



Förslag till Detaljplan för
Johan Helmich Romans Park, Mariagårdstäppan, Fatbursparken m m
i stadsdelen Södermalm
i Stockholm
S- Dp 2007-36068-54

INNEHÅLL

1. **Sammanfattning av synpunkter**
2. **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
3. **Hur programsamrådet bedrivits**
4. **Länsstyrelsen**
5. **Sakägare och boende**
6. **Övriga intresseföreningar m.fl.**
7. **Remissinstanser**

1. Sammanfattning av synpunkter

Exploatering av J H Romans Park som finansiering av överdäckning

44 hyresgäster Högbergsgatan 59, Bostadsrättsföreningen Högberget 2, tre boende Högbergsgatan 46 och en boende Högbergsgatan 50 invänder mot den föreslagna bebyggelsen då värdefull parkmark försvinner med ökad trafik och luftföroreningar samt försämrade ljusförhållanden och utsikt för de boende som följd. Bostadsrättsföreningen Högberget 2, fyra boende Högbergsgatan 46 och en boende Högbergsgatan 50 har inget emot överdäckning av spårområdet men vänder sig emot att överdäckningen ska bekostas genom exploatering av J H Romans Park då det är två skilda frågor. Bostadsrättsföreningen Bågen, en boende Högbergsgatan 50 och en boende Högbergsgatan 59 anser att det är olämpligt att finansiera överdäckningen med försäljning av parkmark. Hyresgästföreningen Södermalm avstyrker förslaget i sin helhet och ifrågasätter förtätning av innerstaden på grönområden. En boende Västgötagränd 5 anser att både J H Romans Park och överdäckningen behövs för att ge Södermalm en stor central park. Bostadsrättsföreningen Bågen och en boende Högbergsgatan 46 anser att stambanan är en riksangelägenhet som inte Söderborna ska betala. En boende Västgötagränd 5 anser att överdäckning av stambanan är en säkerhetsåtgärd som borde finansieras av Banverket. BL undrar varför inte kostnaderna för överdäckningen inkluderats i kostnaderna för Citybanan? En boende Högbergsgatan 46 förordar nollalternativet då en överdäckning av spårområdet inte är nödvändig och förlusten av J H Romans Park är så allvarlig att den inte uppväger de i programförslaget redovisade fördelarna.

Skönhetsrådet anser att det ur stadsbyggnadsperspektiv är rätt att pröva frågan om en större, sammanhängande park samt ny bebyggelse, med förutsättningen att exploateringen av parkmarken kompenseras av något som tillför platsen nya värden och bidrar till en god livsmiljö. Exploateringskontoret anser att de fördelar som uppstår genom överdäckningen av järnvägen vid Mariagårdstappen är avsevärda. Södermalms stadsdelsförvaltning anser att förlusten av J H Romans Park är negativ men att tillkomsten av ny parkmark och nya bostäder uppväger detta. Bostadsrättsföreningen Fatburen och en boende Fatburstrappan 16 tillstyrker överdäckningen och att J H Romans Park tas i anspråk för bostadsbebyggelse då förslaget sammantaget ger ett positivt tillskott och en väsentlig förbättring av parkmiljön. Bostadsrättsföreningen Dykärret Större 10 stödjer idén att pröva möjligheten att överdäcka stambanans spårområde. Om J H Romans Park ska bebyggas bör det ske med hänsyn till Stadsmissionens verksamhet.

Bebyggelsealternativ

Länsstyrelsen, Stockholms stadsmuseum, Skönhetsrådet, Miljöförvaltningen, verksamhetsutövare i Tegelhuset, en boende Fatburstrappan 16, två boende Västgötagränd 15 och en boende Västgötagränd 7 förordar bebyggelsealternativ A som bevarar den gamla spårravinen och låter den ingå som en förutsättning i den nya parkutformningen ur kulturmiljösynpunkt. Alternativ A tar bäst hänsyn till stadsrummet och miljön. Alternativ B är otänkbart då byggnaderna inkräktar på spårravinen. Södermalmsparkernas vänner förordar bebyggelsealternativ A, men i första hand ska J H Romans Park bevaras.

Trafikkontoret förordar bebyggelsealternativ A, som kräver minst parkeringsplatser, utifrån trafiksvårigheter. Alternativ B berör den gamla spårravinen på ett sätt som kan försvåra nyttjandet av den gamla järnvägstunneln. Södermalms stadsdelsnämnd är mycket tveksam till att Stadsmissionen ska få utöka sin sociala verksamhet genom utökat fastighetsbestånd (alternativ B), eftersom de anser att Södermalm redan har tagit ett allt för stort socialt ansvar när det gäller sociala institutioner. Exploateringskontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning och Brf Fatburen förespråkar bebyggelsealternativ B med fyllning av den gamla spårravinens västra del för att det ger förutsättningar för ett större antal lägenheter. Boende Högbergsgatan 46 förordar alternativ B med servicehus och/ eller natthärbärge. Stockholms stadsmission är positiva till utökad byggrätt.

Angöringsalternativ

Miljöförvaltningen, Södermalms stadsdelsförvaltning, en boende Fatburstrappan 16 och en boende Västgötagränd 5 förordar angöringsalternativ A via Högbergsgatan då angöringstrafik i direkt anslutning till befintliga bostäder och vidare in i parkområdet (alternativ B) innebär risk för bullerstörningar samt att möjligheterna till god trafiksäkerhet äventyras. Byggnadsfirma Olav Lindgren AB, ägare av fastigheten Dykärret Större 7, ställer sig avvisande till intrång i sin fastighet och kräver att alternativ B tas bort. Exploateringskontoret anser att angöring ske genom bilhiss eftersom angöringsalternativet via Dykärret Större 7 förutsätter att fastighetsägaren godkänner en gemensamhetsanläggning på sin fastighet.

Trafikkontoret anser att en förbättring av rampen på Dykärret Större 7 är det minst dåliga alternativet då det inte finns någon större erfarenhet av angöring med bilhiss. Frågor uppstår såsom var väntande bilar ska stå och hur länge? Får föraren av säkerhetsskäl följa med bilen i hissen? Vad händer vid

driftstörningar? Handikapprådet anser att angöringsalternativ B är att föredra ur tillgänglighetssynpunkt då restaurang Tegelhuset (Södra bangårdshuset) kan angöras.

Ljus- och siktförhållanden

44 hyresgäster Högbergsgatan 59 och en boende Högbergsgatan 59 anser att den västra nya huskroppen kommer alldeles för nära deras hus. Hyresgästerna, liksom bostadsrättsföreningen Högberget 2 anser att ljusförhållandena och utsikten för de boende kommer att försämrats avsevärt. Bostadsrättsföreningen Högberget 2, fyra boende Högbergsgatan 46 och en boende Högbergsgatan 50 beskriver två av Södermalms vackra siluetter, dels från Fatbursparken mot Södra Latins fasad, dels från krönet på Kvarngatan mot Fatbursparken, som de anser kommer att försvinna. Två boende Västgötagränd 15 och en boende Västgötagränd 7 anser att bebyggelsen i J H Romans Park inte får bli så tät och hög att utblicken från Fatbursparken mot Södra Latin och trappgränden förloras. Gången mellan de nya huskropparna får inte bli för trång. Boende Högbergsgatan anser att J H Romans Park och området nedanför är den del av parkområdet som har mest solljus. Den tänkta nya parkmarken vid Mariagårdstjärnan kommer däremot att skuggas av befintliga hus.

Utformning och grundläggning av byggnader

Skönhetsrådet anser att Högbergsgatan kan vinna på en förtätning, men det förutsätter att byggnaderna blir tillräckligt intressanta. Rådet känner sig inte övertygat av de presenterade skisserna utan vill se bostadshus med en arkitektonisk känsla och gestalt som tillför mervärden till det aktuella gatupartiet. Vidare anser rådet att byggnadskropparna är för långa och bör dras tillbaka och lämna respektavstånd till den gamla spårravinens kant. En boende Fatburstrappan 18 och Södermalmsparkernas vänner yrkar att husen görs så smala som möjligt så att avståndet till Dykärret 7 ökar och mer solljus uppnås. Det östra husets L-form tas bort så att Stadsmissionens hus inte behöver byggas om. Två boende Västgötagränd 15 anser att husen inte bör bli så höga som tegelhuset längs Högbergsgatan och utformas utan platta tak. Huslängorna bör placeras längre från varandra så att gångvägen blir bredare.

Bostäderna i J H Romans Park planeras ovanför tunnelbanan, stambanan och i närheten av den framtida Citybanan. Banverket kan inte acceptera gemensamma bärande konstruktioner. Skyddszonen om 10 m kring Citybanans tunnlar ska beaktas. Grundläggningen av det västra bostadshusets nordvästra hörn ser ut att komma i konflikt med skyddszonen. Stockholms brandförsvaret anser att vid dimensioneringen av konstruktionshållfastheten för byggnaderna bör den dimensionerande branden motsvara fullt utvecklad brand i ett lok eller vagn.

Den äldre spårravinen

Länsstyrelsen, Stockholms stadsmuseum, Skönhetsrådet, verksamhetsutövare i Tegelhuset, en boende Fatburstrappan 16 och en boende Västgötagränd 5 anser att den äldre spårravinen har ett högt kulturhistoriskt värde och att det är viktigt att spårravinen och murarna fortsatt är synliga utan överdäckning. Ravinen tydliggör platsens historiska betydelse. Miljön bör kunna nyttjas och ses som en tillgång för området. Miljöförvaltningen och Trafikkontoret föreslår att den gamla spårvägstunneln öppnas för gång- och cykeltrafik mellan Södra station och Slussen för att skapa liv och rörelse i området och en genväg.

Banverket framhåller att spärravinen måste kunna fungera som utrymningsväg för Citybanan och åtkomst för servicefordon. Brandförsvaret är tveksamma till angreppsväg till Citybanan vid den föreslagna överdäckningen då det är inte lämpligt att korsa stambanan för att komma åt Citybanans servicetunnel. Verksamhetsutövare i Tegelhuset förordar befintlig nedfart till ravinen då ramper från övergångsbron riskerar att bli samlingsplats för knarkare och andra störande element.

AB Fortum Värme framhåller distributionsledningen för gas som kommer ut ur tunneln i parken och som måste vara i drift och åtkomlig även i framtiden.

Fortum Distribution AB har högspänningsledningar som delvis går via gamla stambanans ravin in i tunneln, som berörs om markförändringar genomförs i området. Stockholm Vatten AB framhåller att omfattande ledningsomläggningar eller kulvertar erfordras på grund av de djupa ledningarna hamnar på vid en fyllning av ravinen.

Stockholms stadsmission anser att den gamla spärravinen bör däckas över för att få en större total parkyta.

Utformning av park

Skönhetsrådet och en boende Högbergsgatan 46 anser att området skulle vinna på en länk mellan Högbergsgatan och den nya parken. Skönhetsrådet anser att det parkavsnitt som kommer att kräva mest är det gamla spårvägsområdet som måste integreras på ett naturligt sätt och få en användning som inte påverkar den spännande miljön negativt. En boende Västgötagård 5 anser att den spännande kulturmiljön i ravinen bör utnyttjas – en tävling kan få fram idéer på en meningsfull användning. Miljöförvaltningen anser att möjligheten att pröva grönytor som är biologiskt intressanta bör beaktas. Södermalms stadsdelsförvaltning önskar att parken ska bibehålla karaktären av en stadspark och att det ska finnas utrymme för mindre evenemang. Det är viktigt att parken utformas så att en trygg miljö uppnås. Förvaltningen önskar att träden närmast Bangårdsgången omhändertas under etableringsskedet och återplanteras när den nya parken anläggs. Skönhetsrådet anser att överdäckningen måste konstrueras så att träd kan planteras för att en parkkänsla ska kunna erhållas. Gräsytor och lägre vegetation kompenserar inte förlusten av träd i områdets norra del. En boende Fatburstrappan 18 yrkar att överdäckningen tekniskt utförs så att framtida nybyggnation på överdäckningen omöjliggörs eller försvåras. Banverket framhåller att konstruktionen för den projekterade överdäckningen är dimensionerad för parkmark – inte bebyggelse. Stockholms stadsmuseum anser att det är angeläget att 1800-talsträdgården till Oscar I:s minne rekonstrueras. Skönhetsrådet tänker sig närmast Oscar den I:s minne ett parkavsnitt med mer formell karaktär. Banverket framför att ventilationsbyggnaden i Mariagårdstälpan måste vara möjlig att angöra för service och underhåll. Stadsmuseet ser svårigheter med att placera en ventilationsanläggning i Mariagårdstälpan utan att negativt påverka parken/trädgården. Skönhetsrådet anser att ventilationsanläggningens öppning kommer att kräva en omsorgsfull gestaltning. Önskvärt vore om den kunde minskas i storlek och ges en konstnärlig utformning.

Trygghet

Bostadsrättsföreningen Högberget 2 framför att ingen del av Fatbursparken är fri från missbrukare, prostituerade, hemlösa och langare, varför det inte är ett argument för att bygga i J H Romans Park. Fyra boende Högbergsgatan 46, en boende Högbergsgatan 50 och en boende Västgötagård 5 framför att

missbruket och sociala problem inte försvinner för att parken exploateras, det flyttar.

Två boende Högbergsgatan 50 och en boende Högbergsgatan 46 anser att J H Romans Park skulle kunna bli en tryggare miljö genom att riva planket mot Högbergsgatan. Förbättringar såsom insyn, polisövervakning och bättre belysning är nödvändiga.

Bostadsrättsföreningen Dykärret Större 10 anser att Högbergsgatans passage förbi Södra Latin är trång, mörk och otrevlig pga Södra Latins höga mur. Förslagsvis skulle ytskiktet på muren kunna moderniseras med en konstnärlig utsmyckning och ett reningsfilter på SL:s ventilationsschakt. Kanske är det möjligt att använda utrymmena till mer publika ändamål?

Stadsmissionens entréer

Stockholms stadsmission och en boende Högbergsgatan 46 framför att Stadsmissionen tidigare fått avslag på entréer mot Högbergsgatan utifrån en säkerhetsaspekt och undrar vad som har ändrats? Vad innebär sådana entréer för grannskapets trygghet? Var ska de hemlösa i framtiden köa för att bli insläppta? Insläppet till Akutboende för Män är en kritisk situation där risker för tillbud uppstår. Dagens entré till akutboendet från J H Romans Park medför yta som gör att människor som mår psykiskt dåligt/är påverkade inte kommer för nära varandra. Om "livsutrymmet" minskar befarar de verksamhetsansvariga ökande antal tillbud. Trafikkontoret förutsätter att utrymme skapas inom fastigheten för den köbildning som tidvis uppstår till akutboendet, eftersom Högbergsgatan vid denna del inte har något överutrymme. Två boende Högbergsgatan 50 menar att tre ingångar i fil på Högbergsgatan inte fyller de skilda funktionskrav Bostället har idag. Lösningen kommer att skapa ökade spänningar med grannfastigheterna på grund av ökat stök och skadegörelse. Nuvarande ingångar har visat sig vara en lyckad lösning för alla parter.

Tillgänglighet och avfallshantering

Södermalms stadsdelsförvaltning vill påtala vikten av att tillgänglighet för funktionshindrade beaktas i det fortsatta planeringsarbetet, och förutsätter att bostadshusen utrustas med fastighetsnära källsortering. Trafikkontoret, Avdelningen för avfall, förordar en samordnad maskinell hämtning av avfall från byggnaderna på plats där insamlingsfordonet kan angöra utan att hindra annan trafik eller utgöra trafikfara. Trafikkontoret framför att för att klara tillgängligheten till de planerade bostäderna bör inte avståndet mellan bilangöring och entré överstiga 10 m.

Service

Bostadsrättsföreningen Högberget 2 och en boende Högbergsgatan 46 anser att området runt J H Romans Park har flera restauranger och affärer, varför argument att det idag saknas i området faller. Tre boende Högbergsgatan 46 och en boende Högbergsgatan 50 anser att det skulle gå att bygga om i befintliga fastigheter om behovet av service skulle finnas. Verksamhetsutövare i Tegelhuset anser det bättre att placera affärslokalerna på Högbergsgatan än på parksidan eftersom gatan har bättre "året runt-läge".

Tidplan

Två boende Högbergsgatan 46 undrar vilka garantier vi har att det blir en stor, sammanhängande park, eftersom det blir ett gap på flera år mellan

färdigställande av husen i J H Romans Park och den nya parken vid Mariagårdstälpan? Bostadsrättsföreningen Bågen ifrågasätter tidplaneringen av de olika byggprojekten då området kring föreningens fastigheter kommer att vara närmast oframkomligt för de boende. En boende Högbergsgatan 50 anser det hänsynslöst att politikerna tänker öka de massiva störningarna från bygget av Citybanan med byggnation och transporter vid J H Romans Park. Trafikkontoret, Byggnadsfirma Olav Lindgren AB och en boende Fatburstrappan 18 anser att husbyggnationen ska samordnas med Citybanan för att minska tiden för svåra störningar. Banverket framför att bygget av Citybanan inklusive arbetena med överdäckning beräknas ta ca 5 år. Inflyttning i nya bostäder/lokaler i J H Romans Park innan arbetena med Citybanan är färdiga innebär risk för störningar från bygget och eventuell evakuering av boende, varför inflyttning rekommenderas först efter Citybanans arbeten är klara.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar stadens bedömning att planen inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap. 11 § och i plan- och bygglagens 5 kap. 18 §. Södermalmsparkernas vänner anser att programmet och kommande planarbete måste bygga på en MKB enligt Miljöbalken med tanke på de komplicerade och miljöpåverkande åtgärder programmet innebär.

Riskfrågor

Länsstyrelsen anser att risksituationen behöver utredas vidare, åtgärder verifieras och även bekräftas på plankartan. Konstruktionen i överdäckningen ska klara brand och viss explosion, utan att ovanpåliggande byggnader kollapsar. Banverket framför att järnvägstunneln för stambanan inte är dimensionerad för att uppfylla idag aktuella brand- eller explosionslaster. Såväl brand som explosion i tåg tunneln måste därför studeras vidare ur såväl konstruktions- som risksynpunkt. Stockholms brandförsvaret anser att Stambanan och Citybanan ska betraktas som en gemensam anläggning ur brand- och risksynpunkt. Påverkan på Citybanan av olyckor med farligt gods på Stambanan bör utredas och hanteras. Stambanan och Citybanan bör dimensioneras för samma typer av olyckslaster. Överdäckningens bärförmåga beträffande dimensionerande laster både under och efter en olycka måste utredas och säkerställas. Brandförlopp och rökspridning i både Stambanan med Södra station och Citybanan, evakuering av brandgaser, det byggnadstekniska brandskyddet för överdäckningen med brandgasventilationsschakt och påverkan på Citybanan måste utredas och säkerställas. Utrymning av alla tågresenärer till det fria eller till en säker plats, brandförsvarets möjlighet till angrepp inom rimlig tid, brandpersonalens säkerhet och tillgänglighet för brandförsvarets fordon, utrustning och brandvatten måste säkerställas.

Miljökonsekvenser

Miljöförvaltningen anser att den översiktliga MKB:n omfattar rätt frågor inför det fortsatta detaljplanarbetet samt att den ger stöd för programidén. Magnetfält, buller, vibrationer, stömljud och luftkvalitet är de mest väsentliga frågorna att studera vidare, vilket även Trafikkontoret och Banverket anser. Banverket förutsätter att åtgärder vid eventuellt genomförande vidtas så att riktvärdena för nybyggnation uppnås. Bostadsrättsföreningen Dykärret Större 10 anser att luften på Högbergsgatan inte är så bra som det framställs i underlaget och anser, liksom en boende Högbergsgatan 46 att träden i J H Romans Park är välbehövliga filter för

luftföreningarna. 44 hyresgäster Högbergsgatan 59 och bostadsrättsföreningen Högberget 2 anser att exploateringen av J H Romans Park medför ökad trafik och luftföreningar. Banverket framför att partikelfilter ingår i planerat system för ventilationsanläggningen, inrymd i en byggnad i Mariagårdstäppan.

Fyra boende Högbergsgatan 46 och två boende Högbergsgatan 50 anser att argumentet att J H Romans Park saknar kulturhistoriskt värde eftersom den bara funnits i ett tjugotal år klingar ihåligt.

2. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett i detaljplaneskedet vidarebearbetat bebyggelsealternativ A, med en gestaltning som tillför Högbergsgatan och Fatbursparken nya kvaliteter, samt en attraktivt utformad ny park på överdäckningen som inkluderar en spännande och respektfull användning av den gamla spårravinen, kan kompensera förlusten av J H Romans Park. Bedömningen är att vinsterna beträffande sänkta bullernivåer för omgivande bebyggelse som en överdäckning av stambanan medför och de nya funktioner som en sammanlänkning av Mariagårdstäppan och Fatbursparken kan tillföra är stora. Stadsbyggnadskontoret tror att en väl utformad bebyggelse kring Fatbursparken kan öka bevakningen och tryggheten i parken.

Aktuellt avsnitt av Högbergsgatan kan vinna på en förtätning förutsatt en tydlig publik trappgränd, publika bottenvåningar och intressanta fasader.

Stadsbyggnadskontoret håller, såsom framhållits i programhandlingen, med kringboende om att J H Romans Park är en vacker plats. Därför krävs särskild arkitektonisk kvalitet vid utformning av de nya byggnaderna, som måste bearbetas i detaljplaneskedet. Det västra bostadshuset är i programförslaget placerat drygt åtta meter från Dykärret Större 7:s norra del och kontoret föreslår att byggnaderna görs något smalare för att öka avståndet och åstadkomma bättre utblick och mindre insyn för de boende. Solstudier visar att det västra bostadshuset utformat såsom i programförslaget skuggar Dykärret Större 7:s norra del under förmiddagen vår och höst. Utanpåliggande balkonger är här inte aktuellt. Bedömningen är att den föreslagna trappgränden kommer att medge viss utsikt över Fatbursparken och Söder torn från Kvarngatans krön och att kontakten med Kvarngatans trappgränd från Fatbursparken inte kommer att förloras.

Utredningarna i den översiktliga MKB:n visar att den nya bebyggelsen medför en marginell ökning av trafik och att riktvärdena för luftkvalitet underskrids. Dessa frågor kommer också att utredas vidare i en fördjupad MKB. Grundläggningsfrågor och överdäckningens konstruktion kommer att utredas vidare i en fördjupad riskanalys.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplaneförslaget måste baseras på angöringsalternativ A då fastighetsägaren till Dykärret Större 7 inte accepterar en gemensamhetsanläggning på sin fastighet. Frågor relaterade till bilhiss från Högbergsgatan utreds i detaljplaneskedet i samarbete med Trafikkontoret.

En huvudsaklig fråga i fortsatt arbete är stadsmissionens entréer, som stadsbyggnadskontoret vidhåller är bäst belägna från Högbergsgatan utifrån angörings- och tillgänglighetsaspekt och att gatan är ett offentligt, övervakat rum. Dagens entré till akutboende för män i J H Romans Park går inte att angöra och

är inte tillgänglig på grund av nivåskillnader. Försvårande för en god lösning är att Högbergsgatan vid detta avsnitt är trång, varför planskedet vidare måste utreda köbildningsproblematiken. Möjligtvis kan det östra husets entréväning ersättas av en platsbildning som möjliggör bibehållande av Fatbursträsket 2:s gavelentré. Stadsbyggnadskontoret utesluter inte att den nya bebyggelsen måste utformas så att befintlig entré till akutboendet kan behållas eller likvärdig lösning anordnas som samverkar med den nya bebyggelsen. Frågan utreds i detaljplaneskedet i samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning och Stockholms stadsmission.

Beträffande parkutformningen är stadsbyggnadskontoret enligt med flertalet remissinstanser om att den gamla spårravinen är ett värdefullt, historiskt element som måste kunna nyttjas på ett meningsfullt sätt i den nya parkutformningen. Ravinen och dess användning kommer att bli en förutsättning i den programskrivning som kommer att ligga till grund för de parallella uppdrag som planeras i detaljplaneskedet, liksom gestaltningen av det ventilationsschakt som nödvändigtvis tillkommer i Mariagårdstärpan vid ett genomförande av överdäckningen. Även befintliga ledningar i spårravinen talar för att lämna den ofylld och obebyggd. Angöring för service och uttryckning till den gamla stambanans tunnel föreslås ske i den västra delen av den gamla ravinen, vid överdäckningens slut. Utrymning, uttryckning och servicetrafik kommer att utformas i samarbete med Banverket och Stockholms brandförsvär.

I detaljplaneskedet är det viktigt att tillsammans med Banverket verka för en samordning av tidplanerna för bygget av Citybanan, överdäckningen och de nya bostadshusen för att minimera störningarna för de kringboende.

Överdäckningen är inte nödvändig för Citybanans genomförande och en alternativ finansieringsplan än att överdäckningen ska finansieras inom ramen för överdäckningsprojektet har exploateringskontoret inte diskuterat med exploateringsnämndens politiker. Detaljplaneprojektet tillskapar lika mycket parkmark som bebyggelsen tar i anspråk i J H Romans Park. Den nya parken har förutsättningar att bli mer använd än J H Romans Park då funktioner som idag saknas i Fatbursparken kan tillskapas.

Sammantaget anser stadsbyggnadskontoret att en överdäckning, ny park och bebyggelse- och angöringsalternativ A bör vidarebearbetas och utvecklas i ett detaljplaneskede och prövas i ett plansamråd efter sommaren 2008.

3. Hur programsamrådet bedrivits

Programmet har varit på remiss- och samråd från den 7 januari – 8 februari 2008. Programmet visades under samrådstiden i Fyrkanten, Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4, samt i Södermalms stadsdelsförvaltnings lokaler, Medborgarplatsen 27. Programsamrådsmöte hölls den 23 januari 2008 i Tekniska Nämndhuset. Ett 40-tal närboende, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, byggherren, byggherrens arkitekt, Banverket samt Södermalms stadsdelsförvaltning var representerade. De frågor som framförallt hanterades var byggtrafik och tidplaner relaterade till Citybanan och överdäckningen, utformningen av bebyggelse i J H Romans Park, trygghetsaspekten, Stadsmissionens entrésituationer och utformningen av den nya parken. Minnesanteckningar från samrådsmötet finns sammanfattade i

ett eget dokument. Till samrådet hade sakägare enligt fastighetsförteckningen bjudits in genom brev och allmänheten genom affischering. Förslaget sändes även för kännedom och eventuellt yttrande till:

Länsstyrelsen	Läntmäterimyndigheten
Hyresgästföreningen	Fastighetskontoret
Exploateringskontoret	Trafikkontoret
Trafikkontoret, avd för avfall	Stockholm Vatten
Fortum Distribution AB	AB Fortum Värme
Miljöförvaltningen	Södermalms stadsdelsförvaltning
Skönhetsrådet	Stockholms brandförsvär
Stadsbyggnadsnämndens handikappråd	SISAB
Idrottsförvaltningen	Svenska Naturskyddsföreningen
Stockholms stadsmuseum	Utbildningsförvaltningen
Socialtjänstförvaltningen	Stokab
AB Storstockholms lokaltrafik	Vägverket
Stockholms Stads Parkering AB	Svenska studensbostadsföreningen
Stockholms Studentbostäder	

4. Länsstyrelsen

Den öppna äldre spårravinen, som ej används för spårtrafik idag, har ett högt kulturhistoriskt värde. Ur kulturmiljösynpunkt är det viktigt att spårravinen och murarna även fortsättningsvis är synliga utan överdäckning. Miljön bör kunna nyttjas och ses som en tillgång för området. Alternativ A förordas.

I det fortsatta planarbetet behöver risksituationen utredas vidare, åtgärder verifieras och även befästas på plankartan. Länsstyrelsen anser att konstruktionen i överdäckningen ska klara brand och viss explosion, utan att ovanpåliggande byggnader kollapsar. Att konstruktionen inte ska rasa förrän ovanpåliggande bebyggelse har hunnit utrymmas, anser länsstyrelsen vara en för låg ambition.

Länsstyrelsen delar stadens bedömning att planen inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap. 11 § och i plan- och bygglagens 5 kap. 18 §.

5. Sakägare och boende

BL: Avsikten att sälja marken är en ytterst dålig affär. Stockholms innerstad är redan förtätad till bristningsgränsen. En framtida överbefolkning med fler garage, bilar och täta transporter kommer att göra det svårt att andas på Söder. Fler ohälsosamma caféer behövs inte på Söder. Min synpunkt före alla andra: ödsla inte mer tid och pengar på att förtäta innerstaden, den är bra som den är, rikta blicken mot förorterna.

Bostadsrättsföreningen Dykärret Större 10, Högbergsgatan 49, stödjer idén att pröva möjligheten att överdäcka stambanans spårområde genom Fatbursparken. Om det ska byggas någonting i J H Romans park bör det ske med hänsyn till Stadsmissionens verksamhet. Det förefaller sannolikt att Stadsmissionens verksamhet inte kan fortsätta att bedrivas i nuvarande lokaler, om SBK:s förslag genomförs.

Luften på Högbergsgatan är inte så bra som det framställs i underlaget. Träden i J H Romans Park är välbehövliga filter för luftföroreningarna. Högbergsgatans passage förbi Södra Latin är trång och upplevs mörk och

otrevlig, inte minst pga Södra Latins höga mur på norrsidan av gatan. Förslagsvis skulle ytskiktet på muren kunna moderniseras med en konstnärlig utsmyckning och ett reningsfilter på SL:s ventilationsschakt. Kanske är det möjligt att använda utrymmena till mer publika ändamål?

Hyresgästerna Högbergsgatan 59, namnlista med 44 namnunderskrifter: Vi vill invända mot den föreslagna bebyggelsen på grund av den negativa miljöpåverkan som bygget av Citybanan kommer att åstadkomma i vårt bostadsområde under flera år framöver. Bebyggelsen i parken kommer att medföra ytterligare negativ påverkan. Värdefull parkmark försvinner från Södermalm med försämrad miljö och innerstadsluft som följd. Den västra huskroppen kommer alldeles för nära vårt hus. Ljusförhållandena och utsikten för de boende i huset kommer att försämras avsevärt.

Bostadsrättsföreningen Högberget nr 2, Högbergsgatan 46-50, har inget emot överdäckning av spårområdet eller sammanlänkning av Mariagårdstäppan med Fatbursparken, men vänder sig emot att överdäckningen ska bekostas med exploatering av J H Romans Park. Boende runt parken kommer att påverkas negativt genom ytterligare trafik, ökade luftföroreningar, minskad sikt och förlorat solljus. Det är ytterst olämpligt att ha ett garage mot Högbergsgatan eftersom det redan idag ofta är bilkö från Götgatan ned mot Stadsmissionens fastighet. Garaget skulle medföra ännu mer stopp i trafiken, vilket innebär mer avgaser och luftföroreningar. Politiker och stadsbyggnadskontoret väljer att ta bort två av Södermalms vackra siluetter; från Fatbursparken mot Södra Latins fasad och den vackra utsikten från krönet på Kvarngatan mot Högbergsgatan och J H Romans Park, istället för att bevara Södermalms unika småstadskänsla med små parker. Färre parker försämrar människors hälsa, vilket rimmar illa med Miljöförvaltningens arbete att alla i Stockholm ska leva i en frisk och hälsosam miljö.

Tyvärr är ingen del av Fatbursparken fri från langare, missbrukare, prostituerade och hemlösa, varför det inte är ett argument för att bygga i J H Romans Park. Området runt parken har idag flera restauranger och affärer, varför även argumentet att det saknas i området faller.

MP, Högbergsgatan 46, lämnar samma synpunkter som Bostadsrättsföreningen Högberget nr 2. Utöver dessa anser MP att J H Romans Park och området nedanför är den del av parkområdet som har mest solljus. Den tänkta nya parkmarken vid Mariagårdstäppan kommer däremot att skuggas av befintliga hus. Jag vänder mig mot att stadsbyggnadskontoret väljer att bygga flera höga hus på Högbergsgatan och öka trafiken, vilket blir extra allvarligt då parkmark som ger ett visst skydd genom att träden fångar upp förorenade partiklar säljs. J H Romans Park borde vara kvar och ingå i ett större sammanhang tillsammans med Mariagårdstäppan och Fatbursparken. Det blir ett gap på flera år mellan färdigställande av husen i J H Romans Park och färdigställande av den nya parken vid Mariagårdstäppan. Vilka garantier har vi att det blir en stor, sammanhängande park och att pengar kommer att finnas till parken när planerna ligger så långt fram? Jag ifrågasätter att privata medborgare ska betala en allmännyttig angelägenhet, dvs överdäckningen av stambanans spårområde.

Stadsmissionen har tidigare fått avslag på att lägga sina ingångar mot Högbergsgatan då det inte ansågs lämpligt utifrån en säkerhetsaspekt. Vad har ändrats? Var ska de hemlösa köa i framtiden?

Bostadsrättsföreningen Bågen, Västgötagränd 3, anser att en överdäckning av stambanans spårgrav i Fatbursparken inte ska villkoras och delvis bekostas genom försäljning av parkmark i området. Stambanan är en riksangelägenhet, som inte Söderborna ska betala. En överdäckning ska göras av Banverket för att minimera riskerna för attentat mot stambanan. Säkerheten för såväl passagerare och gods på stambanan, som för de boende, bör vara utslagsgivande. Överdäckningen ska därför ombesörjas som andra järnvägsprojekt, då stambanan är en del av riksjärnvägsnätet.

Vi ifrågasätter allvarligt tidsplaneringen av de olika byggprojekten runt om våra fastigheter. Om såväl Citybanan, som överdäckningen, som Södermalmsallén genomförs samtidigt kommer området kring våra fastigheter att vara närmast oframkomligt för våra boende.

Bostadsrättsföreningen Fatburen tillstyrker överdäckningen å det varmaste. Brf Fatburen tillstyrker även att J H Romans Park tas i anspråk för bostadsbebyggelse och förespråkar bebyggelsealternativ B med fyllning av den gamla spårravinens västra del. Brf Fatburen vill föreslå att vägen upp till Högbergsgatan förstärks och används för transporter i samband med överdäckningen och byggandet av Citybanan.

HNN, Fatburstrappan 12, förordar att schaktmassorna ska tas via tunnel till Södermälärstrand. Trevligt med en ny park!

OJ, Fatburstrappan 16, anser att ett genomförande av förslaget sammantaget ger ett positivt tillskott och en väsentlig förbättring av parkmiljön. Alternativ A är att föredra av följande skäl: en större del av järnvägsravinerna kan bevaras, vilket tydliggör platsens historiska betydelse. Ravinen blir en helt offentlig del av parken. Ljudstörningar från motortrafik i parken och för anslutande fastigheter minimeras utan angöring via Fatbursparken. De nya bostäderna kommer på längre avstånd från Tegelhusets uteservering som sommartid är öppen till efter midnatt och kan generera ljudnivå högre än 55 dB på ett avstånd av 30 m från serveringen.

EH, Högbergsgatan 46, protesterar mot den planerade bebyggelsen då stadsbyggnadskontorets argument för att exploatera parken är utmanande och dåliga. Sammankopplingen av två skilda frågor, exploatering av parken och överdäckning av spårområdet, är grovt missledande. Missbruket försvinner inte för att parken exploateras, det flyttar. Det enda som kan föra tankarna till bakgata är det röda planket som skymmer utsikten. En rik flora av restauranger och affärer finns inom några minuter av promenadavstånd. Argumentet att J H Romans Park saknar kulturhistoriskt värde eftersom den bara funnits i ett tjugotal år klingar ihåligt. Parken är en perfekt utsiktsplats över Fatbursparken och Bofills båge. Varför presenterar inte stadsbyggnadskontoret bilder av denna fantastiska vy?

KK, DA, SP, Högbergsgatan 46, och MÅ, Högbergsgatan 50, inser behovet av överdäckning i Fatbursparken och bostäder i Stockholms innerstad, men vänder sig mot att detta bekostas genom exploatering i J H Romans Park. Överdäckningen och exploateringen är två olika frågor som är fel att koppla samman.

Vi har inga invändningar mot överdäckningen av järnvägstunneln, men exploateringen av J H Romans Park innebär stora nackdelar för närboende i form av minskad sikt. Från Fatbursparken kan man halva året se upp mot Södra Latins fasad. Från krönet på Kvarngatan och trapporna ner mot Högbergsgatan har man en fantastisk vy över parkområdet, som vidgas allteftersom man promenerar ner för trapporna. Det inte finns inte några bilder som visar dessa vyer i materialet.

Avsaknaden av kulturhistoriskt värde grundas på att parken "bara" funnits sedan 1990. Det är kvalificerat nonsens. Vad gäller missbrukarna har det framförts att parken är otrygg. Vi menar att en bebyggelse inte tar bort knarket, det flyttar bara till en annan plats. Beträffande möjligheten att etablera affärslokaler och restauranglokaler i gatuplanen på de tänkta husen, skulle det gå att bygga om befintliga fastigheter om behovet finns.

LR, Högbergsgatan 46, förordar nollalternativet med tillägget att J H Romans Park ska moderniseras för att bättre fylla områdets behov, vilket kan göras genom små förändringar. Överdäckningen av spårområdet är inte nödvändigt eller befogat av otrygghet eller buller från järnvägen. Förlusten av ett sammanhängande vackert natur- och byggnadsområde runt J H Romans park för en tudelning med moderna höghus är så allvarlig att den inte uppväger de i programförslaget redovisade fördelarna.

Följande frågor bör belysas ytterligare: J H Romans Park försvinner om 2 år, en överdäckning genomförs först om 5 år, mycket kan ha ändras så att ny parkmark inte blir av. Upplevs ett större, sammanhängande parkområde tryggare än små parker? Upplevelsen av bullret från biltrafiken på Högbergsgatan, som kommer att öka. Att biltrafiken blir låg, gränsvärden för utsläpp inte överskrids och att miljön inte blir hälsovådlig pga bullret måste säkerställas. Tillgodoses behovet av fler närliggande restauranger/affärer, servicehus och natthärbärgen bättre någon annanstans?

Skulle J H Romas park ändå försvinna förordar jag alternativ B och att nybyggnationen inkluderar servicehus och/eller natthärbärge.

MH, Högbergsgatan 46, undrar hur höga de nya bostadshusen planeras bli? Jag är skeptisk till att gatan bebyggs mer, och tycker att den luft, lunga och grönska som J H Romans Park utgör behövs för gatan. Det är bra med en ny större park, men denna skulle skärmas av från Högbergsgatan, vilket jag tycker vore olyckligt. Att skapa en säker och trevlig park är fullt möjligt.

HL och RP, Högbergsgatan 49: Att förena Fatbursparken med J H Romans Park skulle gagna båda parkerna. Existerande parkyta räcker knappt till. J H Romans Park är redan en naturlig länk mellan Högbergsgatans norra och södra del och man får en vacker vy av Fatbursparken och Bofills båge när man går Kvarngatans trappa. Stråkets karaktär skulle kunna förstärkas och parken bli en mycket tryggare miljö genom att riva planket mot Högbergsgatan. Nödvändiga förbättringar är insyn, bättre belysning och polisövervakning.

Byggnadsplanerna A och B dikt an Högbergsgatan 51 kommer att förstärka negativa upplevelser av murar och tunnelkänsla i grannskapet. Bofills båge, och bakom, Skatteverkets fastighet upplevs som barriärer. Parkerna är behagliga gröna stråk som lättar upp denna tyngd i stadsbilden och förbättrar den dåliga luften på Högbergsgatan.

Tre ingångar i fil på Högbergsgatan fyller ingalunda de skilda funktionskrav som Bostället har idag. Lösningen kommer skapa ökade spänningar mellan grannfastigheterna och lokalägarna på grund av ökat stök och skadegörelse. Nuvarande ingångar har visat sig vara en lyckad lösning för alla parter, den bästa på 30 år.

BÖB, Högbergsgatan 50: Områdets smycke är den länge vanvårdade kryddgården med J H Romans namn – en bit stadsnatur med buskar och bärträd till glädje för fåglar och folk. Nu hotas den att utrotas till förmån för bostadsrättsbygge. Argumenten är svårsmälta och skulle behöva en öppen ekonomisk, byggnadsteknisk och arkitektonisk granskning. Jag önskar att en bit av Söders för övrigt så kommersialiserade själ finge leva vidare – oexploaterad.

HB, Högbergsgatan 50, instämmer i alla åsikter om olämpligheten att bebygga J H Romans Park som inkommit till stadsbyggnadskontoret, tex att bebygga parkmark för att få pengar till överdäckning och att en plats blir kultur först efter ett antal år. Att politikerna, när boende kring Mariagårdstäppan under årtal kommer att utsättas för massiva störningar genom bygget av Citybanan, tänker öka dessa ytterligare genom att gräva, påla, bygga och transportera vid J H Romans Park förefaller mindre välbetänkt och hänsynslöst. Låt parken vara!

P-OJ, Högbergsgatan 59, protesterar mot att kommunen säljer parkmark. Varför har inte kostnaderna för överdäckningen inkluderats i kostnaderna för Citybanan? Självklart kan man finansiera överdäckningen för att åtgärda bullerproblematiken på annat sätt.

Vad kommer att hända med Stadsmissionens härbärge för hemlösa? Om passerande genom parken idag upplever bostadslösa som uppehåller/köar utanför som obehagligt och entrén flyttas, flyttas bara problemet.

Den västra huskroppen placeras endast 8 m från befintligt hus på Högbergsgatan. Det försämrar boendemiljön genom att alla lägenheter får sämre ljusinsläpp.

JB, Högbergsgatan 67, har synpunkter på transporter vid bygget av Citybanan och förordar att transporterna sköts via järnvägstunneln mot Södermälarstrand, eftersom planerad transportväg kommer att förstöra naturen på Mariagårdstäppan och boende kommer påverkas extremt negativt av mycket trafik, dålig luft och buller.

TB, Fatburstrappan 18, yrkar att överdäckningen tekniskt utförs så att framtida nybyggnation på överdäckningen möjliggörs eller försvåras. Trädplanteringar anpassas så att överdäckningen blir den önskade solsluttning som anges i planen.

Jag yrkar att i första hand endast en rektangulär huskropp byggs i J H Romans Park, placerad som förslagets östra huskropp, men utan L-form. Såväl befintligt hus som det nya huset skulle få mer sol, och Stadsmissionens hus behöver inte byggas om. I andra hand elimineras det östra husets L-form och husen görs så smala som möjligt.

Husbyggnationen ska samordnas med Citybanan så att de mest störande momenten utförs samtidigt för att minska tiden för svåra störningar. Överdäckningen av Mariagårdstäppan kommer att byggas om i samband med etapp två av Citybanan. Jag föreslår att det utreds om förberedelser kan göras så att arbeten under etapp två inskränker sig till ”installationsarbeten”, för att undvika att Mariagårdstäppan blir en stor byggarbetsplats vid två tillfällen.

ET och PT, Västgötagränd 15; Den nya järnvägstunneln är enligt vår åsikt absolut nödvändig. Självklart skulle vi önska att spårområdet däckades över och att man trots det kunde behålla J H Romans Park, men flytta insläppet till Stadsmissionens hus.

Det vore olyckligt om Fatbursparken blev helt omsluten av hus och kontakten med Högbergsgatan och dess omgivning stryps. Idag ser vi upp genom J H Romans park mot Södra Latin, trappgränden, Kvarngatan och Maria kyrka. Byggs för tätt och högt i J H Romans park förlorar alla som vistas i Fatbursparken den utblicken. Vi förordar bebyggelsealternativ A och önskar att de två huslängorna placeras trappstegsvis ner för slänten mot den gamla järnvägstunneln. Husen bör inte bli så höga som tegelhuset längs Högbergsgatan och taken inte göras platta. Huslängorna bör placeras längre ifrån varandra så att gångvägen blir bredare.

GE, Västgötagränd 5; Inga nya hus i J H Romans Park – grönområdet behövs i sin helhet. Att med överdäckning av stambanan utöka parken så att Mariagårdstäppan, J H Romans Park och Fatbursparken bildar en enhet skulle ge Södermalm en stor central park. Möjligheten att se igenom parken bör göras möjlig. Den spännande kulturmiljön i ravinen bör utnyttjas. Varför inte utlysa en tävling för att få fram idéer på en meningsfull användning. Förslaget om åretruntöppet café behöver stöd. Under tidig vår och höst ligger Mariagårdstäppan i skugga medan J H Romans Park och området runt Tegelhuset ligger i flödande sol- här bör barnverksamhet och café ligga. Biltrafik eller angöring mellan bostadshusen och parken bör absolut inte tillåtas.

Att överdäcka stambanan är en säkerhetsåtgärd och borde finansieras av Banverket.

Det går inte att bygga bort sociala problem, de flyttar bara.

GA, Västgötagränd 7, förordar bebyggelsealternativ A, annars blir det för kompakt. Vi som bor i Bofills båge har en fantastisk utsikt mot trappan upp mot Södra Latin och alla fina husgavlar. Bebyggelsen får inte bli för hög så att den skymmer detta. Gången mellan huskropparna får inte bli för trång.

Byggnadsfirma Olav Lindgren AB, ägare av fastigheten Dykärret Större 7, har vid den summariska information vi erhållit från stadsbyggnadskontoret ställt oss avvisande till intrång i vår fastighet. Tills detta alternativ är borttaget kommer vi inte att diskutera eller godkänna något förslag till bebyggelse på parkmarken öster om vår fastighet.

Dykärret Större 7 kommer att drabbas kraftigt från byggandet av Citybanan. En eventuell nybyggnad i parken skulle ytterligare drabba hyresgästerna, varför det är av utomordentlig vikt att en samordning noggrant planeras så att störningarna inte blir större än nödvändigt.

Stockholms stadsmission är emot det nu presenterade förslaget. Att bygga om vår fastighet med entréer från Högbergsgatan har såväl staden som Stadsmissionen tidigare bedömt inte vara möjligt. Vad har ändrats? Vad innebär sådana entréer för grannskapets trygghet? Förändring av entréerna skapar köbildning till Akutboende för Män. I J H Romans Park har köbildningen en yta så att människor som mår psykiskt dåligt/är påverkade inte kommer för nära varandra. Insläppet, när alla strömmar till, är en kritisk situation där risker för tillbud uppstår. Om "livsutrymmet" minskar befarar de verksamhetsansvariga ökande antal tillbud.

Stadsmissionen ifrågasätter att staden vill bygga på parkmark, eftersom stadsmissionen fick anpassa ombyggnationen av sin fastighet till parkmarken. Vi är emot att staden har för avsikt att sälja marken runt Tegelhuset, mitt i parkmark, och noterar den inkonsekvens som staden hanterar sina tomträttshavare med.

De ekonomiska argumenten att detta bygge ska finansiera överdäckningen av spårområdet är inte trovärdiga. Stadsmissionen anser att konsekvenserna och alternativen inte är genomtänkta och undrar om ett "syskontorn" till Skrapan och Haglunds Pinne utretts istället för en ytmässig förtätning?

Stadsmissionen tycker att överdäckningen av järnvägen är bra, men vill att även den gamla delen däckas över för att få en större total parkyta. Möjligheten att Stadsmissionens fastighet kan få en utökad byggrätt är positivt.

Stadsmissionen har generellt ingenting emot att det byggs fler bostäder, men undrar varför den aktuella markanvisningen inte går till något kommunalt bostadsbolag?

AAA, Björngårdsgatan 31 och verksamhetsutövare i Tegelhuset,

Fatbursparken: Alternativ A är bäst passande eftersom man inte bygger ända fram över ravinen, och därmed inte för nära Södra Bangårdshuset. Större delen av järnvägsgraven bevaras, och de kulturhistoriska värdena bibehålls i största möjliga mån.

Det bästa är att placera affärslokalerna på Högbergsgatan och inte på parksidan eftersom det är bättre "året runt-läge".

Den befintliga nedfarten till ravinen kan användas som infart, eftersom man slipper kostnaden för rampbyggen från gångbron. Ramperna riskerar bli samlingsplats för knarkare och andra störande element.

6. Övriga intresseföreningar m.fl.

IJ och BL för Södermalmsparkernas vänner: Behåll i första hand J H Romans Park, däck över spårområdet mellan Fatbursparken och Mariagårdstjärnan och anlägg bollplan och lekpark ovanpå. Sök en bättre plats för ventilationsutsläppet med högre reningsgrad av ventilationsluften. Om spåren inte däckas över ska byggetableringen av tunneln anpassas så att de flesta träden söder om stambanan kan stå kvar.

Alternativt, bygg efter alternativ A. Bygg det östra huset så att Boställets entré slipper byggas om. Bygg det västra huset smalare så avståndet till Dykärret 7 ökar. Sätt skyddsföreskrifter på träden norr och väster om det nya huset samt päronträdet. Flytta mindre träd till andra parker på Södermalm och redovisa vilka träd som kommer fällas. Om detta alternativ väljs måste pengar till överdäckningen garanteras så att den genomförs.

De skyddsåtgärder som planeras för de befintliga hus som berörs av tunnelbygget och/eller nybyggnationen och en tydligare tidplan måste redovisas. Programmet och kommande planarbete måste bygga på en MKB

enligt Miljöbalken med tanke på de komplicerade och miljöpåverkande åtgärder programmet innebär.

Hyresgästföreningen Södermalm avstyrker förslaget i sin helhet. Vi ser en fara med att börja angripa de få grönområden som fortfarande är kvar för att förtätningen av innerstaden skall öka.

MS, NH, WE, B C, M E, G D, MJ + 5 namn anser att den fina kryddträdgården med de stora träden ska bevaras, då den är välbehövlig för vår livsglädje och trivsel, och nödvändig för syrets skull.

7. Remissinstanser

Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar exploateringskontorets utlåtande som svar på programremiss.

Exploateringskontoret anser att de fördelar som uppstår genom överdäckningen av järnvägen vid Mariagårdstälpan är avsevärda. En överdäckning i ett senare skede, efter Citybanan är i bruk, bedöms som näst intill omöjligt utan både stora extrakostnader och kraftiga förseningar för rälsbunden trafik. Den nya bostadsbebyggelsen ger området ett tillskott med mycket attraktiva bostäder. Kontoret förordar det större exploateringsalternativet eftersom det dels minskar förlusterna som denna plan medför, dels medför större möjligheter att befolka området så att en ökad trygghet i Fatbursparken uppnås.

Angöring till den nya bebyggelsen skall ske genom bilhiss, eftersom angöring via Dykärret Större 7 förutsätter att fastighetsägaren godkänner en gemensamhetsanläggning på sin fastighet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden/Miljöförvaltningen anser att den översiktliga MKB:n omfattar rätt frågor inför det fortsatta detaljplanearbetet samt att den ger stöd för programidén. Magnetfält, luftkvalitet och buller – vibrationer – stomljud är de mest väsentliga frågorna att studera vidare i det fortsatta planarbetet.

Vid tillskapandet av ny parkyta vid stambanans överdäckning mm anser förvaltningen att möjligheten att pröva grönytor som är biologiskt intressanta bör beaktas. Den gamla stambanans spårravin blir kvällstid en ödslig och otrygg miljö. Miljöförvaltningen föreslår att den gamla spårvägstunneln öppnas för gång- och cykeltrafik mellan Södra station och Slussen, vilket skapar liv och rörelse i området. En genväg skapas utan att funktionen för service av spårtunnlar och räddningstjänstens behov behöver påverkas.

Förvaltningen anser att alternativ A är att föredra utifrån ett miljö- och hälsoperspektiv då möjlighet att bibehålla ravinen för en gång- och cykelväg via den gamla tågtunneln ges. Att leda angöringstrafik i direkt anslutning till befintliga bostäder och vidare in i parkområdet, vilket alternativ B föreslår, innebär en överhängande risk för bullerstörningar samt att möjligheterna till en god trafiksäkerhet äventyras. Det vore positivt om möjligheterna att utöka antalet i jämförelse med alternativ A studerades, men det förutsätter att övriga nämnda lösningar enligt alternativ A bibehålls.

Stockholms stadsmuseum: En ur kulturhistorisk synvinkel viktig fråga är bevarandet av den öppna spårravinen, som på ett tydligt sätt påminner om den tid då järnvägen dominerade området. Stadsmuseet förordar därför alternativ A. Alternativ B avstyrkes.

Det är angeläget att 1800-talsträdgården till Oscar I:s minne rekonstrueras. Om Mariagårdstäppan endast blir en del av den stora Fatbursparken tappas den historiska förankringen. Stadsmuseet ser svårigheter med att placera en ventilationsanläggning i Mariagårdstäppan utan att negativt påverka parken/trädgården.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet anser att det ur stadsbyggnadsperspektiv är rätt att pröva frågan om en större, sammanhängande park samt ny bebyggelse. Skönhetsrådet anser att Alternativ A tar bäst hänsyn till stadsrummet och miljön. Högbergsgatan kan vinna på en förtätning, men det förutsätter att byggnaderna blir tillräckligt intressanta. Rådet känner sig inte övertygat av de presenterade skisserna utan vill se bostadshus med en arkitektonisk känsla och gestalt som tillför mervärden till det aktuella gatupartiet. En av förutsättningarna måste vara att exploateringen av parkmarken kompenseras av något som tillför platsen nya värden och bidrar till en god livsmiljö. Vidare anser rådet att byggnadskropparna är för långa och bör dras tillbaka och lämna respektavstånd till den gamla spårravinens kant. Alternativ B är otänkbart då byggnaderna inkräktar på spårravinen och skulle leda till att ravinen känns mer otrygg då den blir en del husens bakgård istället för en del av parken.

Eftersom en stor del av den befintliga grönvolymen inom området kommer att försvinna anser rådet att överdäckningen måste konstrueras så att träd kan planteras för att en parkkänsla ska kunna erhållas. Gräsytor och lägre vegetation kompenserar inte förlusten av träd i områdets norra del. Närmast Oscar den 1:s minne ligger det nära till hands att tänka sig ett parkavsnitt med mer formell karaktär. Det parkavsnitt som kommer att kräva mest av förslagsställaren är det gamla spårvägsområdet som måste integreras på ett naturligt sätt och få en användning som inte påverkar den spännande miljön negativt. Rådet anser att området skulle vinna på att området mellan Holger Bloms hus och Stiftelsen 1 öppnades upp till en länk mellan Högbergsgatan och den nya parken. Ventilationsanläggningens öppning i Mariagårdstäppans parkrum kommer att kräva en omsorgsfull gestaltning. Önskvärt vore om den kunde minskas i storlek och ges en konstnärlig utformning.

Södermalms stadsdelsnämnd bifaller förvaltningens förslag att alternativ B är att föredra under förutsättning att det är lägenheter som byggs. Nämnden anförde därutöver att Stockholm behöver fler bostäder. J H Romans Park upplever inte allmänheten som en park att njuta av, utan som en otrygg park. Förslaget att överdäcka hela området för att få ett större sammanhängande parksnitt är positivt. Vi är mycket tveksamma till att Stadsmissionen ska få utöka sin sociala verksamhet genom utökat fastighetsbestånd, eftersom vi anser att Södermalm redan har tagit ett allt för stort socialt ansvar när det gäller sociala institutioner.

Södermalms stadsdelsförvaltning är positiv till programmets innehåll då överdäckningen innebär att Mariagårdstäppan och Fatbursparken knyts samman och ny parkmark skapas. Nya bostäder tillkommer i ett centralt läge och ger förutsättningar att Fatbursparkens norra del befolkas och att tryggheten förbättras. Förlusten av J H Romans Park är negativ men tillkomsten av ny parkmark och nya bostäder uppväger detta.

Förvaltningen önskar delta i det fortsatta arbetet med utformningen av parken och är angelägen om att parken ska bibehålla karaktären av en stadspark med utrymme för exempelvis mindre evenemang. Det är viktigt att parken utformas så att en trygg miljö uppnås. Frågor som rör klotter, god belysning och tillgänglighet för funktionshindrade ska beaktas i det fortsatta

planeringsarbetet. Förvaltningen påtalar behovet av att den nya parkanläggningen utrustas med konstbevattningssystem, vilket Fatbursparken har idag. Förvaltningen önskar att träden närmast Bangårdsgången omhändertas under etableringsskedet och återplanteras till sin ursprungliga plats i samband med att den nya parken anläggs.

Bebyggelsealternativet där den västra delen av den gamla spårravinen fylls har fler fördelar än det där ravinen sparas. Parkytan blir större och förvaltningen bedömer att ravinen blir svår att sköta och underhålla. Den planerade utrymningslokalen skulle kunna tillföra parken vissa fördelar, såsom kaféerörelse eller liknande. Alternativet ger även förutsättningar för ett större antal lägenheter, vilket är positivt ur bl a trygghetssynpunkt. Förvaltningen förutsätter att bostadshusen utrustas med fastighetsnära källsortering. Förvaltningen förordar angöringsalternativet från Högbergsgatan då garaget nås med bilhiss, framför anläggandet av en gårdsgata som leder ner trafiken i parken.

Trafikkontoret noterar att det finns en del trafik- och tillgänglighetsfrågor att lösa. Enligt kontorets definition är Högbergsgatan en lokalgata med hastighetsgräns 30 km/tim, dock med en stor trafikuppgift eftersom den är en av få öst-västliga förbindelser på Södermalm. Den planerade bostadsbebyggelsen påverkar inte gatans trafikmängd i någon högre grad men medför en del lokala problem. Angöring med bilhiss finns ingen större erfarenhet av. Var ska väntande bilar på Högbergsgatans smala körbana stå och hur länge? Får föraren av säkerhetsskäl följa med bilen i hissen? Vad händer vid driftstörningar? Kan Tegelhuset varuförsörjas via hissen? Nedfarten via Dykärret Större 7 har för låg standard och måste breddas till 5 m och ges en plan yta på 5 m närmast gångbanan. Sikten vid utfart mot Högbergsgatan måste förbättras. En förbättring av rampen är det minst dåliga alternativet. Den kommer dock ha en för låg standard för allmän gångtrafik mellan Högbergsgatan och parkområdet.

Med hänsyn till de trafiksvårigheter som påtalats är alternativ A som kräver minst parkeringsplatser något enklare att klara. I alternativ B berörs den gamla spårravinen på ett sätt som kan försvåra nyttjandet av den gamla järnvägstunneln. Önskemål har framförts att använda tunneln för gående mellan Södra station och Slussen.

För att klara tillgängligheten till de planerade bostäderna bör inte avståndet mellan bilangöring och entré överstiga 10 m. Det är välkommet att Mariagårdstälpan blir mer öppen och offentlig. Tyvärr blir den fortfarande svår att nå norrifrån för personer med rörelsesvårigheter på grund av de stora nivåskillnaderna. Det är i fortsatt planarbete vid utformning av parker viktigt att förutom tillgänglighet även ta hänsyn till buller, stomljud och magnetfält. Det är mycket angeläget att planerad husproduktion samordnas med Citybanans tidplan, inte minst gällande användandet av Högbergsgatan för transporter. Troligtvis kommer störningar på Fatbursparkens cykelstråk under byggtiden att flytta fler cyklister till Högbergsgatan.

Boställets entré förutsätts flyttas till Högbergsgatan. Trafikkontoret förutsätter då att utrymme skapas inom fastigheten för den köbildning som tidvis uppstår till akutboendet, eftersom Högbergsgatan vid denna del inte har något överutrymme.

Trafikkontoret, Avdelningen för avfall, har följande synpunkter: En samordnad maskinell hämtning av avfall från byggnaderna förordas, på plats där insamlingsfordonet kan angöra utan att hindra annan trafik eller utgöra trafikfara.

Näringsidkare i parken (restaurang, glasskiosk) saknar för närvarande acceptabla hämtförhållanden. Detta måste lösas inom ramen för det fortsatta planarbetet.

Idrottsförvaltningen har ingen erinran.

AB Storstockholms lokaltrafik har inget att invända mot programförslaget som tillstyrks.

Banverket, Expertstöd, Samhälle, anser att för att möjliggöra en överdäckning och säkerställa att inte genomförandet av Citybanan drabbas av några nackdelar behöver ett samordningsavtal tecknas mellan Banverket och Stockholm stad. Behovet av ett avtal som reglerar att konstruktionen för den projekterade överdäckningen är dimensionerad för parkmark, inte bebyggelse, behöver ses över. Det är inte möjligt att i framtiden bebygga överdäckningen. De nya bostäderna i J H Romans Park planeras i läge ovanför tunnelbanan, stambanan och i närheten av den framtida Citybanan. Banverket kan inte med redovisat underlag acceptera gemensamma bärande konstruktioner.

Byggnaderna och dess grundläggning utformas så att grundläggningen är fristående från tunneltaket och tunneln inte påförs laster. Utrymme för att genomföra inspektion av betongvalvens överyta på handsnära avstånd ska finnas och betongvalven ska kunna renoveras och bytas ut. Bergupplagen får inte skadas eller påföras laster som kan reducera deras bärförmåga, stadga och beständighet. Underhåll som t ex bergbultning ska kunna utföras. Skyddszonen om 10 m kring Citybanans tunnlar, vilken kommer att ingå i Banverkets järnvägsfastighet, ska beaktas. Grundläggningen av det västra bostadshusets nordvästra hörn ser ut att komma i konflikt med skyddszonen.

Järnvägstunneln för stambanan är inte dimensionerad för att uppfylla idag aktuella brand- eller explosionslaster, varför såväl brand som explosion i tågtunneln måste studeras vidare ur såväl konstruktions- som risksynpunkt. Fortsatta utredningar för att klarlägga grundläggningsförhållandena för de nya byggnaderna krävs.

Det är bra att risk för störningar i form av vibrationer, stömljud, elektromagnetiska fält mm utreds vidare. Banverket förutsätter att åtgärder vidtas så att riktvärdena för nybyggnation uppnås vid eventuellt genomförande. Överdäckningen innebär behov av ventilationsanläggning inrymd i en byggnad i Mariagårdstäppan. Då partikelfilter ingår i planerat system är något torn inte aktuellt. Angörning till byggnaden för service och underhåll av ventilationsanläggningen måste vara möjlig. Vatten och avlopp kommer krävas för rengöring av filter och dylikt.

Spårravinen måste kunna fungera som utrymningsväg för Citybanan samt för åtkomst för servicefordon. Byggnation enligt alternativ B måste begränsas.

Bredd 4,6 m och höjd 4,5 m är tillräcklig för räddnings- och servicefordon.

Bygget av Citybanan inklusive överdäckning beräknas ta ca 5 år. För att genomföra överdäckningen bedöms byggtiden förlängas med ca 1 år.

Inflyttning i nya bostäder/lokaler i J H Romans Park innan arbetena med Citybanan är färdiga innebär risk för störningar från bygget och eventuell evakuering av boende, varför inflyttning rekommenderas först efter Citybanans arbeten är klara.

AB Fortum Värme samägt med Stockholm stad har distributionsledningar för fjärrkyla och gas inom området. Gasledningen är en huvudmatning som kommer ut ur tunneln i parken. Ledningen måste vara i drift och åtkomlig även i framtiden. AB Fortum Värme har ingen erinran gällande fjärrvärme.

Fortum Distribution AB har högspänningsledningar som delvis går via gamla stambanans ravin in i gamla stambanans tunnel. Ledningarna berörs om markförändringar genomförs i området. Åtgärder i befintliga anläggningar bekostas av byggherren.

Stockholm Vatten AB: Omfattande ledningsomläggningar eller kulvertar erfordras på grund av de djupa va-ledningarna hamnar på vid överdäckningen. Överdäckningen kan även påverka de ledningar som måste byggas om på grund av Citybanan. Allt dagvatten ska infiltreras lokalt inom området.

AB Stokab har inget att erinra och hänvisar till Stockholm Vattens samgranskade ledningskartor.

Stockholms brandförsvaret påtalar att det aktuella tunnelsystemet och Citybanans anslutning till stambanan och Stockholm södra behöver beskrivas tydligare och kompletteras med en illustration. Då den föreslagna överdäckningen medför att Stambanan med Stockholm södra och Citybanan byggs samman skall de betraktas som en gemensam anläggning ur brand- och risksynpunkt, vilket innebär att påverkan på Citybanan av olyckor med farligt gods på Stambanan bör utredas och hanteras. Stambanan och Citybanan bör dimensioneras för samma typer av olyckslaster om de inte uppenbart skiljer sig.

Vid dimensioneringen av konstruktionshållfastheten för de aktuella byggnaderna så bör den dimensionerande branden motsvara fullt utvecklad brand i ett lok eller vagn.

Brandförsvaret är tveksamma till förslaget om angreppsväg till Citybanan vid den föreslagna överdäckningen. Ur insats- orienterings- och övningshänseende är det inte lämpligt att korsa stambanan för att nå Citybanans servicetunnel. Behovet att förlänga Citybanans servicetunnel till Tantolunden eller motsvarande kvarstår och behöver lösas för att möjliggöra räddningsinsatser i Citybanan.

Frågeställningar rörande tunnelproblematiken till följd av överdäckningen som brandförsvaret anser kvarstår är: Överdäckningens bärförmåga att kunna hantera dimensionerande laster både under och efter en olycka måste utredas och säkerställas, liksom det byggnadstekniska brandskyddet för överdäckningen med brandgasventilationsschakt och påverkan på Citybanan. Brandförlopp och rökspridning i både Stambanan med Södra station och Citybanan måste utredas. Evakuering av brandgaser måste säkerställas. Modern forskning inom brandsäkerhet visar att sprinkler har betydande påverkan på konstruktionens säkerhet. Dessa rön måste beaktas. Utrymning av alla tågresenärer, även funktionshindrade, till det fria eller till en säker plats måste säkerställas, liksom Brandförsvarets möjlighet till angrepp inom rimlig tid, brandpersonalens säkerhet och tillgänglighet för brandförsvarets fordon, utrustning och brandvatten.

Handikapprådet konstaterar att en överdäckning är att föredra ur bullersynpunkt och att utrymning från Citybanan och stambanan kräver två hissar. Rådet anser att de elektromagnetiska fälten måste ligga under 0,2 microtesla som dygnsmedelvärde i de nya bostäderna och att angöringsalternativ B är att föredra ur tillgänglighetssynpunkt då restaurang Tegelhuset (Södra bangårdshuset) kan angöras.