



Handläggare: Ulrika Hellström
Region Innerstad
Markbyrå
Tel: 508 261 08
ulrika.hellstrom@gfk.stockholm.se

2001-11-15

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Program för kvarteren Fikonet och Persikan mm på Södermalm.
Remiss.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remiss av program för kvarteren Fikonet och Persikan inom stadsdelen Södermalm.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

SAMMANFATTNING

Programförslaget innebär att Norra Hammarbyhamnen förtätas och integreras med övriga Södermalm. Området omvandlas till ett bostadsområde och om programmet fullföljs i sin helhet innebär det byggnation av ca 1.000 nya lägenheter tillsammans med en del lokaler både för kommersiella behov och för samhällsbehov. Gatustandarden skall förbättras, liksom gång- och cykelstråk. De befintliga parkerna skall ses över, vad gäller funktion och tillgänglighet. En grundförutsättning för att 750 av dessa 1.000 lägenheter skall kunna tillskapas är dock att Staden når en överenskommelse med SL om alternativ lokalisering av deras bussgarage, som idag är beläget inom programområdet. Denna flytt av bussgaraget utgör vidare den i särklass största kostnaden för genomförandet av detta program, även om målsättningen är att kostnaderna skall balanseras av intäkterna. Kontoret anser att programmet i sin helhet är bra, men gör några andra prioriteringar jämfört med stadsbyggnadskontoret, bl.a. bedöms p-talet om 0,48 vara för lågt och föreslås ersättas med 0,75.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Programmet för kvarteren Fikonet och Persikan syftar till att omvandla programområdet till en stadsdel med tät innerstadsstruktur och därmed integrera Norra Hammarbyhamnen med övriga Södermalm. Om programmet fullföljs till sin helhet åstadkommes ca 1.000 nya lägenheter med åtföljande kommersiella lokaler samt lokaler för samhällsservice. Vidare skall nya trädplanterade gator och ett utökat parkstråk tillskapas.

Arbetet med programarbetet påbörjades våren 2001 och start-PM togs av SBN 26 april 2001.



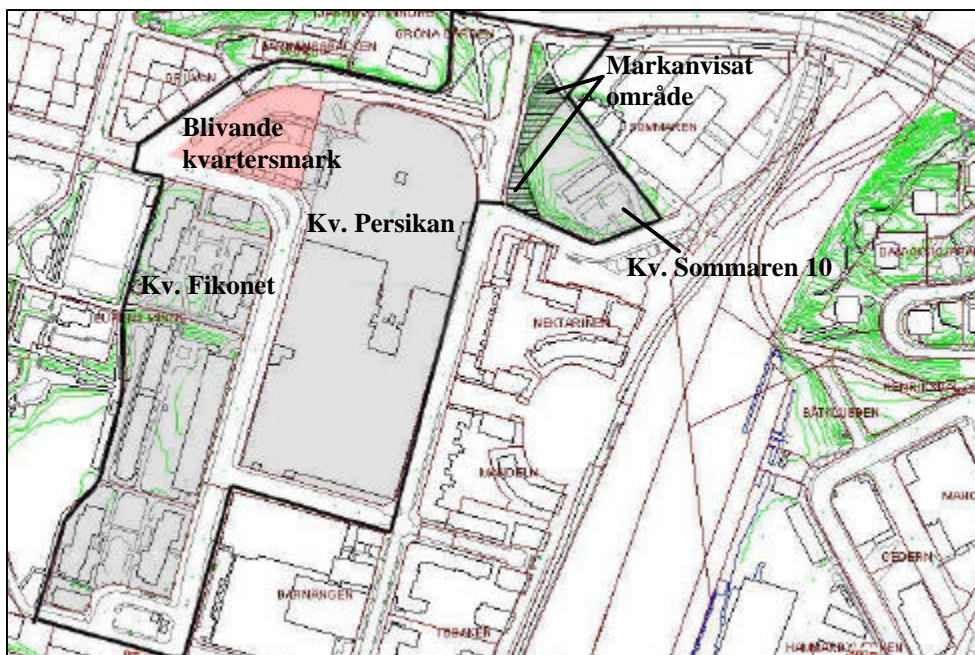
Översiktsbild, utvisande programområdet

Kv. Fikonet innehas med tomträtt av Svenska Bostäder, som erhöll en markanvisning (GFN 26 september 2000) för förtätning (ca 150 lgh) av befintligt bostadsområde, som ursprungligen byggdes på 1960-talet.

Kv. Persikan, SL:s bussgarage, innehas med tomträtt av SL. En grundförutsättning för exploatering av detta kvarter (ca. 750 lgh) är därför att kontoret finner en godtagbar överenskommelse med SL om alternativ lokalisering av deras bussgarage.

Einar Mattsson Byggnads AB (EM) förvärvade i december 1999 tomträten till kv. Sommaren 10. På fastigheten ligger Hofvingska malmgården från 1770, som idag är uthyrd för kontorsverksamhet. EM erhöll markanvisning i GFN 11 april 2000, för byggnation av bostäder (hyresrätter) på fastigheten, runt malmgården (ca 60 lgh), samt på den intilliggande mark, som skrafferats på nedanstående karta.

Programområdet kommer med hänsyn till ovanstående att delas upp i flera detaljplaneområden, kv. Fikonet, kv. Persikan (1-2 st.) och kv. Sommaren. Gatu- och fastighetskontoret anser att alla detaljplaner har hög prioritet.



Avgränsning av programområdet samt redovisning av befintlig samt blivande kvartersmark.

Om det tar lång tid att finna en lösning med SL, bör den blivande kvartersmarken enligt ovanstående karta, brytas ut för att bilda en egen detaljplan skild från kv. Persikan.

Synpunkter på övergripande frågor i programmet

Programmet bedöms vara ett bra underlag för det fortsatta arbetet med de olika detaljplanerna. Kontoret vill nedan göra en del förtydliganden och kommentarer till programmet.

Viss andel hyresrätter

Kontoret kommer att sträva efter att det byggs en viss andel hyresrätter inom programområdet. Med hänsyn till de höga rivnings- och evakueringskostnaderna i kv. Persikan bedöms ett rimligt mål kunna vara ca 20-25 % hyresrätter totalt inom programområdet.

Trafik

Genomförda trafikstudier visar att Barnängsgatan idag trafikeras av 2500 fordon/dygn norr om Nackagatan och 1100 fordon/dygn söder om Nackagatan. Nackagatan trafikeras av 3000 fordon/dygn och Tegelviksgatan av cirka 2000 fordon/dygn. Trafikstudierna visar därmed på normala flöden för innerstadskvarter. Programmets föreslagna avsmalning av Barnängsgatan till 18-metersgata med en mer stadslik karaktär, bedöms kunna sänka hastigheterna något, vilket är positivt då många barn korsar gatan på väg till och från Sofiaskolan.

Mellan Bondegatan och Folkungagatan via Tegelviksgatan är idag cirka 30% av trafiken genomfartstrafik. Därför är det av trafiksäkerhetsskäl

önskvärt, att den nuvarande bussrampen mellan Tegelviksgatan och Bondegatan inte heller i framtiden medger genomfart med bil. Det är av samma skäl önskvärt att programmets föreslagna förlängning av Bondegatan inte heller medger genomfart med bil. Om Bondegatan skulle öppnas mot Tegelviksgatan skulle den dra till sig den genomfartstrafik som idag trafikerar Nackagatan, istället för att bli en lugn lokalgata.



Karta, utvisande det befintliga gatunätet och tänkt ny gatustruktur inom programområdet.

Föreslagen förlängning av Bondegatan mellan Barnängsgatan och Tegelviksgatan blir relativt brant med en medellutning på cirka 1:17 eller 5,9%, vilket kan innebära vissa problem vad avser tillgänglighet för funktionshindrade.

Kollektivtrafik

Området trafikeras av tre busslinjer som alla vänder i området; 46, 66 och 55. Framför allt trafikeras gatorna runt kvarteret Barnängen 4 av bussar, vilket innebär att andelen tung trafik där är relativt stor. Om Färgarplan bebyggs försvinner en busshållplats, vilket betyder att en ny busshållplats måste anordnas på Barnängsgatan. Det är viktigt att förutsättningarna för busstrafik i området inte försämras, då detta är den enda kollektivtrafik som finns tillgänglig och som dessutom är väl nyttjad.

Parkering

Det är idag ont om parkeringsplatser inom programområdet och gatorna är redan idag fullbelagda. Den planerade exploateringen av Färgarplan innebär att den befintliga markparkeringen tas bort, vilket betyder att 25 allmänna parkeringsplatser försvinner. Trädplanteringen på Barnängsgatan och Nackagatan, som planeras i programmet, minskar antalet parkeringsplatser där med cirka 25%. Önskemålen om trädplanterade gator med långsgående kantstensparkeringsplatser står därför i konflikt med de låga parkeringsnormerna. En del besöksparkeringsplatser i området har redan omvandlats till boendeparkeringsplatser och trycket är högt från allmänheten om att tillskapa ännu fler boendeplatser. Detta skulle dock innebära problem för näringslivet då deras kunder behöver besöksplatser.

Kontoret har som princip att vid nyexploatering skall respektive fastighet klara sin egen parkering på kvartermark. Som utgångspunkt vid beräkning av behov av nya parkeringsplatser bör då användas 0,75 bilar per lägenhet, vilket speglar det genomsnittliga bilinnehavet i nybyggda områden i Stockholms innerstad. Kontoret vill därför förorda valet av 0,75 parkeringsplatser per lägenhet inom programområdet istället för den av Stadsbyggnadskontoret föreslagna nivån om 0,48.

Tillgänglighet

Tillgänglighetsfrågorna kommer att bevakas av kontoret i respektive detaljplaneprocess.

Gång- och cykelväg nät

Programmet medför förbättringar för gång- och cykeltrafikanter eftersom tillgängligheten mellan det som idag kallas Norra hammarbyhamnen och övriga södermalm ökar. Både Skånegatans och Bondegatans förlängningar mot Tegelviksgatan har möjligheter att bli bra gång- och cykellänkar.

Parkmark

Programområdet har jämförelsevis god tillgång på parkmark och parkerna tål den ökning av antal besökare som blir följden av exploateringen. Däremot bör parkernas kvalitet och innehåll ses över i samband med kommande exploatering. Ett förbättrat promenadstråk skulle kunna skapas genom området och därmed öka kvaliteten och nyttjandemöjligheterna för de befintliga parkerna. Förbindelsen till Fåfången och dess närmsta omgivning är särskilt angelägen samt en förbättrad lekplats i Tengdahlsparken.



Flygfoto, utvisande programområdet.

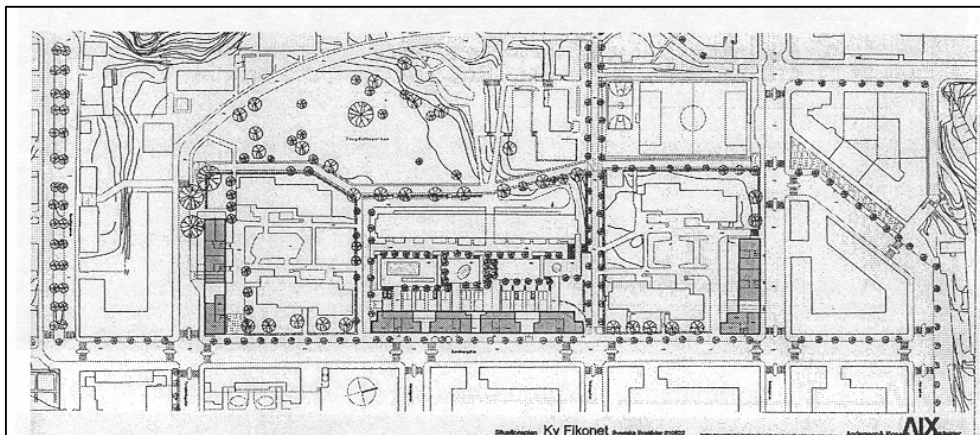
Analys av de olika detaljplaneområdena

Kv. Fikonet

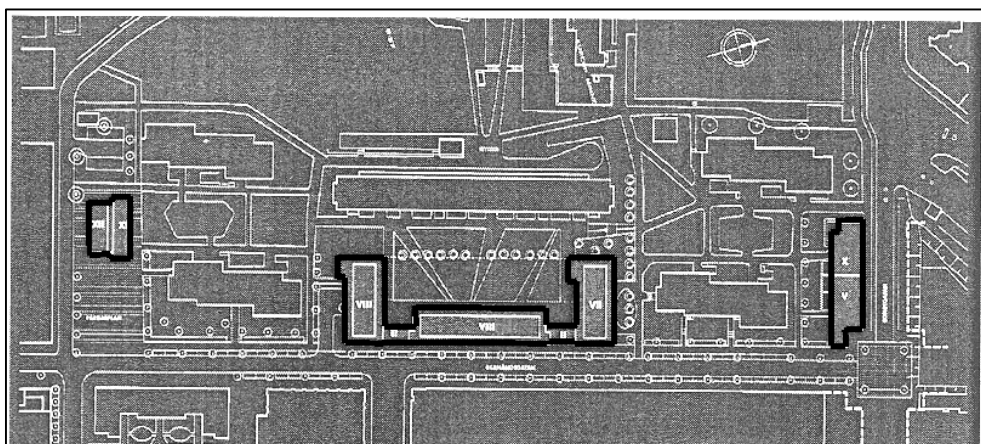
Kvarteret Fikonet utgör idag ett relativt lågexploaterat område, i jämförelse med omkringliggande kvarter. Svenska Bostäder är tomträttsinnehavare. Kvarteret bebyggdes med hyreshus under 1960-talet och rymmer idag ca 330 lägenheter och 2000 kvm lokaler. Det finns ca 240 p-platser, varav hälften hyrs ut till framför allt andra boende i närområdet. P-talet inom kvarteret är ca 0,7 bilplatser per lägenhet.

Under våren och sommaren 2001 har parallella uppdrag pågått för kompletteringsbebyggelse i kvarteret Fikonet. Tre arkitektkontor har, på Svenska Bostäders uppdrag, deltagit i arbetet. I nedanstående tabell framgår några utvalda nyckeltal för respektive förslag.

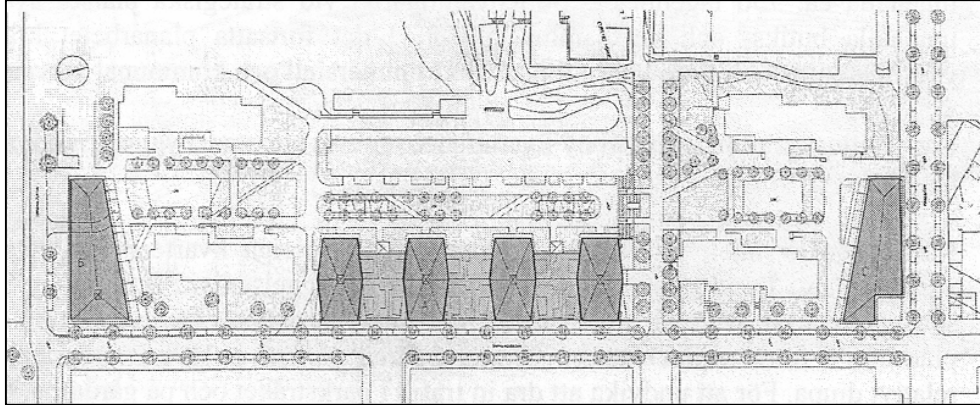
Arkitektkontor	Antal lgh (ca.)	Uppskattat P-tal
AIX	140	0,70
Arkitekturkompaniet	180	0,50
Nyréns	180	0,50



AIX förslag till förtätning i kv. Fikonet



Arkitekturkompaniets förslag till förtätning inom kv. Fikonet.



Nyréns förslag till förtätning av kv. Fikonet.

Ett av förslagen utmärker sig genom att redovisa färre lägenheter och fler parkeringsplatser, även om alla tre förslagen innebär en försämring vad gäller parkeringsstandarden jämfört med dagens situation, framför allt Nyréns och Arkitekturkompaniets förslag.

Inget av förslagen för kv. Fikonet påverkar den befintliga parkmarken annat än genom att alstra fler besökare, men då området har jämförelsevis god tillgång på parkmark och parkerna bedöms tåla ökningen. AIX's förslag är bäst anpassat till den befintliga planstrukturen och framför goda tankar, som bör tas tillvara, kring anslutningen och gränserna mellan kv. Fikonet och Tengdahlsparken. Inget av de andra förslagen hindrar dock sådana lösningar.

Då alla förslag tar hela eller delar av Färgarplan i anspråk för bebyggelse, föreslås att utrymme för platsbildning utreds närmare i kv. Persikan.

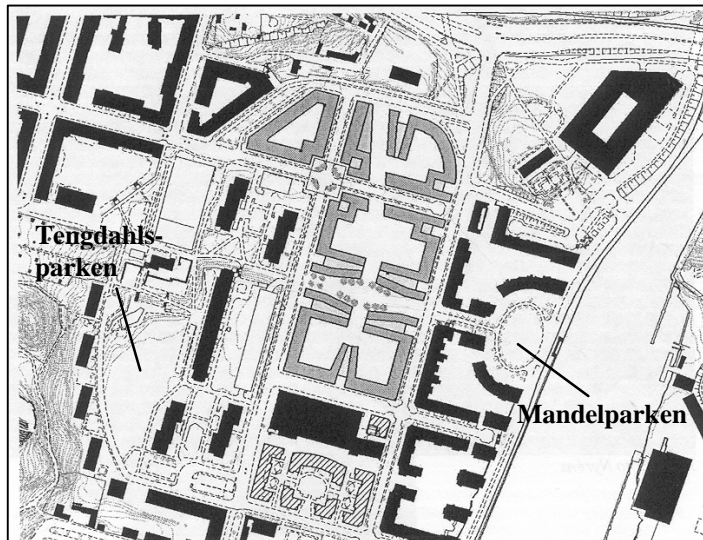
Gatu- och fastighetskontoret anser att förslagen är relativt likvärdiga, vad avser påverkan på trafik, gator, befintlig park samt exploateringsekonomi och vill därför inte förorda något visst alternativ.

Kv. Persikan

Under förutsättning att en alternativ lokalisering för SL:s bussgarage står att finna samt att Staden och SL kan komma överens om regleringen av kostnaderna för rivning och evakuering, skapas möjligheter att bebygga kvarteret Persikan med bostäder. Förhandlingar och utredningar pågår, för att undersöka möjligheterna att flytta garaget till bl.a. kv. Fredriksdal i Södra Hammarbyhamnen intill Skanstullsbron.

Kontoret anser det vara av stor vikt att flytta SL:s gamla bussgarage till mer ändamålsenlig plats, med hänsyn till att det idag helt och hållet omges av bostadskvarter. Utöver bussgarage tjänar byggnaden från 1950-talet, även som kontor och som spårvägmuseum. SL är också i behov av modernare lokaler.

En ny bebyggelse i kv. Persikan skulle vara bra för hela området, framför allt för att det skulle öppna upp förbindelsen mellan Hammarby sjö/Mandelparken och Tengdahlsparken/resten av stadsdelen. Ett promenadstråk skulle dessutom kunna slutas; Tengdahlsparken – Fåfången – Sommaren – Mandeln – Tengdahlsparken. Om bostäder byggs i kvarteret blir behovet av förbättrade parker ännu större. Tillgängligheten till Fåfången, både för funktionshindrade och andra, bör ses över.



SBK:s volymsskiss för kv. Persikan

Det bedöms vara möjligt att bygga totalt ca. 750 lägenheter, inom dels befintligt kvarter Persikan och dels på det område, som enligt tidigare karta utgörs av blivande kvartersmark (idag allmän plats mark), i programområdets nordvästra del.

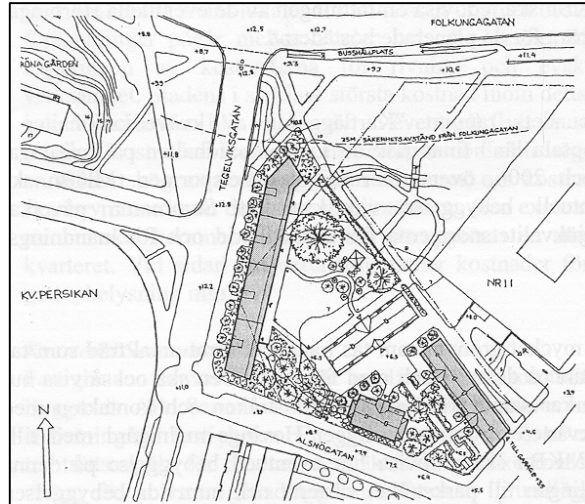
Kontoret anser att Stadsbyggnadskontorets volymsskisser, som anknyter till övrig kvartersbebyggelse inom Hammarby sjö, utgör bra förslag att arbeta vidare med i planprocessen.

Kv. Sommaren

Sommaren 10 innehas med tomträtt av Einar Mattsson Byggnads AB (EM). De erhöll markanvisning i GFN 11 april 2000, för bostäder och byggnation av hyresrätter inom kv Sommaren 10 samt på intilliggande delar. Idag utgörs delar av kvarteret Sommaren av parkmark och området är märkt som kultureservat i befintlig detaljplan från 1996. Kv.

EM har låtit ta fram ett förslag på kompletteringsbebyggelse vid Hofvings malmgård och förslaget innebär byggnation av ca. 60 bostadslägenheter, fördelade på två flygelbyggander framför malmgården och en länga mot Tegelviksgatan. Lägenheterna föreslås upplåtas med hyresrätt. Ett gång- och cykelstråk genomkorsar idag parken, som knyter ihop Norra Hammarbyhamnen med Nacka-City stråket längs med Folkungagatan. Einar Mattsons förslag till bebyggelse innebär en viss ökning av biltrafik längs detta stråk, vilket utgör en måttlig kvalitetsförsämring.

Hofvings malmgård har ett stort kulturhistoriskt värde. En malmgård var, från 1600-talet fram till 1800-talet, en tomt med byggnad och trädgård. Många malmgårdsbyggnader finns kvar i stadsmiljön men de flesta tillhörande trädgårdar har försvunnit.



EM:s skiss på förslag till bostadsbyggnation i kv. Sommaren.

Med hänsyn till ovanstående anser kontoret att bebyggelse i kv. Sommaren måste hanteras varsamt samt bör bebyggelsen ta hänsyn, inte bara till byggnaden, utan till hela den historiska malmgårdsanläggningen.

Konsekvenser

-ekonomiska

Kontorets bedömning är att kostnaderna för genomförandet av exploateringen av kvarteren Fikonet och Sommaren, i form av investeringar i gator, anläggningar mm., kommer att täckas av de intäkter i form av förhöjda tomträttsavgifter, som projekten genererar.

Stadens i särklass största exploateringskostnad inom programområdet består av de åtgärder som blir följden av en eventuell flytt av SL:s verksamhet i kv. Persikan. Kostnaden för denna hantering bedöms bli hög, vilket ställer krav på en relativt hög exploatering inom kvarteret, om kostnaderna för hanteringen skall inrymmas inom de ramar som intäkterna från exploateringen genererar. Av samma skäl kommer det sannolikt att uppföras en stor andel bostadsrätter i detta kvarter.

-genomförande

Programområdet kommer, såsom tidigare angivits, att delas upp i flera detaljplaneområden, varav kv. Fikonet kommer att påbörjas först, med möjlig byggstart under våren 2003. Kv. Persikan är beroende av att en lösning finnes med SL om alternativ lokalisering. Det nya bussgaraget måste dessutom först byggas, innan man kan utrymma och riva det gamla, varför det är svårt att bedöma en rimlig tidpunkt för möjlig byggstart i det

kvarteret. Kv Sommaren däremot är ett fristående projekt och detaljplanearbetet bör kunna påbörjas så snart det finns resurser.

-miljö

I det kommande detaljplanearbetet måste miljökonsekvenserna för respektive projekt belysas närmare. Det finns anledning att framför allt utreda konsekvenser avseende vägbuller, bussdepåns lokalisering, samt luftkvaliteten.

- näringsliv och jobb i regionen

Exploateringen inom detta programområde utgörs först och främst av bostäder. I det fortsatta utredningsarbetet inom framför allt kv. Persikan kommer behovet av lokaler för marknadens behov men även behovet av lokaler för samhällsservice att ses över, eftersom efterfrågan på service är stor inom området som helhet.

SLUT