaget innebar att gällande plan ersattes med en ny detaljplan, d v s att även den befintliga bebyggelsen över det planerade garaget reglerades.

Plansamråd genomfördes våren 2002. Samrådsförslaget möjliggjorde ett bergumsgarage, huvudsakligen under fastigheten Stammen 34 samt under del av Stigbergsgatan, med plats för ca 200 bilar. In- och utfart till garaget föreslogs via Renstiernas Gata och gångentréer via en gångtunnel mot Tjärhovsgatan samt via hiss och trappor vid Stigbergsgatan. Skyddsbestämmelse Q infördes för de byggnader som är kulturhistoriskt värdefulla. I övrigt reglerades ovanliggande bebyggelse i huvudsak enligt rådande förhållanden och i överensstämmelse med tidigare detaljplaner.

I huvudsak innebar yttrandena under samrådet att förslaget tillstyrktes men med synpunkter på olika delfrågor, t. ex. garagetillfart och skyddsbestämmelser för kulturhusen. Länsstyrelsen fann att konsekvenserna för miljö kvalitetsnormen är tillräckligt belysta samtidigt som miljöförvaltningen ifrågasatte detta. Miljö- och

hälsoskyddsnämnden tillstyrkte dock förslaget. Viss oro framfördes från kringboende beträffande risken för grundvattensänkning och störningar från garagets ventilation samt störningar under byggtiden. Norska Kyrkan framförde att man planerar en underbyggnad av gården med ca 150 m<sup>2</sup> kontorslokaler varför dessa utbyggnadsplaner borde inarbetas i förslaget.

### **Planförslaget**

För att inte onödigtvis komplicera planen beslöts att utforma förslaget som en ändrad detaljplan, dvs att genom tillägg och upphävanden av bestämmelser ge nödvändiga planförutsättningar för garaget.

Den av Norska Kyrkan önskade gårdsunderbyggnaden har införts i förslaget. I övrigt innebär förslaget endast mindre ändringar av garagets byggrätt, anpassade till det förprojekterade garaget.

### **Utställning**

Detaljplaneförslaget var utställt i Tekniska Nämndhuset under tiden 25 februari – 30 mars 2005.

Under utställningstiden inkom fyra yttranden.

*AB Stokab* och *Telia Sonera* meddelar att man inte har några erinringar mot planförslaget. *Hyresgästföreningen Södermalm* tillstyrker planförslaget men framför att garagets in- och utfart bör utformas så att kollektiv- och övrig trafik inte påverkas negativt.

*L P*, boende på Stigbergsgatan 17, påpekar att garaget innebär ett allt för stort intrång i berget och den kulturhistoriskt intressanta 1700-talsmiljön. Vidare framförs att garagets ventilationsgaller, vilket föreslås placeras nedanför uteplats och sovrum, måste flyttas med tanke på störande buller.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Garaget är beläget under ett område som är av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset omfattar bl. a den välbevarade trä- och stenhusbebyggelsen vid Stigbergsgatan med sina terrasserade trädgårdstomter. De delar av garaget som blir synliga i anslutning till riksintresseområdet är den föreslagna gången-trén med hiss upp till Stigbergsgatan samt in- och utfarten mot Renstiernas Gata. Gångentrén vid Stigbergsgatan fälls in i en befintlig mur och avses att ges en utformning anpassad till omgivande miljö. Kontorets bedömning efter samrådet, att den föreslagna utformningen inte kommer i konflikt med riksintresset, kvarstår.

Vid Renstiernas Gata finns idag två stora affischtavlor och delar av berget är förstärkt med betong. Affischtavlorna avses tas bort och betonglagningarna döljas med en stensättning som anknyter till berget. Sammantaget bedömer kontoret att miljön

längs Renstiernas Gata förbättras mot dagens situation och att infarten inte kommer i konflikt med riksintresset.

För att minimera bullret från garagets fläktanläggning avses ventilationsaggregatet installeras i garaget. Miljöförvaltningens riktvärden för störande buller inom- och utomhus från ventilationsanläggningar ska inte överskridas.

Stadsbyggnadskontoret anser att inga ytterligare synpunkter framförts under utställningen som föranleder några ändringar av planförslaget.

Kontorets slutsats är att resultatet av utställningen visar att det är möjligt att bygga ett garage enligt utställningsförslaget.

### **Tidplan**

Detaljplan och fastighetsbildning:

Godkännande av SBN	2:a kv 2005
Antagande av KF	3:a kv 2005
Laga kraft	3:e kv 2005
Fastighetsbildning	3:e kv 2005
Preliminär byggstart	4:e kv 2005
Ungefärlig byggtid	ca 12 månader

### **Ekonomiska frågor**

Stockholms Stads Parkerings AB står för samtliga kostnader i samband med genomförandet av parkeringsanläggningen och Norska Kyrkan står för samtliga kostnader i samband med genomförandet av underbyggnadsrätten.

Planen medför inget ekonomiskt underskott för staden.

## **PLANBESKRIVNING**

Innerstadsavdelningen  
Ulf Tärnström

2005-02-14

Dnr 1999-04078-54

Ändring av detaljplan för del av  
**kv Stammen mm**  
inom stadsdelen Södermalm i Stockholm  
**TDp 1999-04078-54**

### **PLANHANDLINGAR**

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör genomförande-beskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samt denna planbeskrivning.

### **PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Syftet med planen är att möjliggöra ett parkeringsgarage med plats för ca 200 bilar insprängt i Stigberget under Frans Schartaus gymnasium och att Norska Kyrkans gård kan underbyggas. Planändringen innebär såväl tillägg som upphävande av vissa bestämmelser i nu gällande detaljplaner som fortsättningsvis reglerar övrig markanvändningen, befintlig bebyggelse m.m.

Garaget som berör flera fastigheter avses genomföras inom en särskilt för ändamålet bildad s.k. tredimensionell fastighet.

### **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

#### **Översiktsplanen för Stockholm**

I Översiktsplan 1999 för Stockholm redovisas planområdet som en del av stenstaden. Planeringsinriktningen för denna är bl. a. att den varierade och blandade markanvändningen ska bibehållas, att parkerna bibehålls och utvecklas samt att trafik- och gatumiljön förbättras. Som övergripande mål för stadens trafik uttrycks att det är särskilt angeläget att förbättra miljön och framkomligheten för kollektiv- och nyttotrafik samt förbättra för fotgängare och cyklister. Bland åtgärder som behöver uppmärksammas i detaljplaneringen är att tillskapa fler parkeringsplatser för boende på kvartersmark.



## **Gällande detaljplaner**

Föreliggande förslag till ändring av detaljplan avses gälla jämsides med följande nu gällande detaljplaner:

- Stadsplan PI 7374 från 1974 som inom planområdet omfattar Stammen 17, 19, 34 och 38, Justitia 27 samt del av Stigbergsgatan. Stammen 17 skall användas för kyrkligt ändamål, Stammen 34 för allmänt ändamål och Stammen 19 och 38 samt Justitia 27 skall bevaras som kulturhistoriskt värdefull bostadsbebyggelse.
- Dp 8527 från 1990 som omfattar fastigheten Roten 1 samt del av Stigbergsparken. Roten 1 får endast användas för bostäder med handel i bottenvåningen.
- Dp 90114 från 1991 som omfattar fastigheten Stammen 39 och anger skol- och till en mindre del kontors-/konferensändamål.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR**

### **Byggnader och andra anläggningar**

Delar av Stigbergets bebyggelse är av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset består av den välbevarade trä- och stenhusbebyggelsen som med sina terrasserade trädgårdstomter utgör en unik miljö med rötter i 1720-talet.

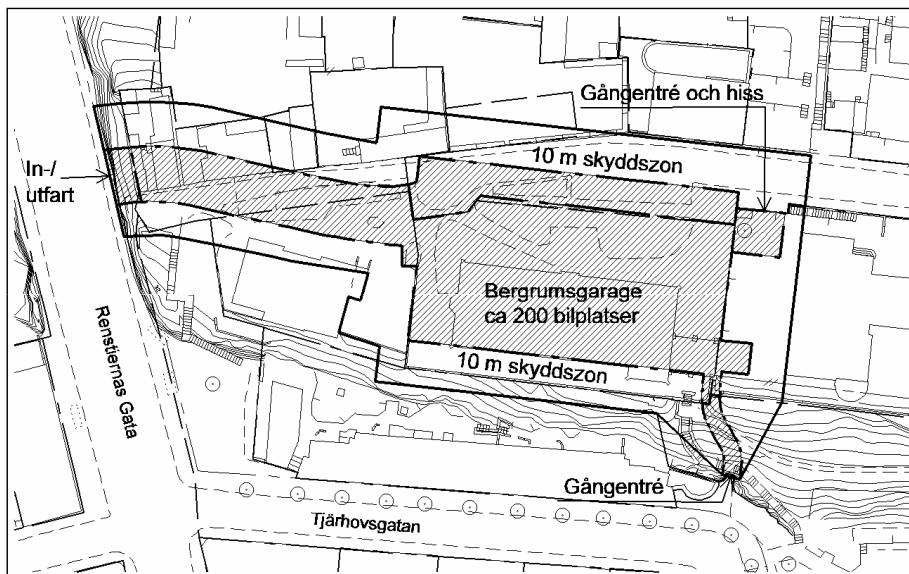
Byggnaden inom Stammen 34 är klassad som särskilt värdefull (grön klass) enligt stadsmuseets byggnadsklassificering.

Planområdet omfattar delvis ett befintligt skyddsrum som ligger omedelbart söder om fastigheten Stammen 34. Skyddsrummet nås via Roten 1 och har en evakueringsgång som mynnar i Stigbergsparken vid Frans Schartaus Trappor.

Södra delen av planområdet korsas i öst-västlig riktning av en bergtunnel på stort djup som tillhör Stockholm Vatten.

## **PLANFÖRSLAGET**

Planförslaget innebär såväl nya tillagda bestämmelser som upphävda gällande planbestämmelser. De tidigare gällande stadsplanerna avses i övrigt gälla jämsides med denna ändring. Genom tilläggsbestämmelserna möjliggörs ett garage i två plan för ca 200 bilar, huvudsakligen under fastigheten Stammen 34.



Garagets utbredning och skyddszon

Garaget sprängs in i berget och taket förläggs ca 10 meter under marknivån. En skyddszon är utlagd 10 meter från garagets ytterkontur. Inom skyddszonen får inga ingrepp i undergrunden vidtas för annat ändamål än för garaget om det inte kan visas att detta kan göras utan att skada detsamma eller Stockholm Vattens bergtunnel.

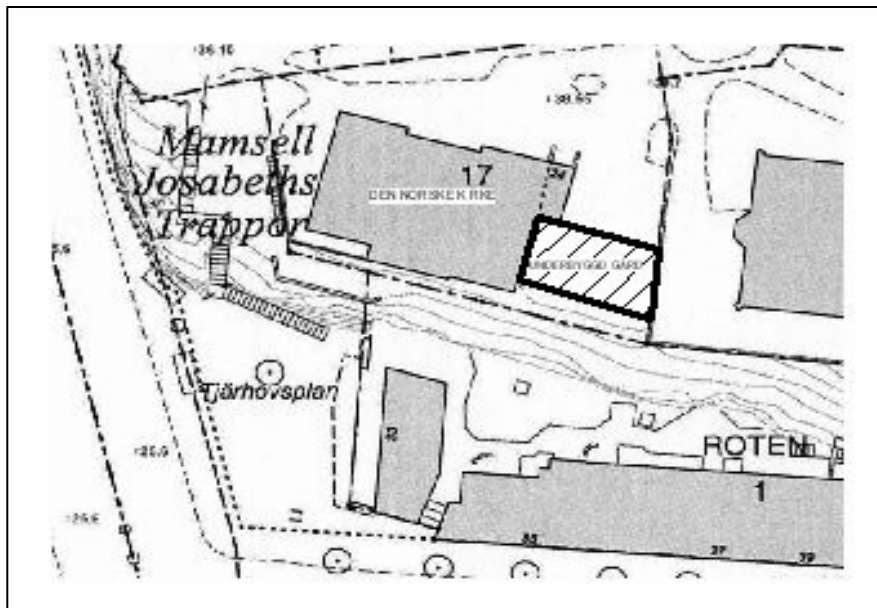
In- och utfart till garaget sker vid Renstiernas Gata. Av trafiktekniska skäl bör infarten göras tvåfilig. Gångentréer finns vid in- och utfarten, i Stigbergsparken samt via hiss och trappor vid Stigbergsgatan. Entrén i Stigbergsparken samordnas med skyddsrummets evakueringsgång.

Ventilation av garaget sker genom tilluftsintag invid hisschaktet på gården till fastigheten Stammen 39 (Ersta Sköndal högskola) och frånluftsuttag vid in- och utfarten.

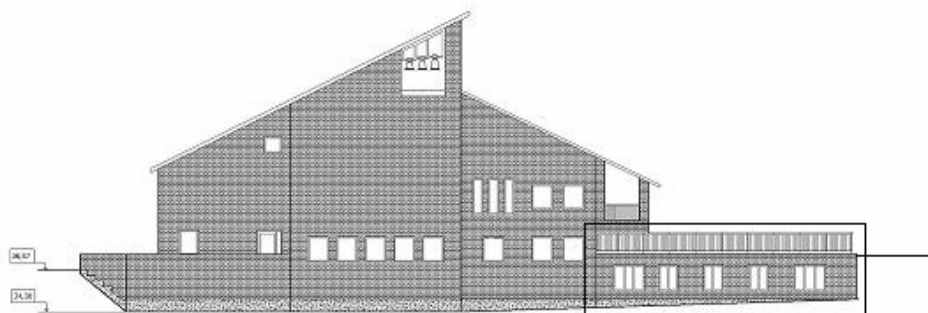
### Övrig bebyggelse

Norska Kyrkan får rätt att bygga under ca 150 m<sup>2</sup> av gården. Underbyggnaden kan få dagsljus genom fönster i muren mot söder. Innan bygglov beviljas måste genom utredning visas att skador ej sker på bergrumsgarage och befintlig ledningstunnel.

Rätt till gårdsunderbyggnad inom Stammen 17

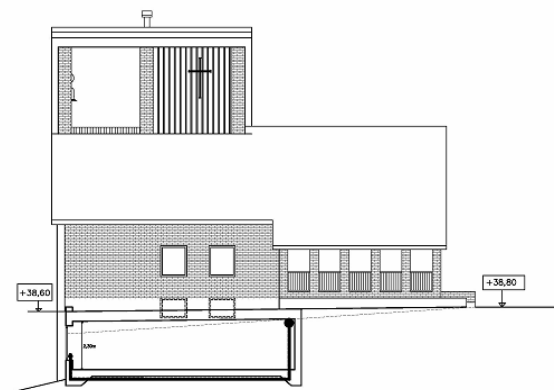


Norska Kyrkans fasad mot söder.



Nya fönster i befintlig mur

Fasad mot öster och sektion genom den underbyggda gården.



### **Gatu- och parkmark**

Längs Renstiernas Gata måste södergående busskörväg tas bort och ersättas av ett körväg för blandtrafik. Vänstersvängande trafik till garaget kan då passeras av övrig trafik på insidan. Cykelbanor avses anordnas på ömse sidor om gatan. Avståndet från in-/utfarten till närmaste busshållplats blir ca 25 meter, vilket ger godtagbara siktförhållanden (ca 40 m) för utfartstrafik från garaget. In-/utfart till garaget sker över trottoar.

### **Tillgänglighet**

Genom garagets hiss förbättras tillgängligheten till Stigbergsgatan. Hissen avses att kunna användas av allmänheten under garagets öppettider. Den nås via entréerna i Stigbergsparken och vid Renstiernas Gata och Stigbergsgatan.

### **Upphävda bestämmelser**

Genom föreliggande ändring av detaljplan tillåts att delar av berörda fastigheter används för parkering i underjordiskt garage. Samtidigt upphävs de bestämmelser i de ändrade planerna som annars skulle hindra ett genomförande. Byggnadsförbudet inom Stammen 17 och 39 ersätts med rätt till gårdsunderbyggnad, för tillbyggnad till kyrkan (Stammen 17) och för trapphus, hiss och ventilationsanordning (Stammen 39). Även djupbyggnadsrestriktionerna, källarvåningar och ingrepp i undergrunden upphävs.

### **MILJÖKONSEKVENSER**

Följande är ett sammandrag av de mest betydande miljökonsekvenserna som anläggningen bedöms medföra. Till planen hör en särskild miljökonsekvens-

beskrivning, upprättad av Carl Bro på uppdrag av byggherren, som innehåller en utförligare beskrivning av mål och riktlinjer samt bedömda miljökonsekvenser och förslag till åtgärder.

## **Luftföroreningar**

### *Lokal påverkan*

Nordplan AB har studerat parkeringstillskottets effekter på trafik- och avgasemissionerna i garagets närområde. För att kunna beräkna och analysera dessa har Nordplan utvecklat en simuleringsmodell, Parksim. Studien visar att avgasemissionerna kan minska med upp till 40% per parkerande fordon i området om garaget byggs. Anledningen till de minskade utsläppen är att söktrafiken minskar i och med garaget. Även om garaget kan leda till att fler bilar parkerar i området kommer garaget inte att medverka till att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid eller partiklar överskrids på gator i närområdet.

### *Sammanlagda effekter för luftkvaliteten i innerstaden*

Enligt stadsbyggnadskontorets enkätundersökningar ökar ett nytt garage trafiken med 25–50% av den totala trafiken till garaget. Studier av omsättningen visar att ett citynära garage med merparten besöksparkering ger upphov till ca 3 omsättningar per plats och dygn. Ett garage på malmarna genererar 1,5 omsättningar. 200 nya garageplatser som omsätts två gånger ökar således trafiken med 200–400 bilar per dygn i innerstaden.

Medelreslängden för en resa med bil med startpunkt i Stockholms innerstad är 14 km enligt riks-RES (SCB:s resvaneundersökning). Uppskattningsvis sker ca en tredjedel av reslängden på gator i innerstaden då målpunkten i många fall ligger utanför innerstaden. Planerade garage skulle utifrån dessa utgångspunkter generera ca 10 000–23 000 fordonskilometer. Det totala trafikarbetet på gatorna i innerstaden uppgår idag till ca 3 200 000 fkm. Tillskottet till det totala trafikarbetet i innerstaden till följd av garagen skulle därmed bli mellan 0,3–0,7 procent.

För att ge en märkbar skillnad på kvävedioxidhalterna krävs en betydligt större trafikökning. Enligt en känslighetsanalys framtagen av SLB-analys krävs en ökning av personbilsflödet med 20 procent för att ge en ökning av kvävedioxidhalterna med 5–10 procent på en smal innerstadsgata och 10–20 procent på en mycket smal innerstadsgata. Totalt sett skulle den befarade trafikökningen till följd av utbyggnaden av fler parkeringsgarage i innerstaden utifrån detta resonemang kunna medföra en ökning av kvävedioxidhalterna på de mest kritiska gatorna i innerstaden med mellan 0,15 och 0,7 procent, vilket ligger inom ramen för mätmetodernas noggrannhet.

I denna bedömning har inte medtagits effekterna av att garagen kan leda till minskad söktrafik i gatunätet. Studier har visat att utsläppsmängderna till följd av detta kan minska med 20–40 procent per parkerande fordon som väljer att parkera i garage istället för på gata. Garagen medverkar även i vissa fall till att gatumarksparkering tas bort. Antalet kallstarter kan dessutom minska. Totalt sett blir därför tillskottet till

trafikarbetet i innerstaden och påverkan på luftkvaliteten sannolikt mindre än vad som redovisats ovan.

### **Buller**

På Renstiernas Gata passerar 12 000 fordon per dygn och bullernivåerna uppgår till 66–70 dB(A). Garaget bedöms inte medföra någon märkbar förändring av nivåerna. Det krävs förändringar av trafikmängderna på uppåt 10% för en märkbar ökning. Utifrån Nordplans analyser kan dessutom antas att trafiken i närområdet inte ökar utan snarare minskar då garaget genomförs.

Fläktanordningar vid Stigbergsgatan och Renstiernas Gata kan medföra störande buller i omgivningen. Därför måste stor vikt läggas vid anordningarnas utformning så att de uppfyller stadens krav.

### **Geologi, grund- och dagvatten**

Byggande i berg kan leda till grundvattensänkning. För att undvika detta som kan medföra tillsättningsskador och negativ påverkan på vegetationen, måste en effektiv förinjektering av berget utföras för att minimera inläckage av grundvatten. Väl planerade och dokumenterade kontrollprogram avseende grundvattensänkningar och sättningar bör inledas innan arbetena påbörjas.

Tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken skall sökas av byggherren. I samband med detta kommer risken för grundvattensänkningar och konsekvenser för omgivningen att behandlas och eventuella skyddsåtgärder regleras.

Dagvattnet från området påverkas minimalt i och med ytterst små överjordskonstruktioner. Spolvatten från bl a våtsopning av garagegolven för med sig föroreningar från bilarna. Oljeavskiljare innan spolvattnet leds ut i spillvattennätet bör installeras för att fånga upp en del av dessa föroreningar.

### **Vegetation**

En alm inom fastigheten Stammen 39, där hissförbindelsen föreslås, löper stor risk att skadas och kan behöva fällas.

### **Störningar och skaderisker under byggtiden**

Byggtiden för projektet är beräknad till ca 12 månader, varav ca 6 månader för sprängning och transport av bergmassor. Då arbetsplatsen ligger nära bostäder och park går det inte att undvika störningar i form av buller, vibrationer och stoftspridning. Omfattningen kan minimeras genom att använda miljöklassade fordon, avskärma arbetsplatsen m.m. De mest störande arbetena bör förläggas till dagtid för att i så liten omfattning som möjligt störa boende.

En översiktlig metodbeskrivning samt riskanalys för bergguttaget har tagits fram. Sprängningsarbetena kommer att utföras genom s.k. skonsam och försiktig sprängning

inom tätort. Beräkningar visar att styrande för sprängningsarbetena är byggnaderna längs Stigbergsgatan samt ett skyddsrum i sydost.

För att förhindra inläckning av grundvatten under byggtiden ska berget förinjekteras i samband med drivningen av bergrummet. All injektering utförs med konventionell cementinjektering av berget.

Berguttaget avses ske via utfartstunnel mot Renstiernas Gata. Etablering av arbetsbodar, maskiner mm kan ske norr om den planerade garageinfarten, längs östra sidan av Renstiernas Gata.

Arne Fredlund  
planchef

Ulf Tärnström  
handläggare

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Innerstadsavdelningen  
Ulf Tärnström

2005-02-14

Dnr 1999-04078-54

Ändring av detaljplan för del av  
**kv Stammen mm**  
inom stadsdelen Södermalm i Stockholm  
**TDp 1999-04078-54**

### PLANHANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samt denna genomförandebeskrivning.

### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att möjliggöra ett parkeringsgarage med plats för ca 200 bilar insprängt i Stigberget under Frans Schartaus gymnasium och att Norska Kyrkans gård kan underbyggas. Planändringen innebär såväl tillägg som upphävande av vissa bestämmelser i nu gällande detaljplaner som fortsättningsvis reglerar övrig markanvändningen, befintlig bebyggelse m.m.

### ORGANISATORISKA FRÅGOR

#### Ansvarsfördelning

Stockholms stad ansvarar för avtal om markåtkomst (utrymmen) med berörda fastighetsägare och tomträttshavare samt avser att upplåta en fastighet för bergrumsgaraget med tomträtt till Stockholms Stads Parkerings AB.

Stockholms Stads Parkerings AB svarar för genomförandet av bergrumsgaraget samt för drift och underhåll av parkeringsanläggningen.

Norska Kyrkan svarar för genomförandet av byggnaden under kyrkans gård.

#### Avtal

Följande fastigheter berörs av bergrumsgaraget:

- Södermalm 7:84, 10:1, 10:7 som samtliga ägs av Stockholms stad
- Roten 1, tomträttshavare: Fastighetsaktiebolaget Stadshus
- Stammen 17, tomträttshavare: Norsk Kirke i Stockholm
- Stammen 19 och 38, tomträttshavare: AB Stadsholmen



Stammen 34, tomträtthavare: Skolfastigheter i Stockholm AB  
Stammen 39, tomträtthavare: Ersta Diakonisällskap  
Justitia 27 som ägs av AB Stadsholmen

Avtal med berörd fastighetsägare eller berörda tomträtthavare skall vara tecknade innan detaljplanen antas. Avtalen skall reglera stadens rätt att bilda en fastighet för bergrumsgaraget genom tillämpning av reglerna om s k tredimensionell fastighetsindelning.

### **Tidplan**

Följande gäller för det fortsatta planarbetet och för fastighetsbildning:

Utställning	1:a kv 2005
Antagande	2:a kv 2005
Laga kraft	3:e kv 2005
Fastighetsbildning	3:e kv 2005
Preliminär byggstart	4:e kv 2005
Ungefärlig byggtid	ca 12 månader

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

### **FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR**

#### **Fastighetsplan**

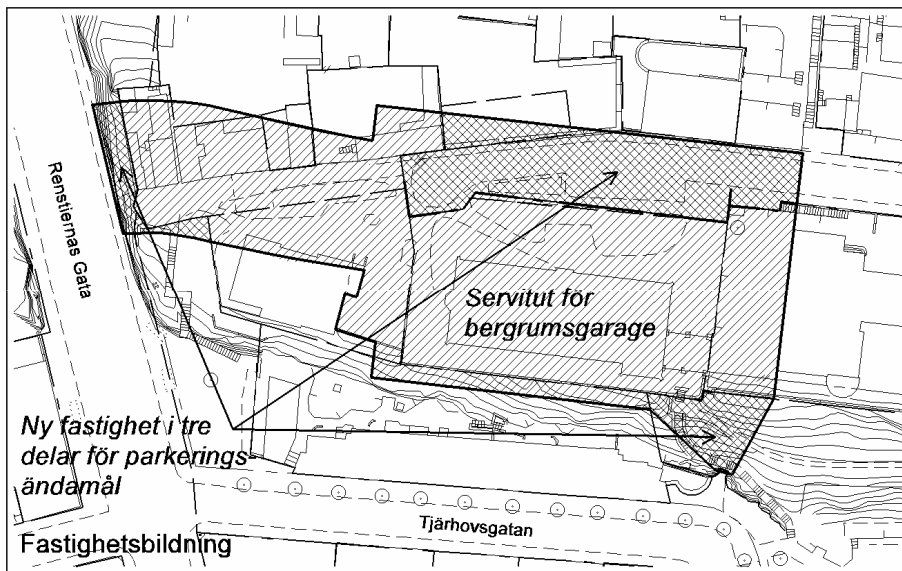
Gällande fastighetsplaner (äldre tomtindelningar) för Stammen 17, 19, 34, 38 samt Justitia 27 upphör att gälla, se administrativ bestämmelse. För övriga berörda fastigheter finns ingen gällande fastighetsplan. Ny fastighetsplan bedöms ej nödvändig.

#### **Fastighetsbildning**

För genomförande av fastighetsbildning avses reglerna om s k tredimensionell fastighetsindelning tillämpas. Fastighetsbildningen föreslås genomföras så att en fastighet i två delområden bildas genom avstyckning från Södermalm 7:84 och 10:1. Avstyckningen skall omfatta de områden som tas i anspråk av tunnelmynningarna (för bilinfart mot Renstiernas gata respektive gångförbindelse mot Tjärhovsgatan). Till denna fastighet skall, genom fastighetsreglering, tillföras ett tredimensionellt avgränsat utrymme (i höjd- och sidled) för berggaraget med tillhörande tunnlår och hisschaft. Detta berör fastigheterna Stammen 17, 34, 38 och 39, Justitia 27 samt Södermalm 7:84 och 10:1. Fastigheten avses således omfatta de utrymmen i berget som sprängs ut.

Dessutom krävs att omkringliggande utrymmen (under, över samt på sidan om bergumsgaraget) åläggs restriktioner mot ingrepp i berget. Detta sker genom att bergumsfastigheten erhåller servitutsrätt för en skyddszon på 10 meter (uppåt, nedåt samt i sidled). Servitutsrätten berör i föregående stycke nämnda fastigheter samt därutöver fastigheterna Stammen 19, Roten 1 samt Södermalm 10:7.

Fastighetsbildningen skall vara genomförd innan bygglov kan ges.



Föreslagen fastighetsindelningen med servitutsområde

#### EKONOMISKA FRÅGOR

Stockholms Stads Parkerings AB står för samtliga kostnader i samband med genomförandet av parkeringsanläggningen.

Norska Kyrkan står för samtliga kostnader i samband med genomförandet underbyggnadsrätten.

Planen medför inget ekonomiskt underskott för staden.

Arne Fredlund  
planchef

Ulf Tärnström  
handläggare



Programförslaget sändes på remiss till länsstyrelsen, hyresgästföreningen, lantmäterimyndigheten, gatu- och fastighetskontoret, Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning, miljöförvaltningen, Stockholms Stads Parkerings AB, brandförsvaret, stadsmuseet, skönhetsrådet, handikapprådet, Birka Energi AB, Stockholm Vatten AB, Telia AB, Stokab samt SL. Inbjudan till samråd skickades till sakägare enligt markägarförteckning. Affischering om programförslaget gjordes i portar och på anslagstavlor i området. Skriftliga synpunkter på programförslaget skulle framföras senast den 20 oktober 2000. Samrådsmöte hölls den 4 oktober 2000 i Ersta-Sköndal högskola på Stigbergsgatan 30A. Till mötet kom ett 20-tal boende. Under samrådstiden inkom skrivelser från ca 50 boende och sakägare.

Programsamrådet redovisades i stadsbyggnadsnämnden den 1 februari 2001. Nämnden beslöt att gå vidare med projektet med infarsalternativ Renstiernas Gata och uppdra åt kontoret att upprätta detaljplaneförslag och genomföra plansamråd och utställning av förslaget.

### **3. HUR PLANSAMRÅDET BEDRIVITS**

I plansamrådet redovisades ett förslag till detaljplan som möjliggjorde ett berg-rumsgarage med plats för ca 200 bilar. In- och utfarten till garaget föreslogs ske mot Renstiernas Gata. Gångentréer föreslogs vid Tjärhovsgatan intill Stigbergsparken samt vid Stigbergsgatan i muren strax nedanför Ersta-Sköndal högskola.

Förslaget till detaljplan sändes på remiss till länsstyrelsen, hyresgästföreningen, lantmäterimyndigheten, gatu- och fastighetskontoret, Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning, miljöförvaltningen, Stockholms Stads Parkerings AB, brandförsvaret, stadsmuseet, skönhetsrådet, handikapprådet, Birka Energi AB, Stockholm Vatten AB, Telia AB, Stokab samt SL. Inbjudan till samråd skickades till sakägare enligt markägarförteckning. Affischering om planförslaget gjordes i portar och på anslagstavlor i området. Skriftliga synpunkter på planförslaget skulle framföras senast den 15 mars 2002. Samrådsmöte hölls den 19 februari 2002 i Ersta-Sköndal högskola på Stigbergsgatan 30A. Till mötet kom ett 10-tal boende. Minnesanteckningar från samrådsmötet bifogas.

### **3. LÄNSSTYRELSEN**

Länsstyrelsen ansåg i *programsamrådet* att staden bör klarlägga och redovisa huruvida de planerade garagens konsekvenser för luftkvaliteten innebär att miljökvalitetsnormerna överskrids invid garagen och/eller inom tätorten i övrigt. Länsstyrelsen ansåg i övrigt att det starkt bör övervägas om inte garageutbyggnaden bör prövas enligt miljöbalkens bestämmelser om vattenverksamhet.

I *plansamrådet* ansåg länsstyrelsen att det underlag som presenterats är tillfyllest för att bedöma om förslaget iakttar gällande miljökvalitetsnormer och att man i sak delar den bedömning som görs i planhandlingarna. I övrigt ansåg man att det i planförslaget måste visas att garageanläggningen inte påverkar byggnader och

vegetation på Stigberget och Stigbergsparken negativt. Det bör även visas hur entréer, skyltar och ventilationsuttag mm ska utformas så att de kan accepteras ur kulturmiljö- och stadsbildssynpunkt. De i planen föreslagna skyddsbestämmelserna ger inte de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna på Stigberget ett adekvat skydd. Planbestämmelserna måste kompletteras. Om det i planen inte kan visas att garageanläggningen kan genomföras utan negativ påverkan på kulturmiljöintresset och att nämnda kompletteringar och förtydliganden i övrigt utförs kan länsstyrelsen komma till att detaljplanen inte är förenlig med riksintresset.

#### 4. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Lantmäterimyndigheten framförde under *programsamrådet* att bildandet av en särskild parkeringsfastighet med tillhörande servitut är tveksam. Om den ändå ska kunna genomföras krävs överenskommelse mellan alla berörda fastighetsägare och tomträtthavare samt eventuella andra rättighetshavare som berörs.

I *plansamrådet* meddelade lantmäterimyndigheten att man inte har några erinringar mot planförslaget.

#### 5. REMISSINSTANSENAS SYNPUNKTER

**Gatu- och fastighetskontoret** framförde i *programsamrådet* att infartsalternativen från trafiksynpunkt är likvärdiga. Vid en samlad bedömning där bl a stadsmiljön vägs in förordar kontoret alternativet Tjärhovsgatan. Man ansåg att det är positivt att anläggningen kommer till stånd men att genomförandet är beroende av att avtal kan träffas med berörda fastighetsägare och tomträtthavare och Stockholm Parkering.

I *plansamrådet* påpekas att man förutsätter att planförslaget inte förs vidare till antagande förrän dels avtal träffats med Stockholms stads Parkerings AB om markförsäljning/-upplåtelse av den nya fastigheten och dels att erforderliga servitutsavtal träffats.

**Katarina-Sofia stadsdelsnämnd** svarade i *plansamrådet* med ett utlåtande från stadsdelsförvaltningen.

**Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning** ansåg i *programsamrådet* att Tjärhovsgatan är olämplig som infartsgata till garaget på grund av olägenheterna för omkringboende och närliggande restaurang. Förvaltningen förordade därför Renstiernas Gata som infartsalternativ. Man påpekade också att den gatemark som kan frigöras i området p.g.a. minskad ytparkering vid byggandet av garaget kan ge utrymme för att förbättra för andra trafikantgrupper.

I *plansamrådet* ansåg förvaltningen att det är viktigt att det inrättas handikappplatser i garaget med placering nära hiss. Det är viktigt att bullerproblem som fläktanordningarna vid Stigbergsgatan och Renstiernas Gata kan ge upphov till beaktas och åtgärdas. Det måste läggas stor vikt vid att minimera störningarna under byggtiden.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** svarade i *programsamrådet* att man tillstyrker fortsatt planarbete med in- och utfart mot Renstiernas Gata under förutsättning att en helhetsbedömning görs av de sammanlagda miljöeffekterna av planerade och påbörjade parkeringsgarage.

I *plansamrådet* beslutade nämnden att tillstyrka förslaget under förutsättning att miljö kvalitetsnormen kan nås.

**Miljöförvaltningen** tillstyrkte i *programsamrådet* förslaget med in- och utfart mot Renstiernas Gata under förutsättning att en helhetsbedömning görs av de sammanlagda effekterna av planerade och påbörjade parkeringsgarage.

I *plansamrådet* avstyrkte förvaltningen förslaget till detaljplan med anledning av att det finns risk att miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap i miljöbalken överträds. Den sammanlagda effekten av planerade garage i innerstaden leder sannolikt till ökad trafik på gatorna i innerstaden och därmed ökade utsläpp.

**Stadsmuseinämnden** avstyrkte i *plansamrådet* förslaget med hänvisning till stadsmuseiförvaltningens yttrande. Därutöver anförde man att behovet av garageplatser på Södermalm är stort. Bergrumsgaraget får endast komma till stånd om det kan ske utan att vegetationen och bebyggelsen på Stigberget tar skada. Det är viktigt att entrén till garaget utformas varsamt. Nämnden förordar istället infart från Tjärhovsgatan.

**Stadsmuseiförvaltningen** förordade i *programsamrådet* att infarten skulle placeras mot Tjärhovsgatan och avstyrkte bestämt en infart från Renstiernas Gata. Vidare ställde man sig tveksam till ingrepp i muren vid Stigbergsgatan. Skyltning till garaget är ett oönskat inslag i den värdefulla gatumiljö som Stigbergsgatan utgör. Sprängningarna måste ske utan att åsamka skador på den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen uppe på berget.

I *plansamrådet* avstyrkte förvaltningen förslaget med infart från Renstiernas Gata med hänvisning till de synpunkter som man förde fram i *programsamrådet* samt risken för grundvattensänkningar med följd effekter för vegetation och bebyggelse. Man ansåg vidare att planbestämmelserna för den värdefulla bebyggelsen måste kompletteras.

**Skönhetsrådet** tillstyrkte i *programsamrådet* förslaget med infart från Tjärhovsgatan med erinring om att infartens utformning måste bearbetas. En infart från Renstiernas Gata är oacceptabel ur stadsbildssynpunkt.

I *plansamrådet* avstyrkte rådet förslaget med infart från Renstiernas Gata och framförde återigen synpunkterna om att en infart från Renstiernas Gata är oacceptabel ur stadsbildssynpunkt då Stigberget med dess gamla kåkbebyggelse, liksom den karaktäristiska utsikten ut mot Katarinavägen inte bör störas av en stor tunnelöppning. Vidare kan ett bergrumsgarage endast accepteras under förutsättning att det inte skadar bebyggelse och vegetation genom grundvattensänkningar.

**Handikapprådet** framförde i *programsamrådet* att man förordar en infart från Renstiernas Gata då det är bättre ur bullersynpunkt och att det medger en alternativ utrymningsväg. Takhöjden i garaget måste bli sådan att s.k. van-bilar kan nyttja garaget.

I *plansamrådet* ansåg rådet att garageinfarten skall vara tydligt markerad, att den fria takhöjden i garaget ska vara minst 2,8 m, att det skall en brandcell även mot Tjärhovsgatan samt att man studerar lösningen med en hissförbindelse så att funktionshindrade kan ta sig från Tjärhovsgatan till Stigbergsgatan.

**AB Storstockholms lokaltrafik** motsatte sig i *programsamrådet* en in- och utfart mot Renstiernas Gata med tanke på den intensiva busstrafiken på denna sträcka.

I *plansamrådet* ansåg SL att man trots allt kan acceptera en infart från Renstiernas Gata och att man i samråd med gatu- och fastighetskontoret funnit en acceptabel körfältsindelning på Renstiernas Gata. Vidare framhåller SL att åtgärder under byggtiden inte får försämra möjligheten för busstrafiken att trafikera Renstiernas Gata.

**Birka Energi AB** informerade i *programsamrådet* om befintlig kapacitet i elnätet och anförde att om större kapacitet erfordras för driften av garaget krävs en ny elnätstation i området.

I *plansamrådet* redogjorde man läget för befintliga fjärrvärme- och gasledningar som behöver skyddas genom upprättande av u-område.

**Stockholm Vatten AB** framförde i *programsamrådet* att söder om bergumsgaraget ligger en bergtunnel som tillhör Stockholm Vatten.

I *plansamrådet* redogjorde man läget för befintliga va-ledningar och bergtunnel samt erforderliga skyddsområden. Servitutsavtal måste tecknas mellan bolaget och fastighetsägaren/tomträtthavaren. Alternativt kan rätten säkras genom bildande av ledningsrätt.

**Brandförsvaret och Telia** har inget att erinra mot förslaget.

**Hyresgästföreningen, Stockholm Parkering, och Stokab** har inte inkommit med något svar.

## 6. SAKÄGARE OCH BOENDE

Under programsamrådet inkom ca 50 skrivelser från sakägare och boende i området. Under plansamrådet inkom 8 skrivelser varav en var undertecknad av 9 personer. Följande är en sammanfattning av de synpunkter som framförs i skrivelserna.

### Synpunkter under programsamrådet

I programsamrådet rörde synpunkterna från boende och sakägare främst garageinfartens placering som man ansåg bör vara vid Renstiernas Gata och inte vid Tjärhovsgatan. Som skäl för detta angav man bl. a ökade störningar i form av buller och avgaser för boende och verksamheter längs Tjärhovsgatan, framkomlighetsproblem för biltrafiken samt försämrade trafiksäkerhet. I vissa skrivelser menade man att garaget inte bör byggas överhuvudtaget då det kommer att leda till mer trafik i innerstaden. Det ökade transportbehovet måste lösas på andra sätt, t ex med utbyggd kollektivtrafik. Oro uttrycktes för skador på fastigheterna i närområdet i samband med sprängningsarbeten.

## **Synpunkter under plansamrådet**

Under plansamrådet inkom synpunkter på att den planerade infarten från Renstiernas Gata förfular stadsmiljön och är ett ingrepp i den kulturhistoriska miljön. Oro uttrycks för grundvattensänkningar med negativa konsekvenser för bebyggelse och vegetation som följd. Oro uttrycks även för störningar från ventilationsanordningarna vid Renstiernas Gata och Stigbergsgatan samt störningar under byggtiden. Förslag framförs att istället förlägga garaget till Londonviadukten.

BF Buketten no 6 u.p.a. anser att man så tidigt som möjligt genomför en besiktning av deras fastighet och att besiktningar sedan görs med jämna mellanrum.

Den Norske Kirke i Stockholm har synpunkter om att skyddszonen för garaget kommer i konflikt med kyrkans egna planer på underbyggnad av gård med kontorslokaler och vill att dessa utbyggnadsplaner inarbetas i förslaget. I övrigt vill man att hänsyn tas till ökade avgasmängder och undrar om kyrkan kan få bidrag för att förbättra sitt eget ventilationssystem p.g.a. detta. Bullernivån vid Renstiernas Gata kan öka till följd av många start och stopp och man undrar hur detta skall dämpas.

## **7. STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE**

### **Allmänt**

Antalet bilar som disponeras av boende i innerstaden har ökat kraftigt den senaste 20-årsperioden, från 39 000 bilar år 1980 till 71 000 bilar år 2000, en ökning med 82 %. Det ökade bilinnehavet har lett till ett ökat tryck på gatumarksparkeringen med bl a fler felparkeringar och ökad söktrafik.

Förslaget till ett bergrumsgarage i Stigberget är ett led i stadens ambition att till skapa fler parkeringsplatser på kvartersmark under jord i innerstaden. Därmed skapas förutsättningar för att minska trycket på gatuparkeringen. Det minskade trycket på gatuparkeringen ger förutsättningar för färre felparkeringar och minskad söktrafik. Det kan dessutom ge möjligheter att reducera antalet parkeringsplatser på gatumark för en upprustning av gatumiljön och/eller förbättrad framkomlighet för kollektiv-, nytto- och cykeltrafik.

### **Detaljplanens omfattning**

Stadsbyggnadskontoret föreslår satt planförslaget ändras så att det enbart reglerar underjordiskt garage och övrig underbyggnadsrätt samt in- och utfart, gångentréer, hissförbindelse och ventilationsanläggningar. Förslaget från Länsstyrelsen och Stadsmuseiförvaltningen att också reglera befintlig bebyggelse på markytan och införa olika skyddsbestämmelser tillgodoses därmed inte. Det är komplicerade frågor som inte har samband med åtgärderna under mark. Den reglering av användningen på markytan som redovisades i samrådsförslaget utgår därmed. Genom möjligheten till



tredimensionell fastighetsbildning finns inte längre behov av att ändra markytans reglering. Istället kan planen utformas som ett tillägg till gällande planer.

### **Luftföroreningar**

Sedan plansamrådet har Länsstyrelsen utarbetat åtgärdsprogram för att minska halterna av kvävedioxid och partiklar i stockholmsluften. För att uppnå detta krävs det enligt Länsstyrelsen bl. a. att antalet fordonsrörelser minskar, fordonen blir renare än idag, kollektivtrafiken byggs ut samt att användningen av dubbdäck minskar. Samtidigt påpekar Länsstyrelsen att det är svårt att förena regelverket om miljö kvalitetsnormer med stockholmsregionens tillväxt.

Vad gäller de sammanlagda effekterna för luftkvalitén av de ca 2700 p-platser i garage som f n planeras gör kontoret bedömningen att det handlar om ytterst små förändringar av trafikarbetet och därmed luftkvalitén i innerstaden. T ex så har trafikarbetet i innerstaden 1989-1998 minskat med 3%, trots den kraftiga ökningen av antalet bilar som ägs eller disponeras av boende i innerstaden (82% sedan 1980).

Biltrafikens utveckling i innerstaden, och därmed påverkan på luftkvaliteten, är beroende av en rad övergripande trafikpolitiska beslut. För att komma tillrätta med de stundtals höga halterna av luftföroreningar längs vissa huvudgator i innerstaden krävs ett övergripande åtgärdsprogram. Denna fråga kan inte lösas i ett enskilt detaljplaneförslag.

Kontoret bedömer att planerade garage kan ge fördelar då de bl a kan ge en handlingsfrihet att ta bort gatuparkeringar. Frigjorda ytor kan då t ex användas för att förbättra framkomligheten och attraktiviteten för kollektiva färdmedel. Det kan även förbättra framkomligheten överlag för den rörliga trafiken och ge en bättre trafikrytm och därmed minskade utsläpp.

Garaget i Stigberget kommer att leda till en mycket marginell förändring av luftföroreningsmängderna i närområdet. Studier av liknande anläggningar visar att en stor del av platserna i garaget nyttjas av bilister som redan idag parkerar i området. Söktrafiken på närliggande gator bedöms dessutom kunna minska.

Studier av ventilationsluftens innehåll av luftföroreningar har genomförts för ett planerat garage av likvärdig storlek i kv. Uppfinnaren på Östermalm. Studien visar att ventilationsluften innehåller mycket små mängder luftföroreningar och därmed ger ett mycket begränsat tillskott till halterna av luftföroreningar invid utsläppspunkten.

Miljökonsekvensbeskrivningen skall inför utställningsskedet uppdateras med bl.a. ett avsnitt rörande projektets förenlighet med Länsstyrelsens åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar.

### **Buller**

Buller från trafiken till och från garaget bedöms inte påverka rådande bullerförhållanden i området. Det krävs betydligt större trafikökningar för att ge en märkbar skillnad. Buller från garagets ventilationsanläggning skall inte överskrida stadens

riktvärden för buller från ventilationsanläggningar. Tilluftsaggregatet avses installeras i garaget för att minimera bullret från fläktanläggningen.

### **Grundvattenpåverkan**

Grundvattentrycknivån i berg ligger 4,5-9 meter under garagegolvet. Variationerna mellan grundvattentrycknivåernas minimi- och maximivärden är mycket stora vilket beror på höjdskillnaderna i terrängen, befintliga tunnlar i berget samt en 10 meter bred sprickzon som sträcker sig snett över Stigbergsgatan.

På Stigberget finns ett tunt lager jord ur vilket växter och träd tar upp näring och vatten. Jordlagret består av fyllning ovan sand och grus och på grund av dess begränsade mäktighet samt relativt höga vattengenomsläpplighet finns inget egentligt övre grundvattenmagasin på Stigberget. Förekomsten av vegetation visar dock att balansen mellan nederbörd och avrinning/dränering är positiv.

Ett berggrumsgarage innebär att sprickzoner i berget kommer att skäras av och därmed kan en del grundvatten komma att dräneras via garaget istället för via befintliga sprickzoner och tunnlar. De sprickzoner som garaget skär kommer dock att tätinjekteras för att undvika inflöde. Även om en sådan injektering inte leder till fullständig täthet kommer inte vattentillgången till växterna att förändras, eftersom nuvarande situation med låga trycknivåer i garageläget redan i dagsläget verkar dränerande. Garaget bedöms av ovannämnda skäl inte heller påverka grundläggningen av några byggnader.

Tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken kommer att sökas av byggherren. I samband med detta kommer frågan om grundvattenpåverkan att behandlas ytterligare och eventuella skyddsåtgärder regleras.

### **Stadsbild och kulturmiljö**

Garaget är beläget inom ett område som är av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset omfattar bl. a. den välbevarade trä- och stenhusbebyggelsen vid Stigbergsgatan med sina terrasserade trädgårdstomter. Riskanalys för sprängningsarbetet samt utredning av grundvattenpåverkan visar att garaget kan genomföras utan negativa konsekvenser för bebyggelse och vegetation på Stigberget.

De delar av garaget som blir synliga i anslutning till riksintresseområdet är den föreslagna gångentrén med hiss och trappa vid Stigbergsgatan samt in- och utfarten mot Renstiernas Gata. Gångentrén vid Stigbergsgatan fälls in i en befintlig mur och avses ges en utformning anpassad till omgivande miljö. Kontoret bedömer att entrén med den utformning som nu föreslås inte kommer i konflikt med riksintresset.

Önskemål har efter samrådtiden framförts från Ersta-Sköndal högskola att förlänga föreslagen hiss vid Stigbergsgatan upp till gården på den egna fastigheten. Kontoret bedömer att en sådan lösning skulle innebära en betydlig förbättring av tillgängligheten till högskolans lokaler jämfört med dagens situation varför planen bör medge denna möjlighet. Friskluftintaget som tidigare avsågs samordnas med entrén

mot Stigbergsgatan föreslås istället utföras som en del av hissbyggnaden. Planhandlingarna kompletteras med illustrationer av den föreslagna hissbyggnaden.

Intill den föreslagna in- och utfarten mot Renstiernas Gata finns idag två stora affischtavlor och delar av berget är förstärkt med betong. Affischtavlorna avses tas bort och betonglagningarna döljas med en stensättning som anknyter till berget. Sammantaget bedömer kontoret att miljön längs Renstiernas Gata förbättras mot dagens situation och att in-/utfarten med föreslagen utformning inte kommer i konflikt med riksintresset.

### **Störningar under byggtiden**

I stort sett alla byggprojekt i innerstaden är förenade med störningar för omgivningen i form av bl a buller, vibrationer och stoftspridning. Riktlinjer för buller och vibrationer från byggarbetsplatser finns i stadens miljöprogram. Stadsbyggnadskontoret bedömer att genom en väl genomtänkt planering och information till berörda innan byggstart kan störningarna begränsas.

Berguttaget kommer att ske via den planerade in- och utfartstunneln vid Renstiernas Gata och erforderliga etableringsytor för maskiner, byggbodas m.m. bedöms kunna inrymmas på Renstiernas Gata.

En översiktlig metodbeskrivning för berguttaget samt en riskanalys för sprängningsarbetet har tagits fram. Sprängningsarbetena kommer att utföras genom så kallad skonsam och försiktig sprängning inom tätort. Beräkningar visar att styrande för sprängningsarbetena är byggnaderna längs Stigbergsgatan samt skyddsrummet i sydost. Bedömda laddningsmängder är dock sådana att arbetet är fullt genomförbart. Besiktningar av kringliggande byggnader och övriga anläggningar utförs av byggherren före och efter sprängning.

### **Tillgänglighet**

Antalet parkeringsplatser för handikappade kan ej regleras i planen. Handikapplatser i denna typ av anläggningar är relativt ovanliga då de inte utnyttjas i någon större utsträckning. Som exempel kan nämnas att p-hus Medborgarplatsen med ca 250 platser endast innehåller 1 p-plats anpassad för funktionshindrade.

Takhöjden i garaget blir ca 2,1 meter. En takhöjd av 2,8 meter för att göra garaget tillgängligt för s.k. van-bilar anser kontoret inte motiverat. Van-bilar hänvisas istället till att parkera på omgivande gatunät.

Nödutrymning för personer med nedsatt rörelseförmåga sker via hiss till Stigbergsgatan eller Tjärhovsgatan. Utrymmet närmast hissarna kommer att utföras som en separat brandcell. Garaget möjliggör en handikappanpassad förbindelse mellan Tjärhovsgatan och Stigbergsgatan.

### **Underbyggnad av gård för Norska kyrkan**

Norska kyrkans önskemål om underbyggnad av gård har studerats och bedöms som genomförbart såväl med hänsyn till stadsbild och kulturmiljö som genomförandet av garaget. En byggrätt om ca. 150 m<sup>2</sup> för kontor kommer därför att läggas in i planen för underbyggnad av gård inom kyrkofastigheten.

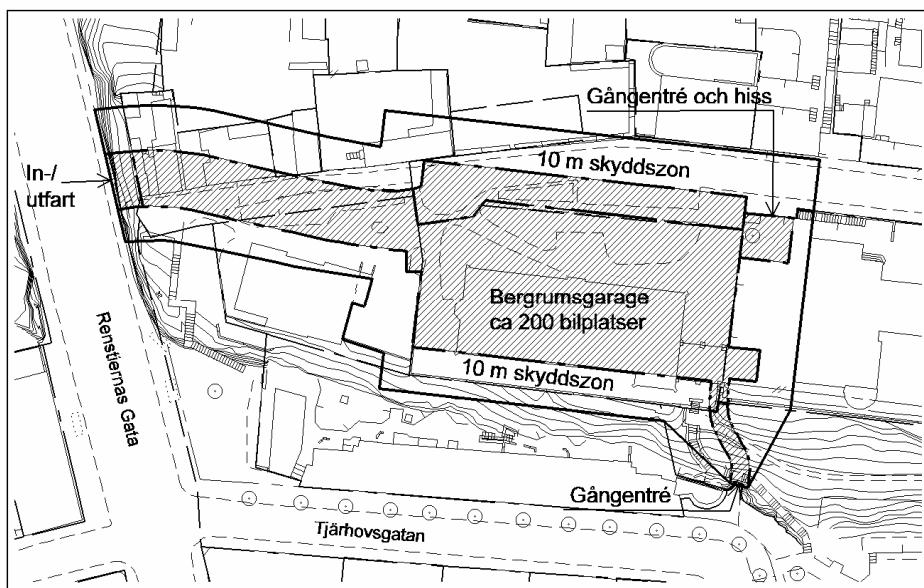
### **Genomförandefrågor**

Erforderliga avtal mellan staden och byggherren skall tecknas innan planen tas upp för ett antagande.

Arne Fredlund  
Planchef

Ulf Tärnström  
handläggare

Bilaga 4



Plankarta Kv Stammen m.m. TDp 1999-04078-54