

## Planbeskrivning

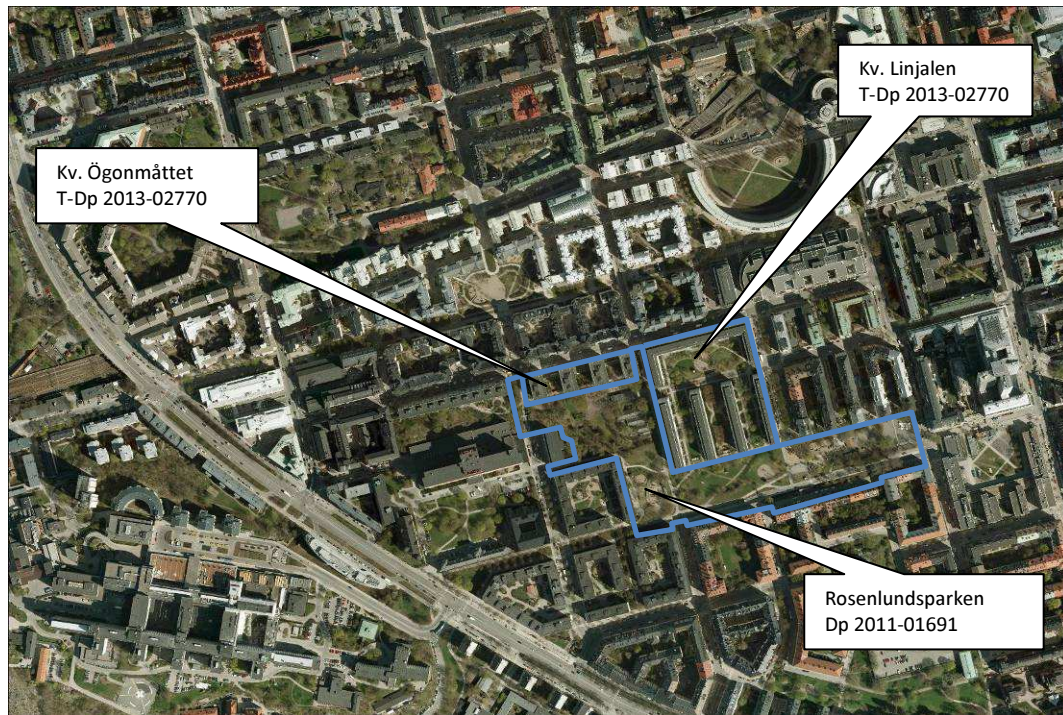
### Detaljplan för Södermalm 9:10 m fl, område kring Rosenlundsparken i stadsdelen Södermalm i Stockholm, Dp 2011-01691-54



## Sammanfattning

### Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen ingår i ett utvecklingsområde kring Rosenlundsparken. Utöver underliggande planförslaget planeras tilläggsbestämmelser för centrumändamål i kv. Linjalen och Ögonmättet, T-Dp 2013-02770.



Översikt

Planförslaget omfattar ca 225 bostäder i flerbostadshus och sex avdelningar förskola i Rosenlundsparken, ordnade som ett större stads kvarter, och ett fristående flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen i parkens norra del. Befintlig förskola föreslås rivas för att ge plats för nya park- och torgytor. Bussgatan i parken mellan Grindsgatan och Västgötagatan föreslås tas bort för att ge plats för nya parkytor. Befintliga parkytor föreslås rustas upp. Swedenborgsgatan föreslås förlängas som en buss- och cykelgata fram till Grindsgatan och nya lokalgator föreslås norr och söder om det nya bostadskvarteret.

Planförslagets övergripande syfte är att integrera planområdet med stadsdelen genom att stärka nordsydligt gatusamband och östvästligt parkstråk samt att öka områdets urbanitet genom att komplettera stadsstrukturen med nya bostäder med lokaler i gatuplan. Ytterligare en målsättning med förslaget är att stärka Rosenlundsparkens gröna kvaliteter och utveckla parkens funktion som en attraktiv stadspark tillgänglig för flera.



### **Miljöbedömning**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap 34§ eller miljöbalken 6 kap 11§ att en miljökonsekvensbeskrivning behöver göras.

### **Tidplan**

Samråd	1-2 kv 2013
Granskning	4 kv 2013/1 kv 2014
Antagande	2 kv 2014



## Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
Planens syfte och huvuddrag.....	2
Miljöbedömning.....	3
Tidplan.....	3
<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
Handlingar .....	5
Planens syfte och huvuddrag.....	5
Tidigare ställningstaganden .....	6
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>7</b>
Historik .....	7
Park och natur .....	9
Befintlig bebyggelse.....	11
Landskapsbild/stadsbild.....	12
Kulturhistoriskt värdefull miljö.....	12
Offentlig service .....	13
Kommersiell service.....	13
Gator och trafik .....	13
Geotekniska förhållanden .....	14
Hydrologiska förhållanden.....	15
<b>Planförslag .....</b>	<b>16</b>
Ny bebyggelse.....	16
Gestaltungsprinciper .....	24
Park.....	26
Gator och trafik .....	27
Teknisk försörjning.....	32
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>32</b>
Behovsbedömning.....	32
Naturmiljö .....	33
Miljökvalitetsnormer för luft och vatten .....	33
Landskapsbild/ stadsbild .....	33
Park.....	34
Kulturhistoriskt värdefull miljö.....	35
Ljuförhållanden och lokalklimat.....	35
Barnkonsekvenser .....	37
Kollektivtrafik, trafik .....	39
Buller och störningar .....	40
Konsekvenser för intilliggande kvarter.....	42
<b>Tidplan .....</b>	<b>42</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>43</b>
Organisatoriska frågor.....	43
Verkan på befintliga detalplaner .....	43
Fastighetsrättsliga frågor .....	43
Ekonomiska frågor.....	44
Tekniska frågor.....	44
Genomförandetid .....	45

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning och program för upprustning av Rosenlundsparken med gatuutformning och trafikanalys 2013-12-10. Programhandling avses utvecklas avseende gestaltning av planerade gatu- och torgytor innan planens antagande.

#### Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Landskapsanalys* (Grontmij 2011-06-14)
- *Parkenkät* (Sweco 2012)
- *PM sammanfattning av resultaten från trafikanalysen, Södermalm* (MOVEA 2012-09-17)
- *Studie av bussresenärers målpunkter vid busshållplats Åsötorget på linje 55* (Grontmij 2012-10-04)
- *Kv. Linjalen och Ögonmättet, Södermalm. Trafikbuller från ny bussgata. Ljudisolering i fasad* (Bernström akustik 2012-12-18, 2013-12-03)
- *Dagvattenhantering. Ny bebyggelse i Rosenlundsparken* (Tyréns 2013-02-20)
- *Teknisk PM geoteknik/konstruktion* (Grontmij 13-04-05)
- *Barnkonsekvensanalys* (Grontmij 2013)

#### Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret (Monika Rudenska, Susanna Stenfelt och Daniel Andersson, planarkitekter, Tara Nezhadi och Pia Westerlund, karttekniker) samt exploateringskontoret (Martin Calmtorp, projektledare, Lina Sofia Engström och Sofia Brydolf, landskapsarkitekter, Pierre Savard, trafikplanerare). Övriga medverkande är JM AB (Lars Borgman, Åke Stenlund), AB Stockholms hem (Calle Wikerman, Mia Levedahl), ÅWL Arkitekter (Hanna Ruta, Hanna Larsson, James Martin, Tomas Åsberg, Lars Werner, Annika Kjellgren m.fl.) och Grontmij (Sylvia Kornstad-Eriksson, Johanna Dehlin, Jan-Erik Hollander, Kalle Hellbom m.fl.).

### Planens syfte och huvuddrag

Planförslaget omfattar ca 225 bostäder i flerbostadshus och sex avdelningar förskola i Rosenlundsparken, ordnade som ett större stadskvarter, och ett fristående flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen i parkens norra del. Befintlig förskola föreslås rivas för att ge plats för nya park- och torgytor. Bussgatan i parken mellan Grindsgatan och Västgötagatan föreslås tas bort för att ge plats för nya parkytor. Befintliga parkytor föreslås rustas upp. Swedenborgsgatan föreslås förlängas som en buss- och cykelgata fram till Grindsgatan och nya lokalgator föreslås norr och söder om det nya bostadskvarteret.

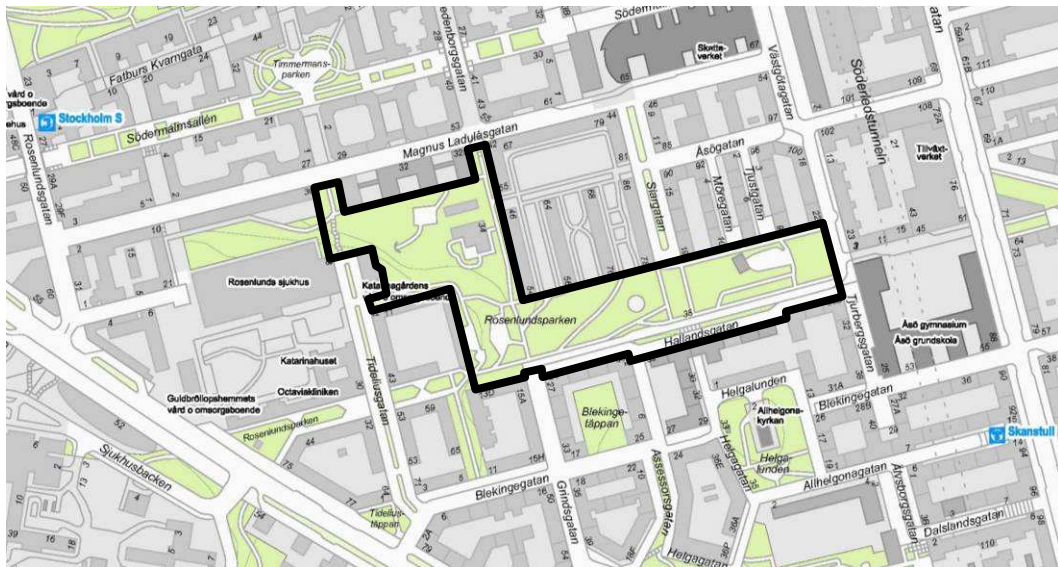
Planförslagets övergripande syfte är att integrera planområdet med stadsdelen genom att stärka nordsydligt gatusamband och östvästligt parkstråk samt att öka områdets urbanitet genom att komplettera stadsstrukturen med nya

bostäder med lokaler i gatuplan. Ytterligare en målsättning med förslaget är att stärka Rosenlundsparkens gröna kvaliteter och utveckla parkens funktion som en attraktiv stadspark tillgänglig för flera.

## Plandata

Planområdet är beläget centralt på Södermalm mellan Magnus Ladulåsgratan i norr och Hallandsgratan i söder. Planområdet omfattar fastigheterna Södermalm 9:1, 9:4, 9:5, 9:10, 9:11, 9:13, 9:15, 9:16 och 9:30 som ägs av Stockholms stad. Södermalm 9:30 upplåts med tomträtt till SISAB.

Planområdet omfattar ca 4,8 ha.



Planområdet

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-15, betecknar områdets pågående markanvändning som innerstadsbebyggelse. Översiktsplanens huvudstrategi för stadens utveckling gör gällande att kompletteringar ska kunna ske med utgångspunkt från lokala förutsättningar och behov. Översiktsplanens strategi anger:

- planera för kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen
- prioritera förändringar som innebär att marken utnyttjas så effektivt som möjligt
- tydliggör konsekvenserna av kompletterande bebyggelse och förtätning i planeringen
- tillvarata möjligheter att skapa ett rikt utbud av levande och trygga offentliga miljöer i alla områden
- planera för ny bebyggelse i samspel med eller i medveten kontrast till områdets stadsbyggnadskaraktär
- utforma ny bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en attraktiv helhet.

### Gällande detaljplan

Planområdet ingår delvis i flera gällande planer: stadsplan för kv. Vattenpasset m.m. (Pl 6778) som föreskriver allmänt ändamål och parkmark för det aktuella området, stadsplan för kv. Designationen m.m. (Pl 6803 parkmark), detaljplan för kv. Verktummen (Dp 94143 park- och naturmark), stadsplan för kv. Tumstocken och kv. Vattenpasset m.m. (Pl 6637 parkmark), stadsplan för kv. Tumstocken m.m. (Pl 6638A parkmark), kv. Mätningssmannen och kv. Linjalen m.m. (Pl 6762 parkmark) samt detaljplan för del av Rosenlundsparken (DP 8555 allmän gatumark).

### Start-PM

Startpromemoria för planläggning av området för ny bebyggelse och förlängning av Swedenborgsgatan söderut behandlades av Stadsbyggnadsnämnden 2012-04-19, § 11.

### Markanvisning

Exploateringskontoret avser att anvisa mark i planförslaget till AB Stockholmshem och JM AB.

### Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresset för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården. Kv. Metern, ca 120 m söder om Rosenlundsparken, är det närmast belägna uttrycket för riksintresset.

### Byggnadsordningen

Stockholms byggnadsordning är en del av Översiktsplan 99 och har med den nya översiktsplanen Promenadstaden fått ställning som ett av Stockholms stads planeringsunderlag. Planområdet omfattas av stadsbyggnadskaraktären stenstad och anger som förhållningssätt att det sena 1800-talets stadsplanestruktur har ett särskilt värde med gatumönster, hushöjder och gatubredder; att stenstadens mångsidighet och täta integration av bostäder och verksamheter är viktiga att slå vakt om; att en samverkan med omgivningen i fråga om skala och volym eftersträvas vid komplettering samt att små gårdar, begränsade friytor och besvärliga dagsljusförhållanden kan kompenseras med bl.a. hög standard på det offentliga rummet.

### Parkplan för Södermalm

Parkplan Södermalm 2009 har tagits fram utifrån mål, råd och riktlinjer i Stockholms parkprogram. Parkplanen anger parkernas behov av framtida utveckling och ger förslag till angelägna åtgärder i parkerna vad gäller både investeringar och skötsel samt underhåll. Till grund för parkplanen finns en inventering av samtliga parker och naturområden i stadsdelsområdet. Parkplanen är ett viktigt styrmedel för att uppnå en långsiktigt hållbar parkutveckling på Södermalm.

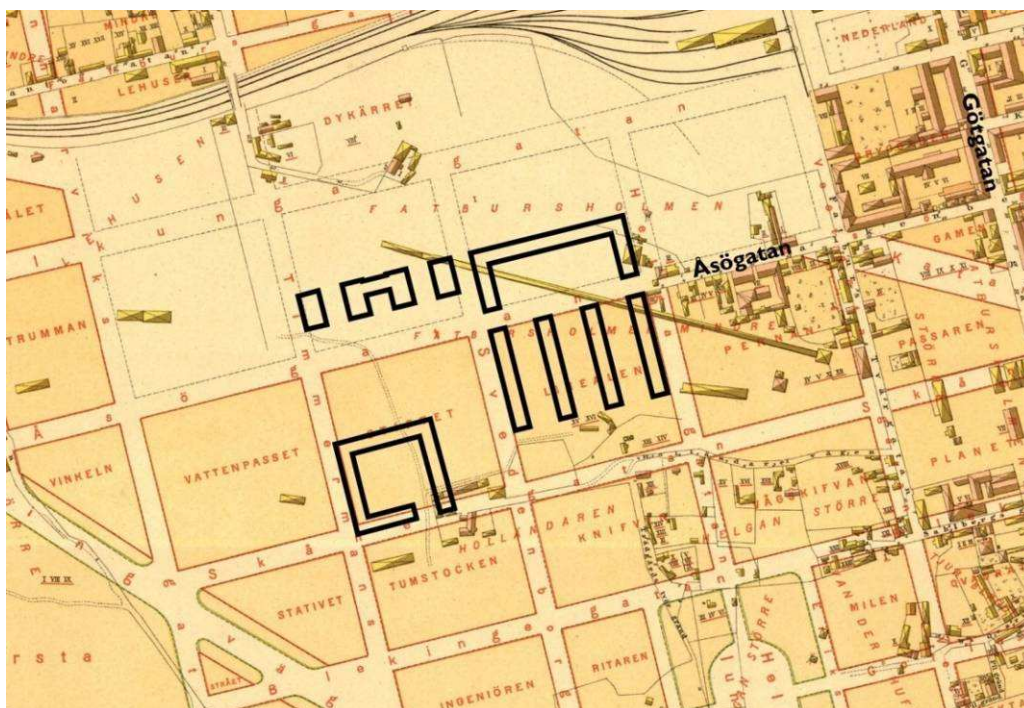
## Förutsättningar

### Historik

Planområdet täcktes ursprungligen delvis av Fatburssjön, som successivt krympte från 1200-talet och framåt för att helt försvinna vid slutet av 1800-



talet. Inom planområdet har flera generationer av bebyggelse avlöst varandra på platsen, som också varit föremål för en rad planer, vilka inte alltid genomförts till fullo. Ett urval av äldre kartutsnitt och planer presenteras nedan. Dagens bebyggelse inom kv. Alnmåttet, Ögonmåttet och Linjalen är markerade med svart kontur.



*Lundgrens karta över Stockholm från 1885.*

Lundgrens karta över Stockholm från 1885 visar både Lindhagenplanens rutnät för Södermalm, som då bara till vissa delar hade börjat genomföras, och den dåvarande bebyggelsen i området. Swedenborgsgatan var planerad att sträcka sig upp till Folkungagatan, som då hade tänkts en sträckning längre västerut än idag. Åsögatan skulle enligt planen sträcka sig ändå till Ringvägen i öster, men hade endast genomförts fram till kv. Linjalen, som genomkorsas av repslagarbanan, som första gången nämns i de medeltida stadsböckerna på 1400-talet.





1938-40 års karta över Stockholm.

1938-40 års karta över Stockholm visar hur Skånegatan fortsätter obruten väster om Götgatan ända fram till Ringvägen, i det läge där Hallandsgatan idag ligger.



Vy från dåvarande Skånegatan österut (till vänster) och västerut (till höger).

Åsögatan fortsätter in och igenom dagens kv. Linjalen. Swedenborgsgatan sträcker sig från Ringvägen norrut genom dagens Rosenlundspark, men har ännu inte någon koppling upp till Mariatorget på grund av det stora bangårdsområdet vid Södra station. Ett stickspår sträcker sig in söder om dagens kv. Ögonmättet. Den östra delen av Rosenlundsparken har börjat anläggas, men övriga delar är huvudsakligen bebyggda.

## Park och natur

### Rekreation och friluftsliv

I planområdet ingår en del av Rosenlundsparken, som började anläggas 1937. Den utgör idag en del av ett större sammanhängande grönstruktur från Vitbergsparken till Tantolunden. Lekytorna i parken är intensivt utnyttjade, liksom gräsyterna och det soliga östvästliga gångstråket. I parkens östra del

dominerar en välbesökt parklek. Närmast Västgötagatan ligger den så kallade Stranden, en sittplats med gula solstolar från 2008. Väster om parkleken finns öppna gräsytor med trädplanteringar i ytterkanterna. Parkens västligaste del är uppdelad i två delar. Den mot norr har en bollplan, en hundrastgård och ett gång- och cykelstråk mot Magnus Ladulåsgatan. Den södra delen förbinder Rosenlundsparken med Ringvägen och innehåller täta trädplanteringar. Ett program för förnyelse av parkens östra del togs fram 2006 och har delvis genomförts. I parkens södra del går en bussgata och en cykelbana.



*Del av Rosenlundsparken med kullar och gräsyta.*



*Del av parken som planeras bebyggas. Kv. Alnmåttet i bakgrunden till vänster och kv. Ögonmåttet till höger.*

### Naturvärden

Inom planområdet finns inte några intressen registrerade avseende flora, fauna eller rödlistade arter. Området omfattas inte av något skydd enligt miljöbalken och berörs inte av något område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt.

### Mark och vegetation

I nuläget finns det ett större antal träd i de delar av parken som föreslås bebyggas. En del av dessa är popplar, men det finns också träd av andra arter med ett högre bevarandevärde såsom t.ex. lönn, ask och oxel. En utredning kring vilka träd som kan bevaras och vilka som måste tas ned kommer att genomföras i detaljprojektering.



## Befintlig bebyggelse

Området kring den aktuella delen av Rosenlundsparken är präglad av modernismens planeringsstrategier med storskaliga rationellt byggda bostadshus kring parken, med trafikseparerade gångstråk. Med få entréer och butikslokaler mot omgivande stråk och gator är bebyggelsen kring Rosenlundsparken i många fall slutna där människor rör sig i området.



*Kv. Linjalens västra fasad mot Rosenlundsparken.*

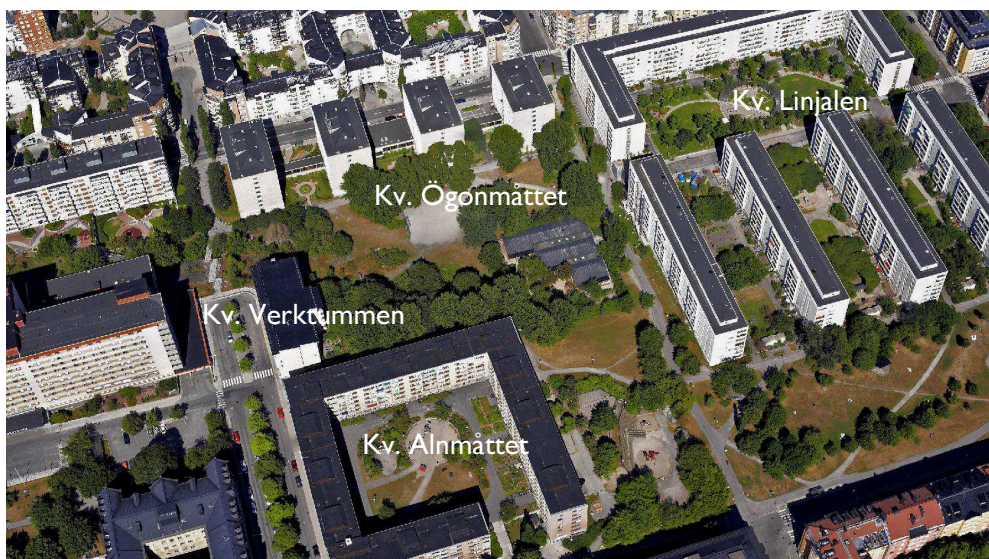
Norr om planområdet ligger kv. Ögonmättet och kv. Linjalens, som uppfördes 1968-69. Denna bebyggelse i 6-7 våningar, med sina storskaliga fasader utförda i betong, präglar området. Kv. Ögonmättet, Linjalens och Alnmättet har i huvudsak slutna socklar mot parken.



*Korsningen Swedenborgsgatan/Magnus Ladulåsgatan, vy söderut.  
Kv. Linjalens till vänster.*

Intill planområdet norr om Magnus Ladulåsgatan tar Södra stationsområdet vid. Det uppfördes under 1980-talet och kännetecknas av postmodernistisk arkitektur med viss detaljrikedom, men en homogen karaktär. I väster avgränsas parken av kv. Alnmättet från 1968. I bottenvåningen finns två förskolor som disponerar delar av parken som förskolegård. I söder ligger Hallandsgatan och dess bebyggelse från 1920-talet i varierande putskulörer.





*Flygbild över centrala delar planområdet sett norrut.*

### **Landskapsbild/stadsbild**

Området runt om Rosenlundsparken kännetecknas av en trafikseparerad gatustruktur och brist på tydliga sammankopplande urbana stråk. 1960-talsbebyggelsens "hus i park" relation till Rosenlundsparken med en tydlig gatusida med entréer och en parksida med oftast slutna socklar präglar den storskaliga stadsmiljön. Branten utgör ett tydligt inslag i stadslandskapet.

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

#### **Bebyggelse**

Bebyggelse inom och närmast området som planeras bebyggas är inte klassad av stadsmuseet. Söder om parken ligger Hallandsgatan vars bebyggelse från 1920-talet har grönklassats av stadsmuseet. Även södra delen av Rosenlunds sjukhus väster om kv. Alnmättet är grönklassad.



*Stadsmuseets klassificeringskarta.*

## Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Om man vid grävning eller annat arbete påträffar fornlämning föreligger dock anmälningsplikt enligt kulturminneslagen.

## Offentlig service

### Förskola

I den västra delen av parken ligger en låg förskolebyggnad, som utvidgats norrut med en tillfällig paviljong. Förskolan har tre avdelningar. Förskolan Båtsmannen och Föräldrakooperativet Ior, som ligger i kv. Alnmåttet, utnyttjar en del av befintlig parkmark för sin utelek idag. Öppna förskolan Skånegläntan ligger i den östra delen av Rosenlundsparken.



*Befintlig förskolebyggnad som planeras flyttas in i det nya kavateret. Kv. Ögonmåttet i bakgrunden.*

### Sjukvård

Rosenlunds sjukhus ligger strax väster om planområdet. Södersjukhuset ligger inom gångavstånd till planområdet på andra sidan Ringvägen.

## Kommersiell service

Planområdet ligger centralt på Södermalm och har god tillgång till kommersiell service.

## Gator och trafik

### Gatunät

Området runt Rosenlundsparken kännetecknas av ett gatunät med återvändsgränder, vändplaner och planskilda stråk. Det är relativt lätt att orientera och röra sig i öst-västlig riktning genom ett par tydliga stråk, medan det finns få nord-sydliga kopplingar och där Rosenlundsgatan är den enda gata som sträcker sig mellan Hornsgatan och Ringvägen.

### **Biltrafik**

Vid den senaste allmänna trafikräkningen för Södermalm Västra år 2004 trafikerades Magnus Ladulåsgatan av 6000 fordon/vardagsmedeldygn. Vid en tidigare räkning år 1994 var belastningen densamma d.v.s. 6000 fordon. I avvaktan på kommande räkning har antagits att belastningen år 2013 har ökat något till ca 7000 fordon. Swedenborgsgatan norr om Magnus Ladulåsgatan trafikerar idag av ca 2000 fordon per dygn. Trafikbelastning på Siargatan uppskattas till ca mellan 800-2000 fordon per dygn. Hastighetsbegränsning på alla gatorna är 30 km/h.

### **Gång- och cykeltrafik**

Rosenlundsparken med sina befintliga gång- och cykelstråk utgör en del av Södermalms gång- och cykelnät. Genom sin separation från biltrafik har området goda möjligheter för säkra gång- och cykelrörelser.

### **Kollektivtrafik**

Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik. Området ligger inom gångavstånd till Skanstull tunnelbanestation och Södra stations pendeltågsstation. Området trafikerar av busslinje 55. Busshållplatserna närmast planområdet är Hallandsgatan, Åsötorget och Siargatan och ligger närmare än 400 meter till planområdet. Avstånden till kollektivtrafik uppfyller SL:s riktlinjer för bostadsbebyggelse - RIPLAN 2008 anger max 400 meter för flerbostadshus med fler än tre våningar.

### **Tillgänglighet**

När området formades under 1960- till 80-talen hade man som målsättning att skapa trafikseparerade nedsänkta parkstråk. Orsaken var dels de naturliga topografiska förutsättningarna med bland annat branter, men framförallt dåtidens planeringsideologi vad gäller separerade trafikstråk. Detta gör att en del befintliga gatu- och grönstråk med planskilda korsningar har svaga kopplingar och bristande tillgänglighet, exempelvis lösningen med trappan och rampen mellan parken och Magnus Ladulåsgatan.

## **Geotekniska förhållanden**

### **Markförhållanden**

Området som avses bebyggas består av parkmark i en kuperad terräng i södra delen. Marken närmast kv. Ögonmättet består av lera som övergår i berg i dagen mot kv. Alnmättet och kv. Verktummen. Med hänsyn till markförhållandena i området kommer vissa markåtgärder att behöva göras ur stabilitetssynpunkt.

Området där gator/anläggningar planeras består i nuläget av gräs- och trädbevuxen parkmark med gång- och cykelbanor. I samband med byggnation erfordras en höjning av befintlig marknivå på delar av sträckorna där gatornas planerade profilhöjder ligger på en högre nivå jämförd med befintlig nivå. Denna markhöjning gör att stödkonstruktioner kommer att behöva anläggas för att minska belastning mot befintliga byggnader på grund av motfyllning mot dessa fasader. Förstärkningsåtgärder i form av bankpålning eller möjligen lätt fyllning för att motverka sättningar föreslås. Vid detaljprojektering måste utredningar utföras för val av lämpliga grundförstärkningsåtgärder med hänsyn



till sättningar och ledningar från såväl teknisk som ekonomisk synpunkt. En riskanalys för packnings-, schaktnings- och pålningsarbete behöver upprättas. Ett kontrollprogram för kontroll av rörelse och vibrationer på befintliga närliggande byggnader, anläggningar, ledningar och/eller vibrationskänslig utrustning samt rörelsemätning i mark före, under och efter grundläggningsarbetena behöver upprättas.

#### Markradon

Byggnader ska uppföras i radonsäkert utförande såvida inte undersökningar kan påvisa att förhållandena inte kräver detta.

### Hydrologiska förhållanden

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Stockholms vattenprogram innehåller mål och åtgärder för hur Stockholms vattenområden ska få bättre vattenkvalitet och utvecklas ur rekreativ synpunkt. Vattenprogrammet omfattar stadens sjöar och vattendrag och inkluderar även grundvatten, men inte dricksvattenfrågor. Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Östra Mälaren, Årstaviken. Enligt VISS<sup>1</sup> december 2013 har Östra Mälaren god ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god ekologisk potential 2021 och god kemisk ytvattenstatus 2021.

#### Dagvatten

Möjligheterna till LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) är begränsade eftersom de naturliga jordlagren består till stor del av täta jordarter och bostadskvarteret föreslås byggas under med ett garage.

För att i möjligaste mån uppfylla Stockholms stads dagvattenpolicy, som föreskriver fördröjning inom kvartersmark, ska avrinningen dämpas med gröna ytor på innergården. Om möjligt kan viss del av avrinningen från takytor tas om hand på gårdsmarken, exempelvis kan terrasser med planteringar i den övre södra delen av området användas för detta ändamål. Infiltration och andra åtgärder försvåras dock av att gården är underbyggd med parkering. Gårdsmarken utgör dessutom ett instängt område där avrinning från parkmark med lutning mot gården också måste tas om hand. För att säkerställa att avrinningen från gården fungerar vid extrema situationer föreslås dagvatten ledas ytligt med självfall mot parkmarken öster om kvarteret. En mindre dagvattendamm föreslås i parkens norra del.

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

---

<sup>1</sup> VattenInformations System Sverige

## Planförslag

### Stadsstråk och stadsstruktur

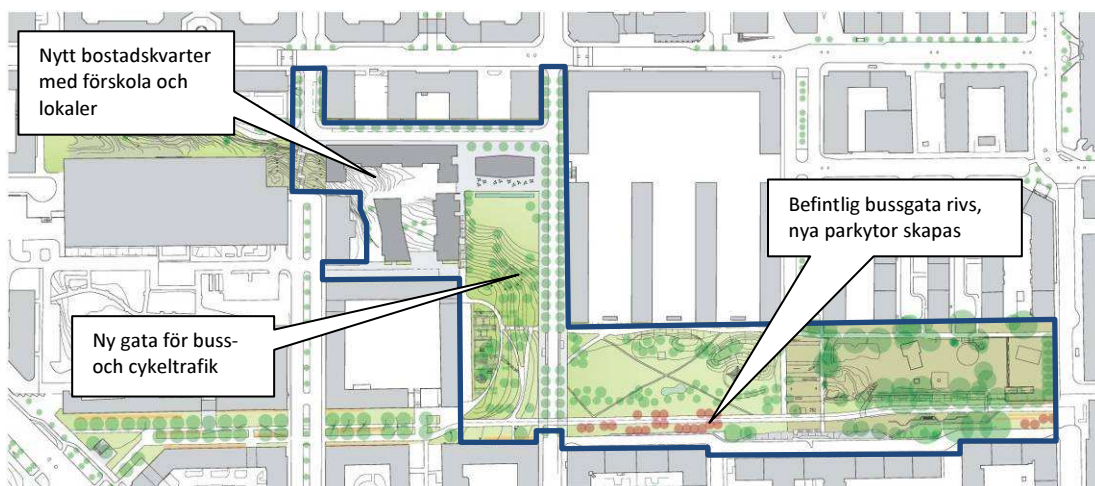
Planförslagets övergripande syfte är att integrera planområdet med stadsdelen genom att stärka nordsydligt gatusamband och östvästligt parkstråk samt genom att komplettera stadsstrukturen med nya bostäder och lokaler. Ytterligare en målsättning med förslaget är att stärka Rosenlundsparkens gröna kvaliteter och utveckla parkens funktion som en attraktiv stadspark tillgänglig för flera.



*Planerade gator markerade med vit streckad linje och promenadstråket Hammarby sjö, Rosenlundsparken och Årstaviken med grön streckad linje.*

### Ny bebyggelse

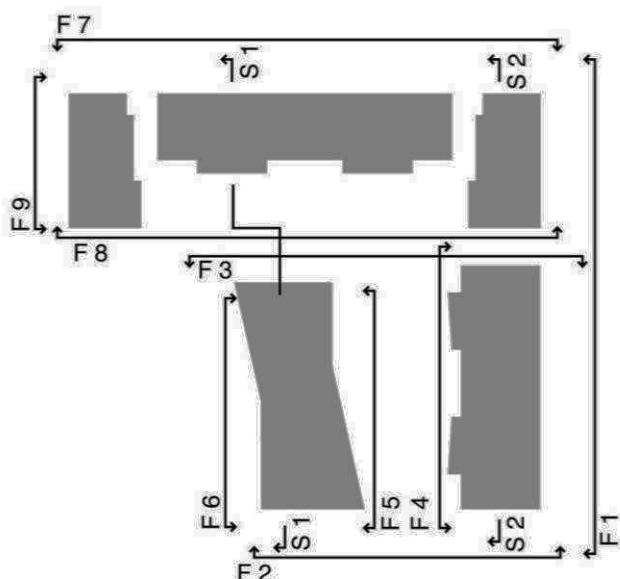
Ny bebyggelse föreslås innehålla ca 220 bostäder, sex avdelningar förskola och lokaler för centrumändamål som exempelvis butiker och kontor. Bebyggelsen föreslås anläggas som ett större halvöppet stadskvarter.



Situationsplan med planområdet, översikt.

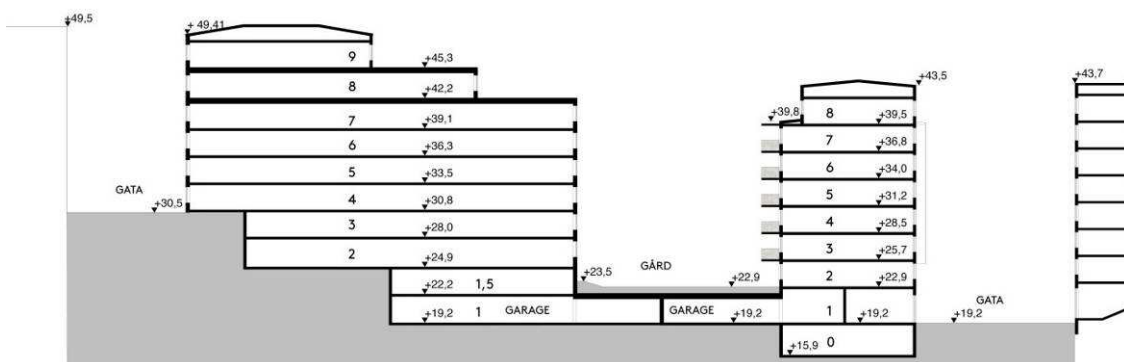
### Bostadskvarter

Ett nytt bostadskvarter om huvudsakligen 6-8 våningar mot gatu-/parkmark föreslås norr om kv. Alnmåttet. Lamellhusen följer den branta norrslutningen med souterrängvåningar som utnyttjas för garageplatser under bostäderna samt sex avdelningar förskola i två våningar i den östra delen mot parken och gården. Byggnaden mot kv. Ögonmåttet föreslås innehålla s.k. bokaler (en kombination av bostad och lokal) med entréer från den planerade gatan. Bostadsentréer och garageinfarter placeras mot norra gatan. Innergården utformas som bostadsgård med två mindre uteplatser för förskoleverksamhet. Uteplatsernas måttliga ytor ska kompenseras med utförande av hög standard i material som åldras vackert och tål slitage, t.ex. natursten eller trä. Förskolan föreslås nyttja Rosenlundsparken för delar av sin utelek.

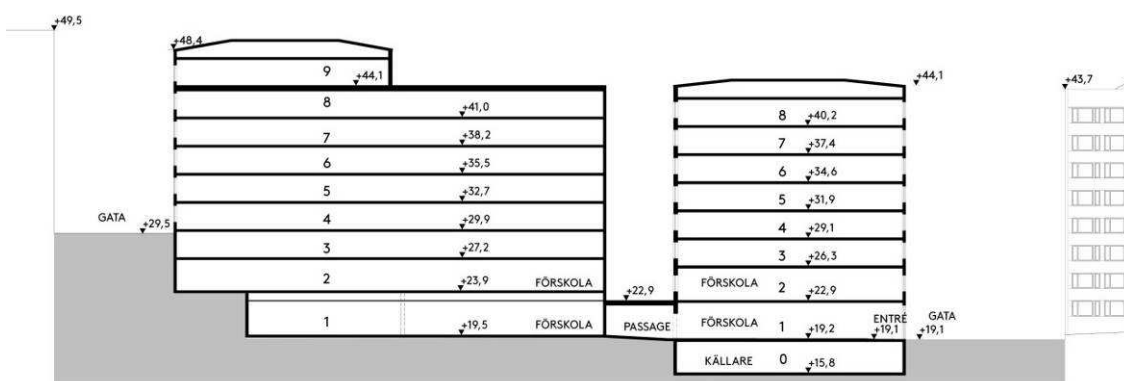


Orienteringsfigur för sektion och fasader.





Sektion S1. Kv. Alnmåttet till vänster.



Sektion S2. Kv. Alnmåttet till vänster.



Fasad F1. Vy från Rosenlundsparken.



Fasader F2. Gavlar mot kv. Alnmåttet med lägre mur i förgårdsmark.



*Fasader F3. Innegårdsgavlar, vy från bostadsgården mot kv. Alnmåttet.*



*Fasad F4. Östra lamell, västra fasad.*



*Fasad F5. Västra lamell, östra fasad.*



*Fasad F6. Västra lamell, vy mot Tideliussgatan.*



*Fasad F7. Fasad mot kv. Ögonmättet.*



*Fasad F8. Gårdsfasad.*



*Fasad F9. Vy mot trappor mot Tideliussgatan.*





*Perspektiv över terrassen vid parkhuset och det planerade bostadskvarteret med förskolan i två våningar i bakgrunden.*



*Perspektiv över bostadsgården och lamellhusen i det nya kvarteret. Kv. Alnmåttet i bakgrunden.*

### Parkhuset

Ett offentligt torg planeras i norra delen av parken där ett fristående flerbostadshus, s.k. parkhuset föreslås placeras. Bygganden ligger indragen från norra gatan så att den får placering i Åsöгатans fond. Detta innebär att norra gatans stadsrum vid parkhuset vidgas så att gatan här blir ljusare. Förskjutningen möjliggör att huset kan inramas av träd även på denna sida, vilket gör att parkhusets karaktär av en solitär i parken förtydligas.





*Vy från norra gatan mot öster. Kv. Ögonmättet till vänster, Kv. Linjalen i bakgrunden.*

Bottenvåningen utformas med lokaler för centrumändamål som föreslås öppna sig mot Swedenborgsgatans förlängning och mot parken. Här skapas möjligheter för exempelvis en större restaurang- eller kaféverksamhet med uteservering på torget mot parken. Bostadsentréer föreslås från norra gatan. Generösa balkonger föreslås mot parken och på gavlarna.



*Vy från parken mot norr. Kv. Linjalen i bakgrunden till höger.*

Byggnaden består av 9 våningar, en indragen takvåning och en källarvåning. En förhöjd bottenvåning utformas så att den upplevs inbjudande. Den norra fasaden föreslås ha grunda balkonger så att den blir mer lik övriga fasader vilket framhäver byggnadens karaktär som en solitär i stadsrummet. Takvåningen ska innehålla en takterrass för ökad boendekvalitet vilket också bidrar till variation i taklandskapet. En indragen våning för en gemensamhetslokal och hisschakt föreslås på taket. Högklassiga material som åldras vackert såsom betong, trä och glas föreslås. Med nyskapande arkitektur av hög kvalitet kan byggnaden i sig bli en attraktion i parken och bidra till områdets karaktär och identitet.



*Fasad mot norr mot kv. Ögonmättet.*



*Fasad mot söder mot parken.*



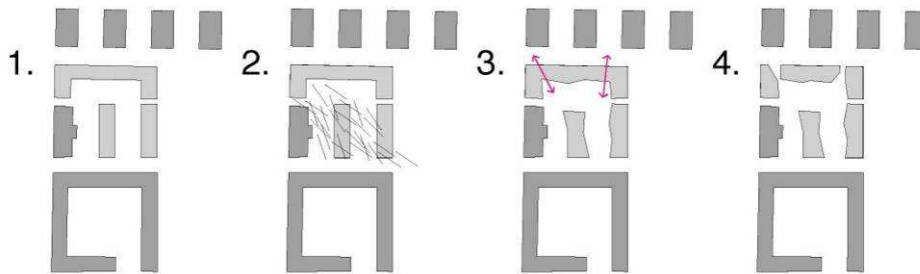
*Fasad mot öster/väster.*



## Gestaltungsprinciper

## Övergripande koncept

Planområdet är omgivet av storskaliga kvarter med likformig gestaltning. För att möta den skalan formas det nya kvarteret som en samlad enhet där strukturen är varierad. De kringliggande stadsrummens skiftande egenskaper såsom utsikt, väderstreck och funktion påverkar byggnadsvolymens uttryck. Förkastningsbranten som löper genom området har ett stort värde för förståelsen av det landskapliga sammanhanget. Branten kommer fortfarande vara avläsbar, då kvarteret inte sluts mot kv. Alnmåttet och den södra gatan. Solljuset släpps därmed ner på gårdarna och ger utblickar från gatan och kv. Alnmåttets bostäder. Mot gårdarna lösgör sig byggnaderna från rätvinkligheten och anpassas till riktningen från branten. Insidan får en lättare, mindre formell karaktär. Den större huskroppen i kvarterets norra del föreslås öppnas med slitsar mot gatan vid kv. Ögonmåttet för att åstadkomma siktriktningar och solinfall i gaturummet.



*Strukturstudier för det nya kvarteret redovisar hur bl. a. landskapet och ljusinsläpp har påverkat kvarterets utformning.*



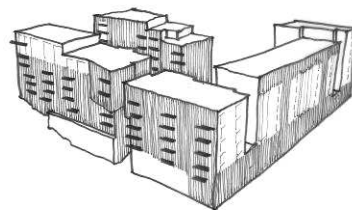
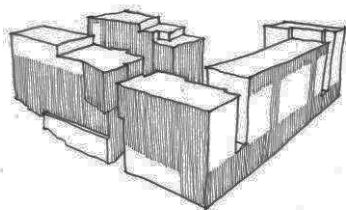
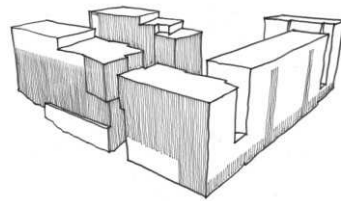
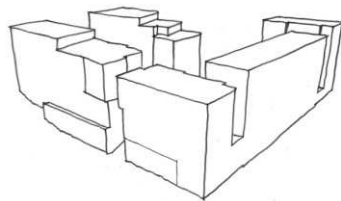
*Situationsplan med föreslagen fastighetsindelning och föreslaget våningsantal. Antal våningar ovan mark anges utan parentes.*

## Bebyggelse – arkitektonisk utformning

Kvarterets utsida mot det offentliga rummet ska utformas med en stramare karaktär än mot gårdssidan. Tegel föreslås återkomma på alla fasader mot det offentliga rummet och på kvarterets lameller mot södra gatan. Fasaden mot

väster och öster föreslås ha balkonger med utsikt över parken. Balkonger mot gator tillåts inte.

Gatufasaden mot norr föreslås ha tegel i sockelvåningen och ljus puts i de övre våningarna. Byggnadens översta våning föreslås markeras i fasadutformningen med tegel. Detta tillsammans med burspråk och slitsarna som delar upp fasaden i tre volymer ger variation och ljus åt den norra fasaden. Tydligt annonserade bostadsentréer och möjlighet till lokaler i bottenvåningen ger varierat och inbjudande gaturum. I kvarterets östra del mot parken föreslås en förskola i de två nedre våningarna. Denna tecknar sig tydligt i fasaden med en utkragande del och stora fönsterytor. Ett gatt med en trappa upp till gården gör det lätt för de boende att nå parken. På de övre våningarna i gattet finns utskjutande volymer som ger utsikter och solinfall till lägenheterna och ett intressant möte mellan de två huskropparna. Möjlighet till takterrasser finns på de övre våningarna där bebyggelsen trappar ner.



*Gestaltningsskoncept för bostadskvarteret.*

### Parkhuset

Byggnaden ska gestaltas så att den upplevs som en solitär i stadsrummet. Tävlingsförslaget ligger till grund för utveckling av byggnadens gestaltning till bygglovsprövning.

### Förskola

Förskolan föreslås bestå av sex avdelningar med invändig kommunikation i markplanet. Transporter till och från denna föreslås angöra via entré och inlastning från norra gatan. Mot parken anordnas utsläppsytor och mindre uteplatser intill bostadsgårdarna.

### Utemiljö

Bostadsgårdarna är uppdelade i flera nivåer för att ta upp den naturliga höjdskillnaden. De föreslås få ett sammanhängande formspråk så att de bildar tillsammans en större enhet. Gårdarna får nya planteringar och rymmer flera mindre vistelseytor som skapas mellan grönskan. Från den södra gatan når man

bostadsgården via en trappa som löper ner genom en växtklädd terrassering. Denna bildar en grön fond till gården och blir en påminnelse om förkastningsbranten. Härifrån kan man röra sig mot den lägre delen av gården med gemensamma vistelseytor. Gården kan också nås via trappan från parken. Inom västra delen av gården finns ytor att vistas på - lek och sittplatser. Denna del av gården ansluter mot naturmarken.

## Park

Ett program för upprustning av Rosenlundsparken har tagits fram och ingår i planhandlingar. Enligt programmet syftar upprustningen i parken till att länka samman de olika parkdelarna och öka kontakten mellan den nya upprustade och den befintliga delen. Det östvästliga parkstråket stärks ytterligare genom att bussgatan längs med parkens södra del mot Hallandsgatan tas bort och läggs om som Swedenborgsgatans förlängning fram till Grindsgatan. Nya parkytor anläggs på ytan för den gamla bussgatan mot Hallandsgatans bergskärning. Gång- och cykelstråket från Ringvägen till Vartoftagatan föreslås rustas så att det blir även fortsättningsvis en viktig länk för gång- och cykeltrafiken. Kullen mot kv. Alnmåttet omformas om för att bli en tydligare visuell fortsättning på den gröna parken. Från kullen ser man både ut över den befintliga parkens grönska och den nya parkens anläggningar.



*Övergripande koncept.*

Befintliga kvaliteter som pulkabacken tas tillvara och utvecklas i den nya parkdelen. Terrängen i området är kuperad och en målsättning är att det ska bli möjligt att anlägga tillgänglighetsanpassade gångvägar och stigar men också smitvägar som trappor och brantare stigar.

En övergripande målsättning vid utformning av de olika rörelsestråken är att det blir tydligt vad som är gångytor och vad som trafikeras av cyklar eller fordon. Korsningspunkter och passager föreslås därför markeras med avvikande material eller linjer. Det är särskilt viktigt med tanke på att en stor del av parken har utformats som lekytor för barn. För mer detaljerad beskrivning och bildmaterial se tillhörande parkprogrammet.





Parkprogrammets omfattning, översikt.



Sektion genom kv. Alnmåttet, parken och den planerade buss- och cykelgatan. Kv. Linjalen till höger.

## Gator och trafik

### Biltrafik, parkering/cykelparkering

Alla nyplanerade gator ska ha god och trafiksäker funktion för samtliga trafikanter, lika viktigt är att gaturummen bidrar till en trygg och levande stadsmiljö. Den planerade bebyggelsens angöring i norra delen föreslås ske från den gatan som anläggs norr om det nya kvarteret, s.k. norra gatan. Nya lokaler och de flesta av bostadsentréerna nås från denna gata, liksom garaget och förskolan. Leveranser till förskola och lokaler sker här, liksom hämtning av avfall. Gatan föreslås utformas med kantstensparkering och trädplantering enligt sektion nedan.



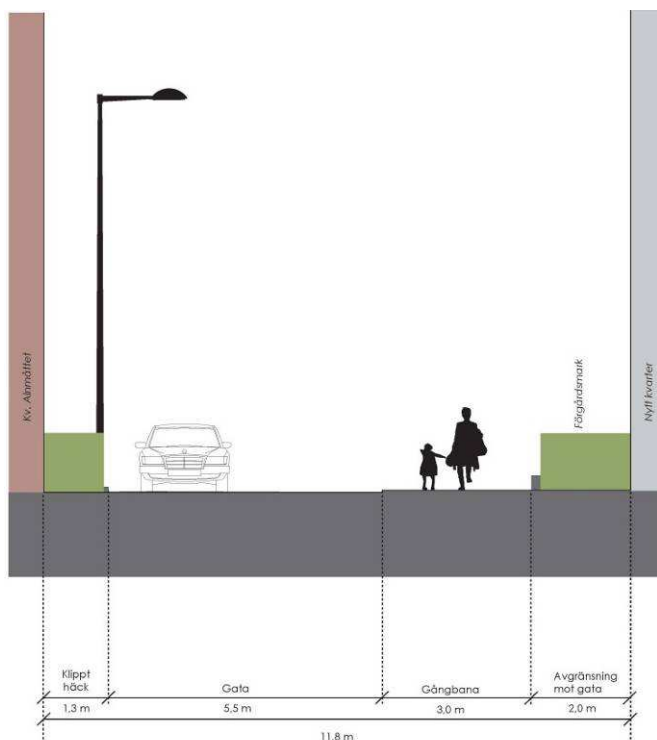
Norra gatan. Föreslagen typsektion.



Perspektiv över norra gatan med kv. Ögonmättet till höger. Sockeln på den nyplanerade byggnaden föreslås utformas i en tvåvåningsenhet.

För att nå det nya kvarterets södra entréer föreslås en ny gata anläggas, s.k. södra gatan, vilket också möjliggör för allmänheten att gå från Tideliugatan till parken. Gatan får användas för angöring av viss biltrafik, exempelvis färdtjänst, flyttbilar och liknande. Förgårdsmark mot gatan avgränsas med en lägre mur eller en annan avdelare som ska utföras i natursten eller tegel enligt sektion nedan.





*Södra gatan. Föreslagen typsektion.*



*Perspektiv över södra gatan. Vy från parken mot Tideliugatan, kv. Alnmåttet till vänster.*

Parkeringsbehovet för det nya kvarteret tillgodoses till stor del inom det nya garaget i kvarterets souterräng. Planförslaget föreslår tillgodose ett parkeringstal om 0,5 bilplatser/lägenhet. Med ett parkeringstal 0,5 blir behovet 100 bilplatser. Ett utrymme för 60 parkeringsplatser kommer att finnas i



garaget under kvarteret. Utöver detta finns möjligheten till parkeringsköp i garaget i kv. Linjalen. Stockholmshem avser nyttja 40 parkeringsplatser i kv. Linjalens garage.

Kv. Linjalens garage rymmer idag 684 parkeringsplatser Garaget administreras av Stockholm Parkering. Enligt uppgift har korttidsparkeringen låg nyttjandegrad och har sällan mer än 50 % beläggning. Övriga delar av garaget hyrs ut med fasta platser. Enligt en inventering utförd i augusti 2011 fördelades de uthyrda platserna enligt följande:

Boende i kv. Linjalen	114 st
Boende på övriga Södermalm	249 st
Boende i övriga innerstaden	12 st
Boende i Stockholms omnejd	20 st
Företag	124 st
Outhyrda platser	<u>75 st</u>
<u>Korttidsparkering</u>	<u>90 st</u>
Totalt	684 st

Ca 70 parkeringsplatser försvinner inom den yta som den planerade livsmedelsbutiken, lager och varumottag kommer att uppta, varav 30 platser hyrs av företag. Efter att den nya butiken etablerats kvarstår ca 70 parkeringsplatser som kan nyttjas för korttidsparkering och som kundparkering till den nya butiken. Boendeparkeringen berörs inte vad gäller antalet platser och de uthyrda platserna innebär att inga hyresgäster behöver sägas upp.

Utrymme för minst 2,5 cykelplats/lgh ska finnas för den planerade bebyggelsen och förvaringsbehovet ska tillgodoses inom fastighetsmark. Cykelparkeringen inom planområdet tillgodoses delvis genom cykelplatser inomhus och delvis genom cykelplatser på mark. Cykelparkeringar ska vara lätta att hitta och utformas, placeras och skötas så att de upplevs som säkra, trygga och funktionella. Cykelparkeringar bör placeras nära bostadshusen och ha kortare avstånd till husen än bilparkeringen samt vara stödsäkra och förses med bra fastlåsningsmöjligheter. Minst 50 % av cykelparkeringar ska vara väderskyddade.

#### Gång- och cykeltrafik/Kollektivtrafik

Planförslaget innebär att Swedenborgsgatan förlängs i form av en buss- och cykelgata fram till Grindsgatan. Gatans sektion ansluter till befintliga Swedenborgsgatans bredd och blir sammanlagt 18 meter. Gatan får trädplanteringar på generösa trottoarer mot kv. Linjalen och mot parken. Trottoaren mot parken kan med fördel möbleras med sittplatser. Cyklister och bussar ska kunna använda körbanan på samma villkor varför ingen separat fil för cykeltrafik föreslås utan cykel- och busstrafik ska kunna ske i blandtrafik. Körbanan dimensioneras utifrån att två bussar ska kunna mötas och för att möjliggöra angöringstrafik till eventuella framtida lokaler i kv. Linjalens södra del som planeras i tilläggsplanen för kv. Linjalen och Ögonmättet. Gatan föreslås trafikeras av busslinjen 55 som ändrar sin nuvarande sträcka så att den istället kör mellan Grindsgatan och Magnus Ladulåsgatan.



*Buss- och cykelgata. Föreslagen typsektion.*

Gångstråket mellan Magnus Ladulåsgatan och Tideliussgatan förstärks. Den befintliga växtligheten vid trapporna glesas ut och den nedre delen av trappan byggs om för att ge plats åt en mindre platsbildning vid den planerade lokalen.



*Perspektiv över platsbildning vid trappor mot Tideliussgatan.*

### Trafikanalys

En trafikanalys har tagits fram för att undersöka konsekvenserna av olika förslag på trafiklösningar för området och utreda påverkan på trafiken som ett nytt bostadskvarter för med sig. Att tillåta allmän biltrafik på Swedenborgsgatans förlängning skulle medföra trafikbelastning på ca 3500 fordon/dygn, vilket är en förhållandevis liten trafikbelastning för en innerstadsgata av Swedenborgsgatans karaktär. Samtidigt finns det i dagsläget inget behov av att avlasta det lokala gatunätet som försörjer närområdet med

trafik, exempelvis Magnus Ladulåsgatan. Om allmän biltrafik inte tillåts, ges på ett tydligt sätt prioritet åt kollektivtrafik, cyklister och fotgängare.

### **Tillgänglighet**

Markplaneringen i planområdet ska utföras på så sätt att funktionshindrade kan nå sin bostad med god tillgänglighet. Övriga lokaler ska som regel alltid vara tillgängliga för rörelsehindrade. Handboken Stockholm – en stad för alla ska vara vägledande i utformningen.

### **Teknisk försörjning**

#### **El/Tele**

Den nya bebyggelsen ansluts till el-/telenätet i området.

#### **Energiförsörjning**

För JM AB gäller energianvändning om högst 75 kWh/kvm. För AB Stockholms hem gäller energianvändning om högst 55 kWh/kvm. Energianvändning regleras i ett avtal mellan Stockholms stad och byggherrar.

#### **Avfallshantering**

Avfallshantering för de planerade bostäderna, lokaler och förskolan föreslås ske från norra gatan. Den planerade bebyggelsen avses anslutas till det befintliga sopsugsystemet i området. Hushållssopor hanteras med sopsug som nås inom 25 meter. För övrigt avfall finns miljörum inom 50 meter. Avfallshantering ska ske i enlighet med Stockholms stads riktlinjer.

#### **Räddningstjänst**

Behovet av framkomlighet och uppställningsplats för brandkårens räddningsfordon och övriga servicefordon ska beaktas. Avståndet mellan räddningstjänstens fordon och punkten för räddningsinsats ska vara maximalt 50 meter. De föreslagna byggnader föreslås förses med Tr2 trapphus varför särskilda uppställningsplatser för räddningstjänstens höjdfordon inte behöver anordnas. De föreslagna byggnader planeras genomgående med angoringsmöjligheten från norra gatan vilket gör att kravet på inkörning från baksidan inte gäller.

## **Konsekvenser**

### **Behovsbedömning**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap 34§ eller miljöbalken 6 kap 11§ att en miljökonsekvensbeskrivning behöver göras.

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



De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

### **Naturmiljö**

Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka områdets funktion som ett grönt stråk och dess spridningsfunktion påtagligt. Inom planområdet finns inte några intressen registrerade avseende flora, fauna eller rödlistade arter. Området omfattas inte av något skydd enligt miljöbalken och berörs inte av något område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt.

### **Miljökvalitetsnormer för luft och vatten**

#### **Luft**

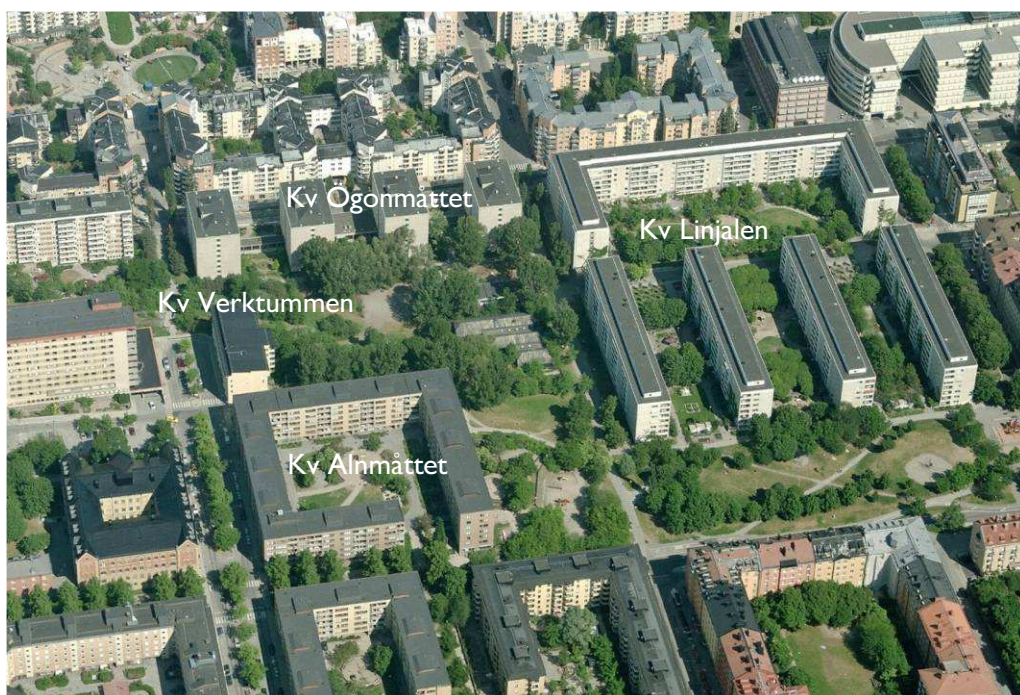
Planens genomförande bedöms inte medföra någon betydande ökning av föroreningshalten i luften. Föreslagen bebyggelse bedöms inte medföra att miljökonsekvensnormerna för luft överskrids.

#### **Vatten**

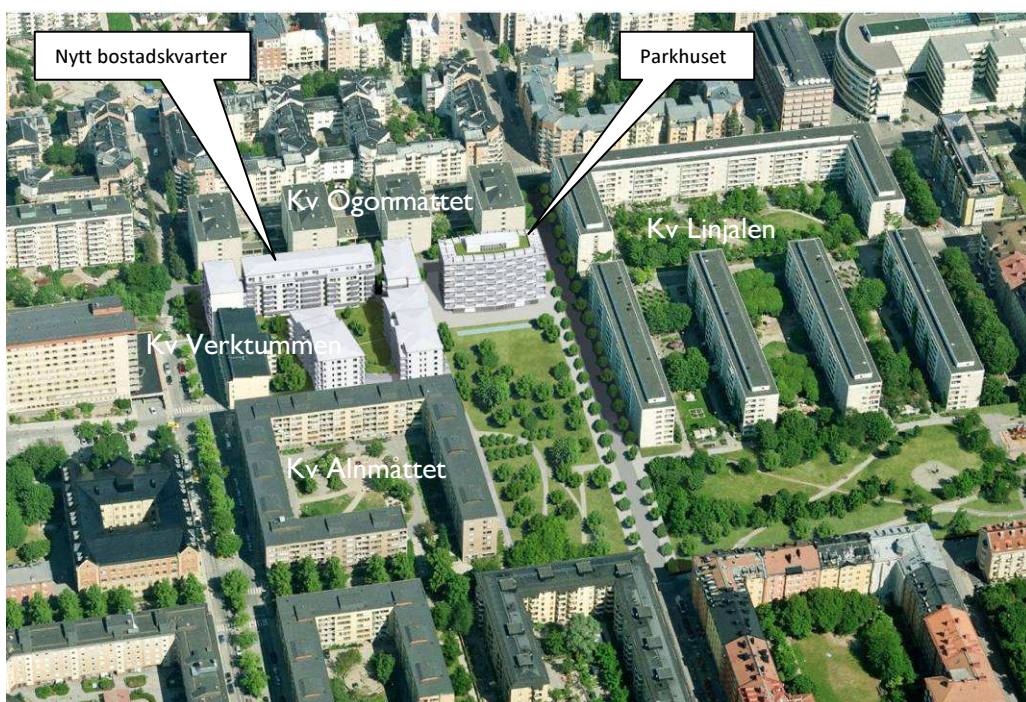
Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Östra Mälaren, Årstaviken, för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Årstaviken.

### **Landskapsbild/ stadsbild**

Förslaget innebär en förändring av det ursprungliga parkrummet och förändrar 1960-talsbebyggelsens hus-i-park-relation till Rosenlundsparken med en tydlig gatusida med entréer och en parksida med oftast slutna socklar. Gaturummen ges en offentlig och stadsmässig karaktär vilket tydliggör områdets centrala status på Södermalm och ökar trygghet i området. Byggnadernas entréer, lokaler i bottenvåningarna och anslutande gator resulterar i ett mer aktivt gaturum med utrymme för folkliv. Den nya bebyggelsen föreslås anläggas så att förkastningsbranten fortfarande kan avläsas i stadslandskapet. Befintliga parkytor öppnas och rustas upp. Bussgatan i parken mellan Grindsgatan och Västgötagatan tas bort för att ge plats för nya parkytor. Den nya parkmiljön som skapas är en tydligare avgränsad, urban park med en större flack solbelyst yta som är lättare att sköta och som huvudsakligen kan göras tillgänglig även för funktionshindrade. Förändringen av stads- och landskapsbilden bedöms sammanfattningsvis bli positiv.



*Planområdet före omvandling.*



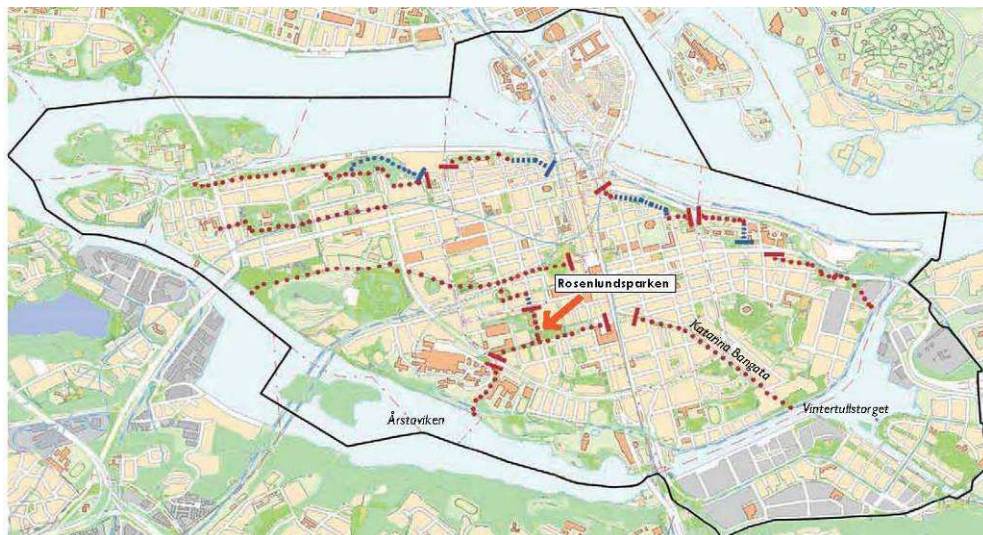
*Planområdet efter omvandling.*

## Park

Parkplan för Södermalm redovisar en rad rekommendationer för parktillgång inom ett visst avstånd från bostaden. De aspekter som bedöms som allra viktigast är tillgången till lek och s.k. gröna oaser med lägre ljudnivåer än 50 dB A inom 200 m, liksom möjlighet till promenader. Stockholms stad har genom konsultföretaget Spacescape analyserat tillgången till dessa funktioner. Tillgången till parkområdet är i dagsläget god och planens genomförande bedöms inte ha någon avsevärd påverkan på den. Inte heller bedöms möjligheten till längre promenader i en grön miljö påverkas nämnvärt. Det viktiga promenadstråket från Hammarby sjö via Katarina bangata och



Rosenlundsparken till Tantolunden bevaras och stråket mellan Hammarby sjö, Rosenlundsparken och Årstaviken stärks med förslaget genomförande. Projektet bedöms medföra ett högre tryck på parkytorna, då fler boende och fler barn i förskolorna ska samsas om en något mindre parkyta.



*Viktiga promenadstråk på Södermalm enligt Parkplan.*

Enligt sociotopkartan är viktiga användningar av Rosenlundsparken bollspel, grön oas, lek och picknick. Samtliga dessa funktioner avses bibehållas med det aktuella förslaget. När befintlig förskola rivs frigörs ny parkmark som en del av ett nytt parkrum i Rosenlundsparkens västra del. Den viktiga funktionen för pulkaåkning i branten kommer på så sätt att finnas kvar. Flera andra befintliga parkfunktioner föreslås flyttas till nya platser, några nya funktioner som t.ex. ett nytt aktivitetsstråk föreslås tillkomma.

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

Den föreslagna bebyggelsen bedöms inte att ha negativ påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården.

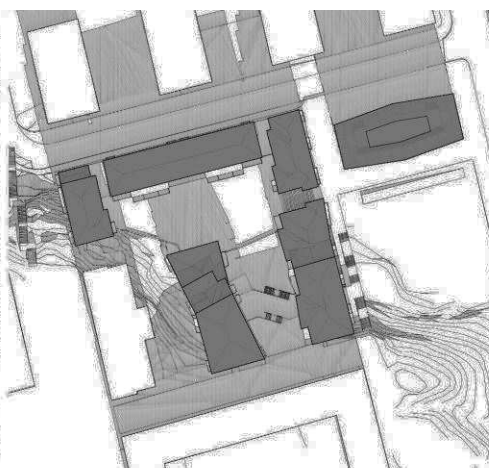
### **Ljuförhållanden och lokalklimat**

Lokalklimatet är gynnsamt då det nya kvarteret ansluter till öppna parkytor och den slutna kvartersstrukturen bryts ner med släpp mellan byggnadskropparna. Solförhållandena inom kvarteret blir gynnsamma p.g.a. kvarterets storlek och ljusinsläpp mellan huskropparna från södra sidan. En solstudie visar en viss påverkan på kv. Ögonmåttets gavelfasader mittemot det nya kvarterets norra fasad.





KL 09.00



KL 12.00



KL 15.00



KL 18.00

*Solstudie vår- höstdagjämning.*



KL 09.00

KL 12.00



KL 15.00

KL 18.00

*Solstudie sommarsolstånd.*

### Barnkonsekvenser

Rosenlundsparken är en välanvänd innerstadspark med populära och intensivt utnyttjade lekplatser, öppna grönytor, ytor för bollspel samt en pulkabacke vintertid. Parken fungerar som ett vardagsrum utomhus och det är många barn och ungdomar som rör sig inom området såväl till fots som på cykel på de gång- och cykelvägar som finns. Stråket i Swedenborgsgatans förlängning är särskilt välanvänt då det är trafiksäkert.

Parkleken i parkens östra del pekas ut som en populär vistelseyta för yngre barn enligt framtagen barnkonsekvensbeskrivning. Parkens öppna grönområden fungerar också som lekmiljöer, i synnerhet de västra delarna som under vinterhalvåret utnyttjas av de något äldre barnen där pulkabacken är ett flitigt utflyktsmål. Parkens flera klätterställningar, rutschbanor, karuseller, gungställningar och lekstugor bidrar till ett brett utbud för alla åldersgrupper. Skolbarnen i närområdet nyttjar stora delar parken på likartad vis som barn från förskolorna. Den största skillnaden är att man sprider ut sig mer över hela parken utan direkt översyn av vuxna. Den lummiga västra delen med berget och pulkabacken fyller en viktig funktion i dagsläget.

Förskolebarnen upplever inte några specifika platser som direkt otrygga, men undviker parken när mörkret faller. Pedagoger från förskolorna upplever en obekväm känsla att vistas i parkens västra del intill berget och trappan där missbrukare ibland vistas. Skolbarnen pekar ut ett antal platser som otrygga, däribland solstolarna och gång- och cykelvägen längs med kv. Linjalens södra gavlarna mot parken.

Den föreslagna bebyggelsen kommer framförallt att påverka parkens västra delar. Bebyggelsen påverkar främst äldre förskolebarn och skolbarn som nyttjar den västra delen av parken vintertid. Bebyggelsen kan emellertid medföra positiva effekter bland annat i form av ökad trygghetskänsla. Planerad upprustning och utökning av parkens östra del kommer att få en positiv effekt på alla barn. Borttagande av befintlig bussgata i den delen av parken ökar tryggheten och trafiksäkerheten i den delen av parken.

En ytterligare konsekvens med exploateringen är att man skapar en barriär för barns utevistelse då buss- och cykelgatan mellan Swedenborgsgatan och Grindgatan kommer att dela upp parken. Det är viktigt att gatan utformas så att den blir tydligt avläsbar i parkrummet för att öka trafiksäkerheten, särskilt för yngre barn. Gatan föreslås utformas med generösa trottoarer med trädplanteringar. Trottoaren mot parken kan med fördel möbleras med sittplatser.

Vidare innebär förslaget ett högre tryck på parken som helhet och därmed ökat slitage på kvarvarande lekytor och grönområden. Planförslaget påverkar den befintliga förskolan med tillhörande förskolegård då den planeras rivas och inrymmas i det nya kvarteret. Marken återförs som parkmark som planeras som en aktivitetsyta. Förskolan Båtsmannen och Föräldrakooperativet Ior påverkas genom att parkytan som idag nyttjas endast som förskolegård planeras rustas upp till en allmän lekyta så att den kan nyttjas av alla barn i området. Den kuperade marken som planeras bebyggas med ny bebyggelse kompenseras genom att en del av den befintliga parken får nya kuperade miljöer med naturorienterad lek i en sluttning. Den västra delen av parken med bland annat pulkabacken erbjuder idag barn att leka utan full översyn av vuxna, en kvalitet som är viktig att bevara. Pulkabacken planeras bevaras som funktion men läget justeras. Genom medvetet placerade träd och aktivitetsytans placering styrs pulkabacken så att barn inte riskerar att åka ut i den planerade bussgatan.

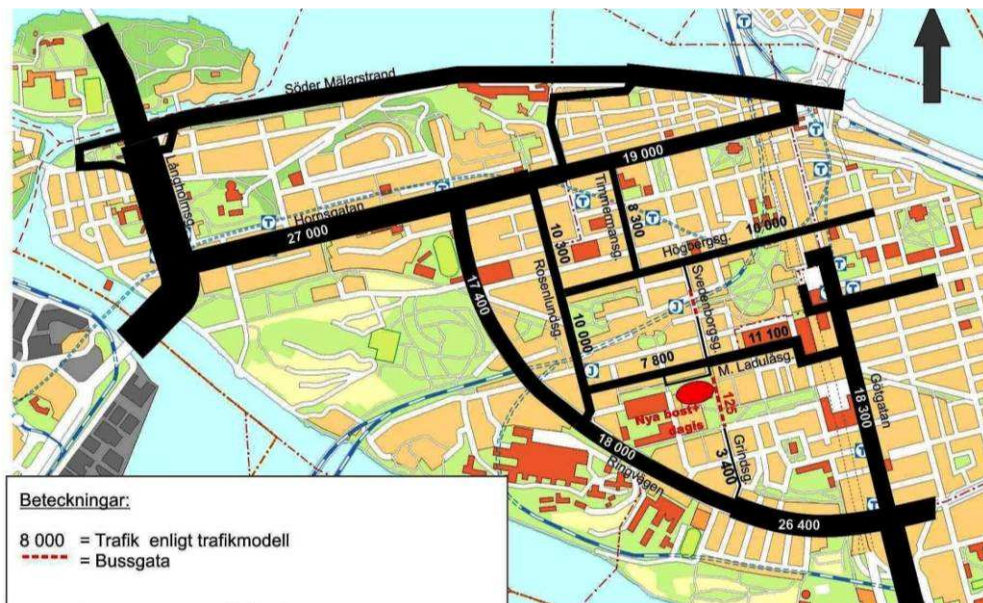


## Kollektivtrafik, trafik

Planförslagets genomförande innebär att tre befintliga busshållplatser, Hallandsgatan, Åsötorget och Siargatan, ersätts med en hållplats belägen centralt mellan två parkrum. Den föreslagna sträckningen för linje 55 blir rakare och med detta blir restiden kortare. Med sitt centrala läge i stadsdelen, kommer området även fortsättningsvis att ha god tillgång till kollektivtrafik. Området trafikeras av flera busslinjer samt Skanstulls och Medborgarplatsens tunnelbanestationer och Södra stations pendeltågsstation ligger inom gångavstånd. Förslaget bedöms inte påverka människors resvanor eller möjlighet till rekreation och hälsosam livsstil i staden.

Planförslaget innebär en marginell trafikökning på norra gatan och möjlighet till biltrafik på gatan söder om det nya bostadskvarteret blir begränsad. Exploateringen bedöms öka antalet fordon på Magnus Ladulåsgatan med ca 500 fordon/dygn på delen framför kv. Linjalen. Garageplatserna för korttidsparkering i anslutning till den nya butiken beräknas i genomsnitt omsättas 5 ggr per dygn och bilplats. Detta innebär 350 infarter och 350 utfarter. Med ett antagande att 50 % kommer västerifrån och 50 % från öster så ökar trafiken på Magnus Ladulåsgatan med 350 fordon/dygn. Totalt bedöms den nya exploateringen och den nya livsmedelsbutiken medföra en ökning med 850 fordon till totalt 7850 fordon/vardagsmedeldygn för Magnus Ladulåsgatan på avsnittet framför kv. Linjalen.

Det är inte aktuellt med allmän biltrafik på Swedenborgsgatans förlängning men att tillåta den skulle medföra trafikbelastning på ca 3500 fordon/dygn, vilket är en förhållandevis liten trafikbelastning för en innerstadsgata av Swedenborgsgatans karaktär.



Trafikmängder på Södermalm med ny buss- och cykelgata.

## Buller och störningar

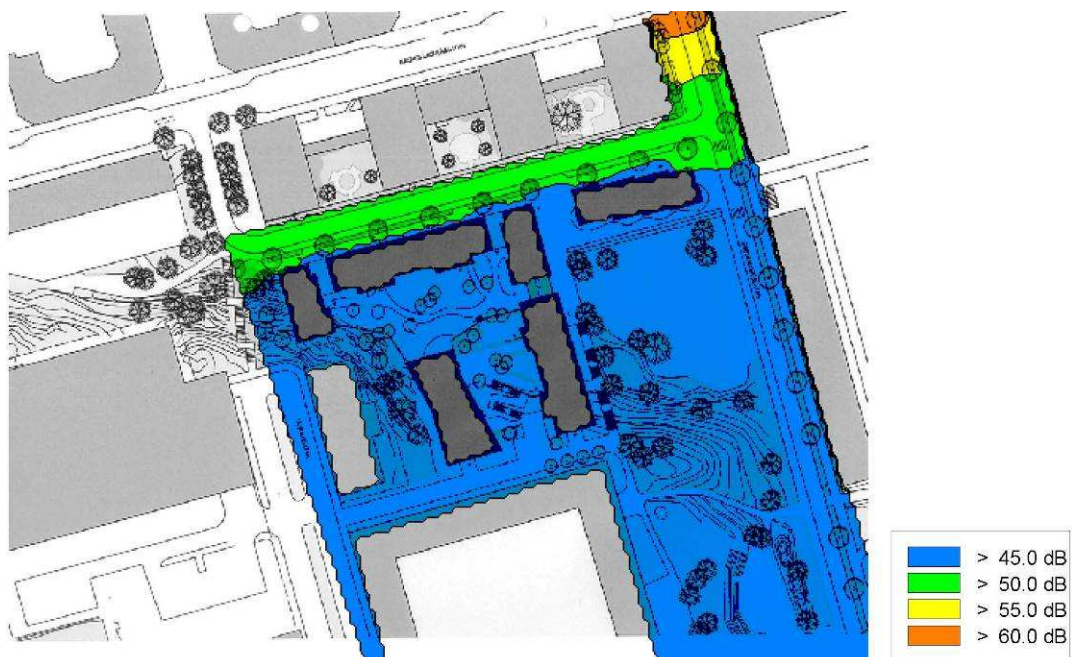
### Buller

För planområdet gäller:

- bostäder ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster
- minst en balkong/uteplats till varje bostad eller en gemensam uteplats till bostäderna ska utföras och/eller placeras så att de utsätts för högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärden)
- bostäder ska utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dBA och maximal ljudnivå inte överstiger 45 dBA mellan kl 22-06
- bostäder ska utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger 30 dBA "slow" vid tågpassage.

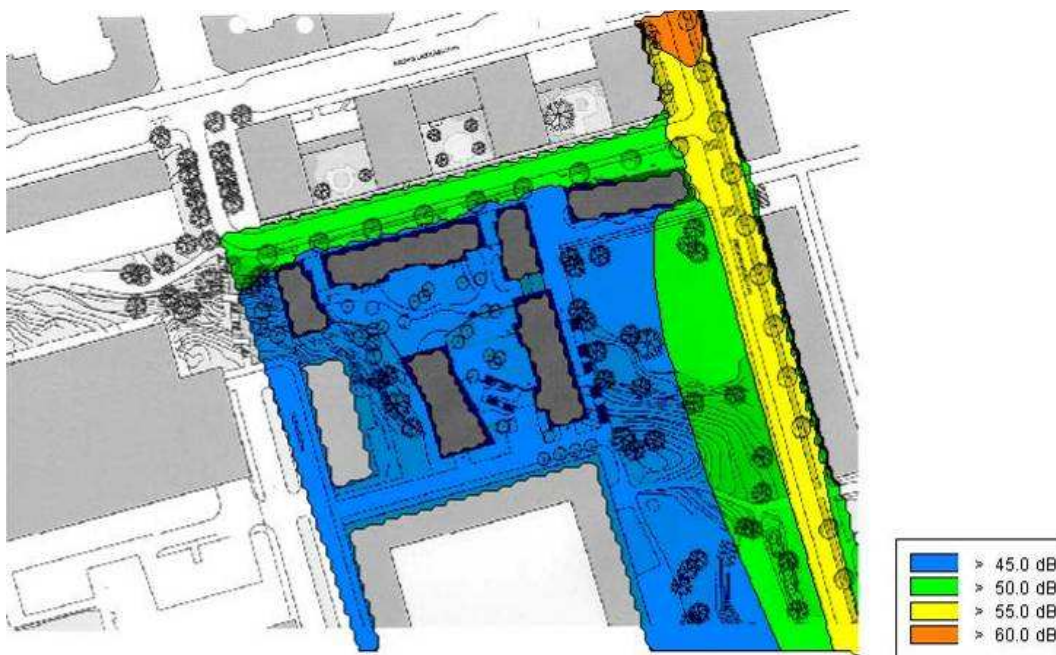
Ekvivalent bullernivå vid fasad på alla planerade byggnader kommer att vara lägre än 55 dBA. Maximal bullernivå vid fasad på parkhuset närmast Swedenborgsgatans förlängning kommer att överskrida 70 dBA, medan för övrig planerad bebyggelse kommer maximal bullernivå att bli lägre än 70 dBA. Riktvärden för utomhusbuller för den planerade bebyggelsen innehålls huvudsakligen.

För befintliga lägenheter närmast Magnus Ladulåsgatan i kv. Linjalen och Ögonmättet kommer den ekvivalenta bullernivån vid fasad mot den planerade gatuförlängningen att öka från ca 56 till 57-58 dBA. Båda kvarteren har sammanlagt ca 70 enkelsidiga lägenheter mot den planerade gatan. För lägenheterna längre bort mot parken kommer ekvivalentbullernivån att öka från ca 44-52 till 49-55 dBA. Maximalnivån för befintliga lägenheter kommer att öka från högst ca 75 dBA till drygt 80 dBA för lägenheterna närmast Magnus Ladulåsgatan. Längre bort i parken kommer maximalnivån att öka från ca 60-70 dBA till 75-82 dBA.

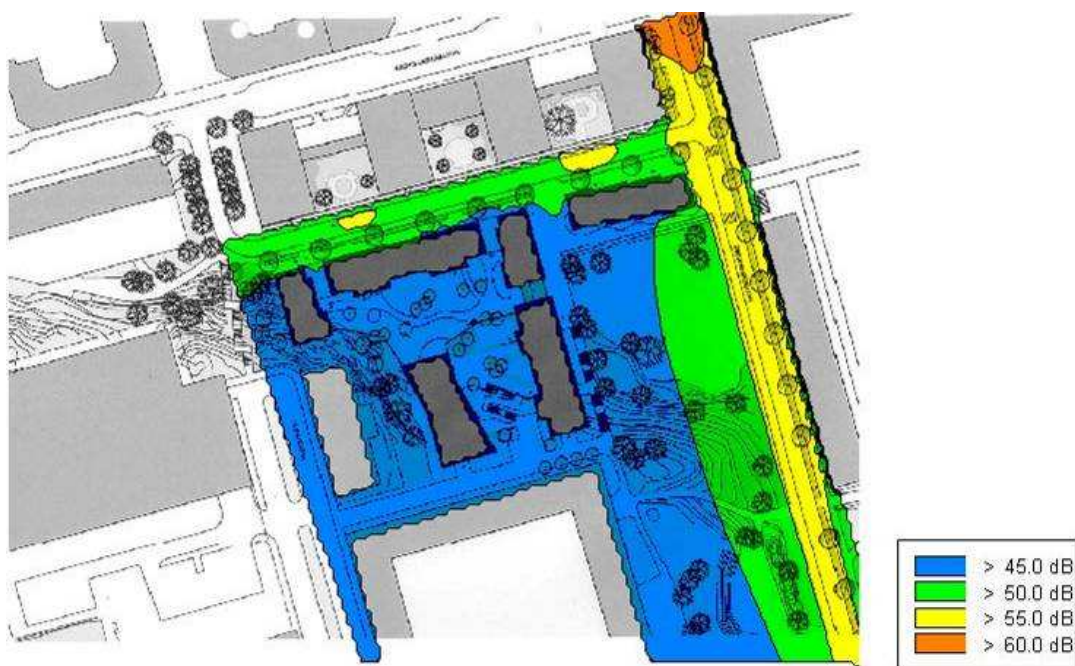


Ekvivalent ljudnivå 4 m över mark, dBA. Utan bussgata.





Ekvivalent ljudnivå 4 m över mark, dBA. Med ny bussgata.



Ekvivalent ljudnivå 4 m över mark, dBA. Med ny bussgata och lågdelarna mellan husen i Kv. Ögonmättet rivna.

Befintliga fönster i kv. Linjalen och Ögonmättet (inklusive fönsterbröstning) bedöms ha ca 30 dBA ljudreduktion mot trafikbuller. Därmed bedöms inomhuskravet 45 dBA komma att överskridas för lägenheter närmast utefter Swedenborgsgatans förlängning åtminstone upp till plan 5-6 tr. Ljudisolerande åtgärder i form av t.ex. tillsatsruta eller byte av glas i befintlig båge krävs. Ljudklass C inomhus bedöms vara möjlig att uppnå men kräver noggrannare undersökning av befintliga fasadkonstruktioner. Noggrannare fönsterinventering krävs för att bedöma erforderliga åtgärder. En möjlighet att förbättra inomhusnivåerna i fasad mot nya bussgatan är att glasa in balkongerna, helt eller delvis. Åtgärden hjälper endast rummen som vetter mot balkongen.



För parker saknas fastställda riktvärden. Naturvårdsverket har dock föreslagit följande riktvärden för natur- och friluftsområden:

- i tätortsnära rekreationsområden bör 45 dBA inte få överskridas mer än 2 tim/dag
- parker bör ekvivalentnivån under den tid parken besöks ligga 20 dBA under nivån för omgivande gator eller högst 45-50 dBA (det högsta av dessa värden).

Rosenlundsparken får med den planerade gatuförlängningen ekvivalent ljudnivå ca 45-55 dBA vilket delvis överskrider riktvärdet 45-50 dBA enligt ovan. De inre delarna av parken får ekvivalent ljudnivå lägre än 50 dBA. Rivning av gårdsbyggnader mot Magnus Ladulåsgatan och en ökning av trafiken på gatan i samband med planerad butiksetablering ger marginell påverkan på ljudnivån i parken. En strategi för arbetet med ljudkvalitet i parker och rekreationsområden är under framtagande av Miljöförvaltningen.

Det finns idag inga riktvärden eller beräkningsmetoder för att beskriva och bedöma lågfrekvent buller utomhus från bussar. De riktvärden som finns – Socialstyrelsens allmänna råd om buller SOSFS 2005:6 - gäller endast inomhusnivån.

#### Vibrationer

Grundläggning av ny bebyggelse och gator ska ske med hänsyn till eventuella vibrationer. Swedenborgsgatans förlängning ska utformas så att vibrationsrisker för det intilliggande kvarteret Linjalen minimeras.

Det finns inte några generellt antagna riktvärden för vibrationer. Därför tillämpas riktvärdet för miljö kvalitet för vibrationer vid spårburen trafik som Trafikverket och Naturvårdsverket har beslutat om:

- 0,4 mm/s vägd RMS. Värdet avser nivå som ska eftersträvas i permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler. Det gäller i utrymmen där människor stadigvarande vistas.

#### Förorenad mark

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet.

#### Konsekvenser för intilliggande kvarter

Den planerade gatudragningen mellan Swedenborgsgatan och Grindsgatan innebär att den befintliga marknivån längs med kv. Linjalen kommer att höjas mellan 0,1 meter till drygt en meter och att byggnadernas bottenvåning påverkas. Mot kv. Ögonmättet kommer gatunivån att ligga på plushöjden ca + 19,0 vilket inte påverkar kvarterets bottenvåningar eller gårdar väsentligt.

#### Tidplan

Samråd 1-2 kv 2013

Granskning 4 kv 2013/1 kv 2014

Antagande 2 kv 2014

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Ansvarsfördelning

Respektive verksamhetsutövare ansvarar för genomförande av detaljplanen inom sina delar:

- stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan och myndighetsutövning vid bygglovsprövning
- lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder
- exploateringskontoret ansvarar för byggande av nya gator och parkytor samt upprustning av befintliga parkytor inom planområdet
- byggherrarna JM AB och AB Stockholmshem ansvarar för byggnation på kvartersmark inom planområdet.

#### Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän platsmark.

#### Avtal

För detaljplaneförslaget genomförande krävs att Stockholms stad tecknar följande avtal:

- Överenskommelse om exploatering mellan Stockholms stad och JM AB
- Överenskommelse om exploatering mellan Stockholms stad och AB Stockholmshem
- Tomträttsavtal mellan Stockholms stad och AB Stockholmshem.

### Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl 6778, Pl 6803, Dp 94143, Pl 6637, Pl 6638A, Pl 6762 och DP 8555 helt eller delvis upphör att gälla inom planområdet.

### Fastighetsrättsliga frågor

#### Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheterna Södermalm 9:1, 9:4, 9:5, 9:10, 9:11, 9:13, 9:15, 9:16 och 9:30. Samtliga fastigheter ägs av Stockholms kommun. SISAB innehar tomträtt för Södermalm 9:30.

#### Fastighetsbildning

Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för att få bygglov. Genom fastighetsreglering och avstyckning bildas flera fastigheter för ändamålen bostäder, centrum och förskola. 3D-fastighet avses bildas för garage till bostäder. Det södra bostadskvarterets parkeringsbehov säkerställs genom att en 3D-fastighet för garage bildas inom det norra bostadskvarteret. Föreslagen fastighetsindelning redovisas på situationsplan på sidan 24 i denna planbeskrivning.

#### Gemensamhetsanläggningar och servitut

Bostadskvarteret kommer att indelas i flera fastigheter och behovet av

gemensamhetsanläggning och/eller servitut kan finnas. Servitut för nödutrymning från garaget till Locums tunnel i kvarterets nordvästra del och för fjärrvärmeledningar i tunneln kommer att behövas. Ny bostadsbebyggelse kan anslutas till planerade VA-ledningar i den nya gatan norr om planerad bebyggelse. Gemensamhetsanläggningar kan bli aktuella. Stadens avvattningsav gata söder om bebyggelsen måste troligen anslutas till fastighetens installation med anslutning norrut. Gemensamhetsanläggningar kan bli aktuella.

### **Ekonomiska frågor**

Stockholms stad bekostar anläggningar inom allmän platsmark och erforderliga bulleråtgärder inom kv. Linjalen och Ögonmättet som krävs på grund av den planerade förlängningen av Swedenborgsgatan.

Byggherrarna bekostar all byggnation inom planerad kvartersmark. Kostnader för erforderliga åtgärder inom kv. Linjalen och Ögonmättet på grund av de planerade gatorna regleras i överenskommelse om exploatering som tecknas mellan Stockholms stad och AB Stockholmskem.

Det ekonomiska ansvaret för rivning, sanering, byggnationer och anläggningar regleras i exploateringsavtal.

Anslutningsavgifter för VA, el, tele, fjärrvärme m.m. debiteras enligt vid var tid gällande taxa hos respektive leverantör.

### **Grönkompensation**

I samband med detaljplanens genomförande kommer nya parkytor att anläggas och befintliga genomgå en upprustning. Nya gatustråk med trädplanteringar kommer att komplettera stadens gröna samband.

### **Tekniska frågor**

Det kan bli aktuellt att i vissa fall behöva justera ledningarnas läge utifrån planerade justeringar av markhöjder i nya gatusträckningar eller på grund av parkåtgärder.

### **Vatten och avlopp**

Byggnaderna inom planområdet kommer att anslutas till det kommunala VA-ledningsnätet. I östra delen av planområdet finns vatten-, spillvatten-, och dagvattenledningar som idag ligger på körytor, som kommer att ligga på parkmark längs områdets södra delar.

### **Fjärrvärme, Locums tunnel**

AB Fortum Värme har fjärrvärmeledningar i området. Eventuell flytt av ledningarna regleras enligt gällande avtal. Bebyggelsen i det nya kvarteret kan försörjas med fjärrvärme med föreslagen anslutning via Locums tunnel. Utmynnings till tunneln föreslås rivas ner och tunneln nås genom det planerade garaget. Tunneldörren får inte blockeras och ska skyltas i garaget.



## Höjdsättning

Den föreslagna höjdsättningen av allmän och kvartersmark är preliminär och mindre avvikelser kan förekomma under genomförande. Höjder föreslagna på plankartan gäller endast i angivna punkter.

## Undantag från kravet på fri höjd till parkmark

Balkonger som markeras på fasadritningar nedan får undantas från kravet på fri höjd om 5,0 meter över parkmark. Fri höjd ska istället anpassas till marknivån så att balkonger samspelar med fasadernas helhetsgestaltning.



*Fasad F. Vy från Rosenlundsparken.*



*Fasad F9. Vy mot trappor mot Tideliussgatan.*

## Evakuering

Befintlig förskola inom fastigheten Södermalm 9:30 kan komma att evakueras vid byggnationen. I första hand ska dock utredas om förskolan kan vara kvar under utbyggnadsskedet.

## Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år efter det att beslut om att anta detaljplanen vunnit laga kraft.