



# STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Monika Rudenska

Tfn 08-508 27 266

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

DNR 2011-01691

SID 1 (50)

2013-10-16

## **Samrådsredogörelse Detaljplan för Södermalm 9:10 m fl, område kring Rosenlundsparken i stadsdelen Södermalm, Dp 2011-01691-54 (200 bostäder, förskola, park, gata)**

### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>3</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	3
Hur samrådet bedrivits .....	3
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden ...</b>	<b>3</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen .....	5
Arkitektur och gestaltning .....	7
Kulturmiljö .....	12
Olägenheter för grannar .....	12
Parker och grönområden .....	14
Gator och trafik .....	21
Teknisk försörjning.....	30
Hälsa och säkerhet .....	31
Miljö- och klimataspekter .....	34
Övriga frågor .....	35
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>38</b>
Föreslagna förändringar.....	41
<b>Inkomna synpunkter .....</b>	<b>43</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund.....	43
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	44
Övriga remissinstanser .....	49
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	50
Övriga, ej sakägare .....	50

## Sammanfattning

Planförslaget syftar till att möjliggöra ca 200 bostäder i flerbostadshus och sex avdelningar förskola i Rosenlundsparken. Ytterligare en målsättning med förslaget är att stärka Rosenlundsparkens gröna kvaliteter och utveckla parkens funktion som en attraktiv och tillgänglig stadspark. Planförslagets övergripande syfte är att stärka områdets urbanitet genom att komplettera stadsstrukturen med nya bostäder och lokaler samt att öka nordsydliga samband i centrala delen av Södermalm genom att lägga om en befintlig bussgata och förlänga Swedenborgsgatan som en buss- och cykelgata fram till Grindsgatan. Planarbetet bedrivs parallellt med tillägg till detaljplan Pl 6762 för kv. Linjalen och Pl 6803 för kv. Ögonmättet i stadsdelen Södermalm i Stockholm, Dp 2013-02770.

Planförslaget sändes ut på samråd mellan den 19 mars och den 23 april 2013. Under samrådet har ca 225 yttranden (varav 7 anonyma) inkommit. Ett yttrande hade en namnlista med ca 301 namn bifogad. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller föreslagen omläggning av bussgatan och ny bebyggelse på parkmark samt dess konsekvenser för omgivningen. Ett antal remissinstanser är positiva till planförslaget men avstyrker Swedenborgsgatans föreslagna förlängning som en bussgata. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att parkmarken inte bebyggs alls och att bussgatan lyfts ur planförslaget. Konsekvensbeskrivningar för innerstadens förutsättning för förtätning, konsekvenser för parker och friytor, barnkonsekvenser samt planförslagets påverkan på solförhållanden, bullersituation, trafiksituation och hälsokonsekvenser efterfrågas.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet:

- Gatuhöjdsättning och utformning samt bottenvåningarnas innehåll utmed de planerade gatorna
- Parkhusets placering i Åsöгатans fond och bearbetad utformning utifrån juryutlåtandet
- Planförslagets påverkan på barn
- Hur behovet av bil- och cykelparkeringsplatser tillgodoses
- Planförslagets påverkan på solförhållanden, bullersituation, trafiksituation och hälsokonsekvenser
- Förskolornas utemiljöer
- Mötet mellan trappan i kv. Linjalen och Swedenborgsgatans förlängning
- Parkprogrammets innehåll.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att gatuhöjdsättning bättre anpassas till omgivande kvarter och att gatusektioner revideras samt så att parkhuset frigörs gatustrukturen och planeras i Åsöгатans fond. Swedenborgsgatans förlängning som en buss- och cykelgata föreslås bibehållas i granskningsförslaget, dock föreslås gatans sektion revideras. Bokaler<sup>1</sup> föreslås i bottenvåningen i bostadskvarteret mot den planerade norra gatan. Möjlighet till en dagvattendamm inom nyskapade ytor i parkens norra del föreslås prövas.

<sup>1</sup> En kombination av bostad och lokal med en arkitektur som tillåter mer av innehåll, variation och möjlighet till interaktion och kan både stärka det lokala näringslivet och det sociala livet i ett bostadsområde.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Planförslagets övergripande syfte är att stärka områdets urbanitet genom att komplettera stadsstrukturen med nya bostäder och lokaler samt att öka nordsydliga samband i centrala delen av Södermalm genom att lägga om en befintlig bussgata och förlänga Swedenborgsgatan som en buss- och cykelgata fram till Grindsgatan. Ytterligare en målsättning med förslaget är att stärka Rosenlundsparkens gröna kvaliteter och utveckla dess funktion som attraktiv och tillgänglig stadspark.

Planförslaget omfattar ca 200 bostäder i flerbostadshus och sex avdelningar förskola i Rosenlundsparken, ordnade som ett större stadskvarter och en fristående byggnad, s. k. parkhus, i parkens norra del med möjligheter för lokaler i bottenvåningen. Befintlig förskola föreslås rivas för att ge plats för nya parkytor. 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 buss- och cykelgata fram till Grindsgatan och en ny lokalgata föreslås norr om det nya bostadskvarteret.

### Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden mellan den 19 mars och den 23 april 2013. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckning. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Medborgarplatsens bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Södermalm på tisdag den 19 mars 2013. Ett gemensamt samrådsmöte för denna detaljplan samt för detaljplan för tillägsbestämmelser för kvarteren Linjalen och Ögonmättet, Dnr 2013-02770, hölls den 9 april 2013 i Åsö vuxengymnasium där ca 230 personer närvarade.

## Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

### Allmänt om samrådet och planprocessen

Ett flertal berörda menar att ett nytt samråd bör hållas då förslaget inte bekantgjorts för boende på Södermalm på ett demokratisk tillfredsställande sätt. Katarina Västra Socialdemokratiska förening anser att processen kring

beslutet att bygga i Rosenlundsparken har skett nästan helt utan politisk närvaro, trots stort intresse och engagemang från allmänheten. Politiska beslut utifrån ideologiska övertygelser har reducerats till tekniska detaljer.

Ett fåtal berörda har synpunkter på det fackmässiga språket i planhandlingarna och på samrådsmötet. Betydelsen av begreppen "värdeätare", "urbanare", "stadsbyggnadsparemetrar" och "kopplingar" är oklar. En berörd upplever att bilderna i planförslaget är manipulativa då de endast visar sommargrönka och fint väder och önskar att planförslaget även visas i andra förhållanden.

Ett flertal berörda ifrågasätter värdet av den parkenkät som används som underlag till planförslaget. De berörda anser att urvalet till enkäten har varit tveksamt och att bortfallet varit för stort. En berörd är tveksam till att enkäten nådde ut till alla användare av parken och inte bara de närboende.

Katarina västra socialdemokratiska förening anser att om ägarna av Katarinagårdens äldreboende är intresserade av en tillbyggnad vore det rimligt att inkludera detta i processen.

En berörd framför kritik mot att det i planhandlingarna ej framgår att parallellt planarbete med förslag om tilläggsbestämmelser för kvarteret Ögonmättet och kvarteret Linjalen TS-Dp2013-02770-54 pågått, vilka är tydligt sammankopplade med förslaget för Rosenlundsparken. En berörd anser att dialogen på samrådsmöten varit dålig och att stadsbyggnadskontoret haft en överlägsen attityd gentemot mötesdeltagarna.

Skönhetsrådet anser att det aktuella planärendet och planärendet för kvarteren Linjalen och Ögonmättet är sammankopplade och måste behandlas i ett sammanhang. De anser att kopplingarna mellan ärendena är svaga i remisshandlingarna, särskilt vad avser de befintliga kvarterens anpassning till den nya bebyggelsen och gatustrukturen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckning. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Medborgarplatsens bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annonser om samråd och samrådsmötet publicerades i lokaltidningen Mitt i Södermalm på tisdag den 19 mars 2013. Samrådsmöte hölls den 9 april 2013 i Åsö vuxengymnasium där ca 230 deltagare närvarade. Kontoret konstaterar att förslaget har nått ut till alla berörda och till allmänheten vilket bekräftas med ett stort antal samrådsyttranden och med högt deltagande på samrådsmötet.*

*Startpromemoria för planläggning av området kring Rosenlundsparken godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 19 april 2012. Genom detta beslut fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att pröva den föreslagna platsen för ny bebyggelse samt att pröva Swedenborgsgatans förlängning söderut i syfte att sammanlänka stadens urbana stråk och integrera gatunätet i nordsydlig riktning. Enligt nämndbeslutet har en starkare koppling än enbart för gång och cykeltrafik varit utgångspunkten för detta planarbete. Denna samrådsredogörelse och stadsbyggnadskontorets riktlinjer för bearbetningar av samrådsförslaget är ett underlag för politiska partier i stadsbyggnadsnämnden*

*för att kunna fatta beslut om inriktning inför det fortsatta arbetet med detaljplanen. Kontoret anser att både text och illustrationsmaterial i planhandlingarna kommunicerar planens syfte och intentionerna med planförslaget på ett tillfredställande sätt.*

*Stadsbyggnadskontoret ser ingen anledning att ifrågasätta hur parkenkäten genomfördes eller dess resultat. Parkenkätens utfall att delen av Rosenlundsparken som provas för ny exploatering är den minst utnyttjade delen av parken får även bekräftelse i en del samrådssynpunkter.*

*Planhandlingar för detaljplanen för Rosenlundsparken och för tillägsbestämmelser för kvarteren Linjalen och Ögonmättet kompletteras så att kopplingen mellan ärendena tydliggörs. Planförslaget bearbetas så att den nya bebyggelsen och gatustrukturen anpassas till de befintliga kvarteren bl. a. vad gäller höjdsättning.*

*Katarinagårdens äldreboende ligger utanför planområdet varför frågan om utökad byggrätt inte behandlas inom denna detaljplan.*

## Allmänt om förslaget och utvecklingen

### Exploatering av Rosenlundsparken

En majoritet av de berörda som har inkommit med synpunkter yttrar sig negativt om planförslaget. Anledningarna till motståndet varierar och redovisas under respektive ämnesvis rubrik, men de vanligaste argumenten är att det finns bättre lämpade platser att bygga på, att det är fel att bygga på parkmark då alla befintliga grönområden och parker behövs, att det är fel att dela Rosenlundsparken då den används mycket av barn, att människor uppskattar dagens stadsstruktur som ger ett lugnt trafikseparerat område samt att planförslaget inte uppväger förlusten av parkmark. Ett fåtal berörda påpekar att exploaterade grönområden aldrig går att få tillbaka.

Föreningen Södermalmsparkens vänner samt ett flertal berörda anser att planförslaget bygger på bristfälliga underlag och saknar konsekvensanalyser. De önskar att en samlad konsekvensanalys för parker och friytor av pågående och planerad bebyggelse på hela Södermalm utförs. Ett stort antal berörda efterfrågar även en analys av innerstadens förutsättning för förtätning grundad i tvärvetenskaplig forskning av långsiktigt hållbar stadsmiljö, barns utemiljöer samt en blandad befolkning.

Ett stort antal berörda avvisar planförslagen med hänvisning till stadsbyggnadskontorets analys i Parkplan 2009 samt fristående analys av SpaceScape i DN 2011-09-26 av boendetätheten på Södermalm och menar att den föreslagna bebyggelsen äventyrar Södermalms utveckling som långsiktig hållbar boendemiljö i innerstaden. Ett fåtal berörda anser att Södermalm har en lägre offentlig boendekvalitet än boende i andra stadsdelar och ett par berörda upplever att Södermalm missgynnas då bebyggelse i parker i andra stadsdelar aldrig skulle vara aktuellt. En berörd anser att det är viktigt att bevara den speciella atmosfären som finns i Stockholm.

Flera berörda lämnar förslag på andra platser i Stockholm som vore mer lämpliga att bebygga varav fyra berörda särskilt förordar förorter och villa-

områden i behov av urbanisering. Föreningen Södermalmsparkens Vänner påpekar även att det inte är någon mänsklig rättighet att bo i innerstaden.

### Hyresrätter

Ett fåtal berörda anser att den nya bebyggelsen borde vara hyresrätter, då staden har brist på hyresrätter efter stora omvandlingar. Katarina västra socialdemokratiska förening framhåller att det antal hyresrätter som anges i planhandlingarna bör ses som ett minimum, samtidigt som de påpekar vikten av variation i storleken på de lägenheter som byggs. Flera berörda önskar att små lägenheter och studentbostäder byggs.

### Positiva till planförslaget

Ett fåtal berörda uttrycker att de är generellt positiva till planförslaget. Ett par berörda anser att förslaget skulle göra kvarteren mer stadslika och skapa mer liv och rörelse. Positivt är även att förslaget innebär en upprustning av Rosenlundsparken, nya förskolor, förbättrar möjligheterna för gång och cykel samt ger liv till ett bortglömt område med sluten bebyggelse där butiksentréer och lokaler idag saknas. Ett flertal berörda samt Folkpartiet Södermalm-Gamla stan är positiva till den nya bostadsbebyggelsen då bostadsbehovet i Stockholm är stort.

Stadsdelsnämnden är i stort positiva till de tilltänkta byggplanerna som medför välbehövliga tillskott av bostäder och förskolor som kommer att ge en positiv effekt på stadsmiljön i allmänhet. Stora delar av den tilltänkta upprustningen av Rosenlundsparken är också synnerligen välkommen.

Stockholm Parkering är i grunden positiva till planförslaget med hänvisning till att förändringen kommer att bidra till en fortsatt positiv utveckling av stadsdelen Södermalm.

Hyresgästföreningen Södermalm tillstyrker förslaget om ny bebyggelse då behovet av bostäder är mycket stort.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Startpromemoria för planläggning av området kring Rosenlundsparken godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 19 april 2012. Genom detta beslut fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att pröva den föreslagna platsen för ny bebyggelse samt att pröva Swedenborgsgatans förlängning mot Grindsgatan. En starkare koppling än enbart för gång och cykel har varit utgångspunkten för detta planarbete i syfte att sammanlänka stadens urbana stråk och integrera gatunätet i nordsydlig riktning.*

*Stadsbyggnadskontoret anser att genom att förnya och nyskapa parker och natur samtidigt som man anlägger ny bebyggelse och gator kan befintliga stadsområden stärkas och utvecklas och kan stadsmiljön som helhet bli kvalitativt bättre och mer tillgänglig för flera. Planförslaget anses följa översiktsplanens strategier att stärka centrala Stockholm och koppla samman stadens delar i syfte att skapa en attraktiv och variationsrik stad och ge förutsättningar för mångfald och stadsliv. Användning av parkens olika delar, rörelsemönster samt parkens relation till omgivningar och den planerade bebyggelsen har studerats i ett sammanhang.*



*Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget ger möjlighet till attraktivare, mer tillgängliga och användbara parkytor när befintlig förskola flyttas och placeras tillsammans med planerade bostäder där parken idag har lägsta vistelsevärden. Befintlig bussgata i parkens södra del föreslås läggas om för att ge plats för nya parkytor i södra delen av parken. Den redan existerande nordsydliga gång- och cykelkopplingen föreslås stärkas med busstrafik vilket kan ge bättre tillgänglighet till både parkens båda delar och bebyggelsen i området.*

*Planförslaget ger möjlighet till att både hyresrätter och bostadsrätter byggs i området. Upplåtelseformer regleras inte i detaljplan utan i exploateringsavtalet som är kopplat till planhandlingar. Exploateringsavtalet kommer att tas fram innan detaljplanen antas. Enligt intentionerna i samrådsförslaget har ca 130 hyresrätter och ca 70 bostadsrätter varit aktuella inom den föreslagna platsen. Lägenhetsstorlekar regleras inte genom detaljplan.*

*Stadsbyggnadskontoret anser att det är positivt att området efter omvandling kan få en mer stadslig karaktär. Detta gäller planerad bebyggelse, gaturum samt nya park- och torgytor. Det är viktigt att inte bygga bort de befintliga kvaliteterna utan lägga till nya och förstärka de befintliga. Hänsyn bör alltid tas till platsens befintliga kvaliteter och karaktär.*

*Konsekvensbeskrivningar och utredningar som kommer att tas fram i det fortsatta planarbetet redovisas i denna redogörelse.*

## **Arkitektur och gestaltning**

### **Stadsmiljö/stadsbild**

Ett stort antal berörda är kritiska till planförslaget då de uppskattar områdets befintliga stadsstruktur som ett komplement till övrigt dominerade kvartersstadstruktur. En mer komplex syn på stadsbyggnad där olika strukturer kan bygga en stad och kvartersstad inte står ensam modell efterfrågas.

Miljöpartiet de gröna och ett fåtal berörda önskar att de kvaliteter som finns i 60- och 70-talsbebyggelsen ska tas till vara och ett flertal berörda påpekar att rådande stadsstruktur är en orsak till att människor bosätter sig i området. Två berörda vänder sig emot att planförslaget ser befintlig stadsstruktur som en planeringsmiss och framhåller att trafikseparering och 60-talets planeringsideal endast är problematiskt om hela stadsdelar bygger på denna princip, ej enskilda områden. Ett fåtal berörda menar att nybyggda områden med nära placerade byggnader ger en dålig livskvalitet.

Många berörda understryker särskilt områdets kvalitet som lugn oas och motsätter sig syftet att öka folkliv. En berörd påpekar att boende vill ha en lugn miljö trots att de bor i innerstaden.

Föreningen Södermalmsparkens vänner samt en berörd anser att förslaget inte främjar mångfald och folkliv. En berörd efterfrågar en stadsstruktur med kvarter istället för punkthus och att stenstad byggs istället för "hus i park".

Skönhetsrådet är inte negativa till det nya bebyggelsekvarteret med hänvisning till att den mark som tas i anspråk har karaktären av överbliven mark. De före-

slår att bebyggelsen utformas mer som ett storgårdskvarter än som den föreslagna öppna kvartersstrukturen.

### Parkhuset

Ett stort antal berörda är negativa till det föreslagna parkhuset. Flera berörda vill ta bort parkhuset från planförslaget då det är "stadsbyggnadsmässigt osäkert" och tar parkmark i anspråk.

Ett flertal berörda anser att parkhuset endast är en kuliss i syfte att skymma hotellhemmet i Ögonmättet och önskar att hotellet rustas istället med öppna bottenvåningar för café och restaurang. Ett fåtal berörda påpekar att parkhuset hindrar och försämrar kopplingen mellan parken och Swedenborgsgatan/Magnus Ladulåsgatan. Ett flertal samt Föreningen Södermalmsparkens vänner vill ta bort parkhuset med motiveringen att det är för stort och ligger inklämt mellan andra hus. En berörd menar att det blir för trångt för att både uteservering framför byggnaden och aktivitetsyta/källbacke ska få plats och en berörd anser att parkhuset blockerar entrén till parken. En berörd påpekar att även om huset ges arkitektoniskt uttryck så väger fördelarna inte upp nackdelarna.

Många av de inkomna synpunkterna om parkhuset berör vad marken skulle kunna användas till om huset inte byggs. Förslagen inkluderar bättre utrymme för bollplanen, möjlighet att spara värdefulla träd, samt att pulkabacken och ytor för fria aktiviteter kan förstärkas. Parkhuset föreslås även tas bort ur förslaget till förmån för ett sammanhållet parkstråk.

### Utformning

Katarina västra socialdemokratiska förening efterfrågar mer variation i arkitekturen, då mycket av det som byggs idag ser likadant ut. En berörd framhåller att närområdets arkitektur är deprimerande och önskar att ny bebyggelse inte skall efterlikna den. En berörd anser att det behövs mer färg i det dystra området. En annan berörd önskar att den nya bebyggelsen ska bli ockrafärgad i likhet med bebyggelsen utmed Hallandsgatan.

En berörd anser att den föreslagna bebyggelsen är ful och inte alls ger "ökat skönhetsvärde och variation i kvarteret" som det står i planförslaget. En berörd anser att det är fult med platta tak.

Föreningen Södermalmsparkens vänner samt ett fåtal berörda anser att de nya boendemiljöerna blir dåliga, med liten gårdsyta, dåligt med sol och mörka norrsluttningar.

Skönhetsrådet är kritiskt till den arkitektoniska utformningen av bebyggelsen i det nya kvarteret. De anser också att den framtida utformningen av kvarteret Ögonmättet är bristfälligt hanterat och de saknar redovisning av hur den befintliga bebyggelsen och gårdar möter gatan. De föreslår en sammanlänkning av de södervända gavlarna med nya volymer i en eller flera våningar för att skapa mervärden. De är positiva till en generös trapplösning mellan Kvarteret Linjalen och Rosenlundsparkens västra del men anser att mötet med den förlängda Swedenborgsgatan är oklart. Detta förstärks av det nya Parkhusets otydliga placering i förhållande till stråket, vilket utgör en förlängning av Åsögatan.



Stadsdelsförvaltningen anser att det är positivt att den nya bebyggelsen får ett attraktivt arkitektoniskt uttryck som kan bidra till ett intressant inslag i området. Positivt är också att planen möjliggör verksamhetslokaler i bottenplanen i husen och att nya rumsbildningar skapas vid det tänkta parkhuset. Förvaltningen poängterar dock att det är angeläget att den nya bebyggelsen i utformas så att den minimerar påverkan på den befintliga bebyggelsen med avseende på skuggningseffekter.

### Övriga synpunkter på bebyggelse

Ett stort antal av de berörda har förslag kring hur bebyggelsen i planförslaget skulle kunna förbättras. Ett flertal berörda anser att bebyggelsen bör göras hög, då det ger många bostäder på liten yta samtidigt som att parkmark sparas. Ett fåtal önskar att det byggs på befintliga byggnader istället för att bygga nytt. En berörd önskar att planförslaget ska kompletteras med ett roligt torn och en berörd anser att en hög byggnad bör placeras mellan Verktummen och Ögonmåttet istället för övrig föreslagen bebyggelse. En berörd anser att de två planerade husen närmast brf Alnmåttet bör vara lägre än befintlig byggnation.

Ett fåtal önskar en lägre generell exploatering jämfört med planförslaget. En berörd anser att det föreslagna huset längst ner i parken ej behövs och bör tas bort. En berörd önskar att huset i mitten norr om Kv. Alnmåttet tas bort så att gården blir ljusare och större. Två berörda föreslår att all föreslagen bebyggelse tas bort utom de två terrasserade husen i slänten och att endast tillfartsgatan direkt norr om Alnmåttet bevaras. En berörd föreslår att det endast byggs två terrasserade byggnader i slänten norr om Alnmåttet och att angoringsgatan blir gågata.

En berörd anser att den nya huskroppen längs med den norra gatan är för lång, och att det kommer bli en mörk och tråkig bakgata. Två berörda föreslår att husen ska läggas längre ner i backen med balkongerna mot Katarinagården och infart via ny gata söder om Kv. Ögonmåttet för att få mer ljusinsläpp och mindre trafik. En berörd är negativ till att nya hus kommer blockera entrén till Rosenlundsparken och en berörd är oroad över att bebyggelsen kommer skugga parken.

Stockholmshem anser att förgårdsmark utanför delar av Linjalen 8 behövs för att inte de boende ska få väsentligt försämrad miljö genom en gångväg utmed fasaden. Detta är möjligt om den föreslagna bussgatan görs enfilig.

Katarina västra socialdemokratiska förening framhåller att det finns risk för att ägarna till de nya fastigheterna hindrar tillgängligheten till gårdar och grönytor med kodlås och önskar att detta hindras.

Ett fåtal berörda är positiva till den föreslagna bebyggelsen och anser att det är bra att bebyggelsen lokaliseras till den minst attraktiva delen av parken. En berörd tycker att det är bra att överdäckningen i kv. Ögonmåttet tas bort och att det är bra att de nya husen får samma höjd som de befintliga omkringliggande.

Katarinagruppen HB, som äger fastigheten Verktummen 3 i anslutning till planområdet, ser en möjlighet att vid utökad bygg rätt för Katarinagruppen kunna tillgodose stadsdelsförvaltningens önskemål från 2012 om att inreda ett tillagningskök.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Staden består av olika strukturer som samspelar med varandra och bygger en varierande stadsmiljö. Kontorets bedömning är att planförslaget hanterar områdets rådande stadsstruktur på ett hänsynsfullt sätt. Föreslagen bebyggelsestruktur frångår medvetet stenstadens kvartersstruktur och utgår från platsens karaktär. Principen med ett storskaligt stadskvarter med tydlig avgränsning mellan allmän och privat mark anspelar till kv. Alnmåttets relation till omgivande stadsstruktur. Gaturummet mellan det nya bostadskvarteret och kv. Alnmåttets norra fasad behöver dock ses över i det vidare arbetet i syfte att stärka gatans urbana karaktär. Det föreslagna parkhuset frigör sig gatustrukturen och anspelar till 60-/70-talens stadsbyggnadsprincip "hus i park". Det vinnande tävlingsförslag Pelouse av Vera Arkitekter ligger till grund för vidare bearbetningar inom ramen för detaljplanarbetet. Kontoret bedömer att bl. a. byggnadens placering bör justeras så att huset upplevs tydligare som en solitär i stadsrummet. Befintlig bussgata föreslås läggas om i det befintliga gång- och cykelstråket i Swedenborgsgatans förlängning för att ge plats för nya parkytor och befintliga parkytor rustas upp. Gatan föreslås utformas som en buss- och cykelgata och höjdsättas så att den kan möta Magnus Ladulåsgatan och Grindsgatan i ett plan vilket resulterar i att Rosenlundsparken blir mer tillgänglig. Gaturummet som delas av gående, cyklister och kollektivtrafik följer översiktsplanens visioner för Promenadstaden.*

*Kontoret bedömer att förslaget stärker de befintliga kvaliteter i området såsom uppskattade parkrum och välanvända stråk samt att förslaget lägger till nya kvaliteter såsom att områdets tillgänglighet stärks, nya park- och torgytor skapas och befintliga parkytor rustas upp, gaturum ges förutsättningar för nya lokaler i bottenvåningar i syfte att stärka stadslivet i området samt att ny bebyggelse får en attraktiv utformning, dock i dialog med områdets tidstypiska arkitektur.*

*Det nya kvarterets halvöppna struktur mot söder har tagits fram med hänsyn till områdets topografi och närheten till kv. Alnmåttet. Kontoret avser inte att pröva en mer sluten bebyggelsestruktur i södra delen mot kv. Alnmåttet.*

*Kontoret avser att pröva en reviderad placering för parkhuset i Åsöгатans fond så att byggnadens karaktär som en fristående byggnad i parken stärks. I tävlingsförslaget frigör sig parkhuset kvarters- och gatustrukturen och områdets övergripande grammatik också till form och uttryck. Parkhusets gestaltning utvecklas utifrån tävlingsutlåtande: bottenvåningen utvecklas så att den annonserar sig mot Swedenborgsgatans förlängning och parken ännu tydligare, norra fasaden utvecklas för att bli mer inbjudande och levande, taket får en genomarbetad gestaltning och en terrass. Möjlighet till att åstadkomma ljusare lägenheter utan att byggnadens tjocklek behöver förändras utreds. Parkhusets placering och arkitektoniska uttryck ska tillföra parken och området nya kvaliteter och nya möjligheter för att kunna vistas i parken. Kontoret bedömer att efter att den befintliga förskolan flyttas blir parkens västra del tillräckligt stort för att kunna erbjuda både lekmöjligheter för barnen (lekplats, pulkabacke) samt nya aktivitets- och torgytor runt om parkhuset. Det är inte aktuellt att parkhuset lyfts ur från planförslaget i syfte att skapa sammanhängande parkrum i norra delen av Rosenlundsparken varför kontoret*

*lämnar inga kommentarer på förslag på hur denna yta kan utvecklas om byggnaden inte byggs.*

*Planförslaget har tagits fram i utgångspunkt att åstadkomma en varierad och attraktiv stadsmiljö där Rosenlundsparken och omgivningarna blir integrerade med föreslagen bebyggelse. Området är omgivet av bebyggelse med struktur och arkitektoniskt uttryck som är karakteristiskt för 60-/70-tals arkitektur, d.v.s. av storskaliga kvarter med likformig gestaltning. För att möta den befintliga skalan och tillföra ett mer varierat uttryck, föreslås det nya kvarteret formas som en samlad enhet där strukturen i sig är varierad. De kringliggande stadsrummens skiftande egenskaper såsom utsikt, väderstreck och funktion påverkat byggnadsvolymernas uttryck. Den planerade bebyggelsen har studerats bl. a. utifrån skuggningseffekter på omgivningen solförhållanden inom den egna bostadsgården.*

*Gestaltungsprincipen för det nya kvarteret har varit att kvarterets utsida mot det offentliga rummet utformas med en stramare karaktär än mot gårdssidan som får en mindre formell karaktär. Bostadsentréer och förskolelokaler tecknar sig tydligt i fasaden i syfte att tillsammans med park- och gaturum skapa varierande stadsrum. Tegel föreslås på alla fasader mot det offentliga rummet i illustrationsmaterial och på lameller i kvarterets södra del. Dock reglerar planen inte fasadgestaltning i detalj utan lämnar tolkningsutrymme för hur den nya bebyggelsen kan gestaltas genom en planbestämmelse som hänvisar till gestaltungsprinciper i planbeskrivning. Taklutningar har inte reglerats i planförslaget.*

*Bostadskvarteret planeras som kvartersmark vilket innebär att fastighetsägaren inte kan hindras från att inte låta allmänheten vistas inom bostadsgården. Ett förslaget gatt med en generös trappa upp till gården visar byggherrarnas ambition att öppna kvarteret mot parken. Dock kan ett fritt tillträde till bostadsgården inte säkerställas enligt samrådsförslaget.*

*Planhandlingar kommer att utvecklas utifrån hur den planerade bebyggelsen möter kv. Ögonmättet och norra gatans sektion kommer att ses över till planens nästa skede. Norra gatans bottenvåning avses prövas för bokaler i syfte att variera gaturummet. Förslaget att sammanlänka kv. Ögonmättets södervända gavlar med nya volymer anser kontoret är intressant. Byggrätten för kv. Ögonmättet avses inte förändras inom det aktuella planarbetet. Kontoret är positivt till en generös trapplösning i kv. Linjalen i syfte att stärka Åsöгатans förlängning mot parken och håller med skönhetsrådet om att mötet mellan trappan och Swedenborgsgatans förlängning behöver ses över i nästa planskede. Kontoret noterar övriga förslag på hur den nya bebyggelsen kan anläggas och utformas.*

*Stadsbyggnadskontoret delar inte Stockholmsshems uppfattning om att en gångbana direkt mot bostadslägenheter behöver innebära en väsentligt försämrad boendemiljö. Sektion och utformning av Swedenborgsgatans förlängning kommer att ses över till planens nästa skede. Vad gäller bussgatan och övriga gator i planförslaget se kommentar under rubriken Gator och trafik i denna redogörelse.*

*Kv. Verktummen ingår inte i det aktuella planområdet varför Katarinagruppens önskemål om utökad byggrätt behandlas inte inom denna detaljplan.*

## Kulturmiljö

Ett stort antal berörda anser att planförslaget är ett ingrepp i och förstörelse av en samtidshistorisk värdefull miljö. De berörda framhåller att Rosenlundsparkens sträckning västerut speglar lokala proteströrelser mot biltrafik och att parken i sin helhet reflekterar en levande lokalhistoria som berör medborgarinflytande, demokrati och engagemang för en bilfri och barntät innerstad.

En berörd vill bevara parken i sitt nuvarande skick då den hyser en naturlig växtlighet allt mer sällsynt i innerstan samt intressanta rester av tidigare bebyggelse. En berörd önskar att kv. Linjalen, Ögonmättet, Alnmättet och dess omgivningar k-märks, då de vittnar om andra planeringsideal än idag. En berörd anser att föreslagen bebyggelse bryter Åsöгатans axel i stadslandskapet.

Stadsmuseet bedömer att föreslagen utbyggnad mellan kvarteret Ögonmättet och Alnmättet inte kommer att påverka kulturhistoriska värden negativt.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontorets bedömning är att planförslaget hanterar områdets stadsmiljö och stadsstruktur på ett hänsynsfullt sätt, se kommentarer under rubriker Allmänt om förslaget och utvecklingen samt Arkitektur och gestaltning. Det är inte aktuellt att pröva att bevara Rosenlundsparken i sitt nuvarande skick inom ramen för planuppdraget. Däremot syftar förslaget till att rusta upp och göra de befintliga parkytorna mer tillgängliga samt åt att skapa nya parkytor i delar av parken med höga vistelsevärden. Parkdelar med lägsta vistelsevärden föreslås för ny bebyggelse, förskolelokaler och övriga lokaler.*

*Att införa biltrafik genom parken ligger inte i linje med planförslagets syfte. Föreslagen gatuförlängning är avsedd för gång-, cykel och busstrafik enligt Promenadstadens vision om att prioritera ner biltrafik och satsa på de gående och på miljövänliga trafikslag såsom cykel- och kollektivtrafik.*

*Föreslagen trapplösning mot parken i Åsöгатans förlängning tydliggör Åsöгатans axel i stadsbilden till en viss del. Hur denna axel kan ytterligare stärkas avser kontoret studera vidare. Exempelvis kommer parkhusets placering i Åsöгатans förlängnings fond att prövas i det fortsatta arbetet.*

*Såsom stadsmuseet bedömer kontoret att föreslagen utbyggnad inte kommer att påverka kulturhistoriska värden negativt utan bedömningen är att planförslaget hanterar den befintliga stadsstrukturen på ett hänsynsfullt sätt samt att förslaget tillför platsen nya urbana kvaliteter som området idag saknar. Det ligger i stadsmuseets regi att klassificera bebyggelse i området som kulturhistoriskt värdefull om museet bedömer det lämpligt.*

## Olägenheter för grannar

Ett flertal berörda motsätter sig den nya bebyggelsen då den försämrar boendekvaliteten i befintliga kvarter i flera avseenden. De berörda ser det som mycket negativt att den nya bebyggelsen skymmer utsikten för befintliga byggnader, försämrar ljusinsläppet, ökar insynen och försämrar tillgången till soltimmar på balkonger. Berörda ser det även som negativt för boendekvaliteten att planför-

slaget innebär mindre grönytor, en ny bilgata, ökad trafik och begränsad rörelsefrihet för barn.

Ett fåtal berörda anser att föreslagen bebyggelse hamnar för nära kvarteret Alnmåttet vilket förstör befintlig utsikt mot parken, minskar ljusinsläpp och ger insyn. En berörd föreslår därför att bebyggelsen norr om Alnmåttet bör flyttas norrut. En berörd är negativ till föreslagen huslänga nordväst om Alnmåttet då även denna blockerar ljus.

Ett fåtal berörda vill ej att balkonger eller terrasser byggs då det ger insyn och ökad ljudnivå. Två berörda vill inte att balkonger ska byggas på huset norr om Alnmåttet pga. insyn och ljudnivå. Ett fåtal berörda önskar att träden längs Rosenlundsstråket bevaras då de skyddar mot insyn. En berörd är negativ till trädplantering i planförslaget då det ytterligare hindrar ljusinsläpp till bottenplan. Flera berörda önskar att bättre solstudier utförs, då befintliga solstudier är undermåliga. En berörd framhåller att planförslaget ej tar hänsyn till att den norra fasaden i Brf Alnmåttet totalt mörkläggs, från att idag ha bra ljusinsläpp trots dess norrläge. En berörd framhåller särskilt hur det föreslagna parkhuset minskar solinsläpp och utsikt för boende i kv. Linjalen samt östra husen i kv. Ögonmåttet.

En berörd vill inte ha odlingslotter invid husfasaderna på Alnmåttet 1 och Pinnpojken eftersom det kommer bli skräpigt och tillhåll för råttor. En berörd motsätter sig förslaget då det kommer innebära stora störningar under byggtiden.

Ett flertal berörda motsätter sig planförslaget då de är oroad för en eventuell värdeminskning av deras bostadsrätter vid planens genomförande. BRF Alnmåttet yttrar att de kan komma att kräva skadestånd av staden p g a minskat marknadsvärde och lägre hyresintäkter i kvarterets östra delar till följd av planens genomförande.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Föreslagen bebyggelse innebär en förändring i områdets struktur och användning och med detta konsekvenser för närliggande bebyggelse vad gäller bl. a. utsikt, ljusförhållanden och insyn. De närmast liggande kv. Alnmåttet, Verkummen och Ögonmåttet påverkas direkt av de föreslagna förändringarna. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget hanterar närheten till befintlig bebyggelse på ett hänsynsfullt sätt. Ny bebyggelse föreslås placeras med en täthet som förekommer i andra delar av Stockholms innerstad. Föreslagna byggnadshöjder motsvarar huvudsakligen bebyggelsehöjder i omgivningen. Den slutna kvartersstrukturen bryts ner med släpp mellan byggnadskropparna för att möjliggöra ljusinsläpp och inblickar in i kvarteret vilket medför mindre skuggpåverkan på omgivande bebyggelse. En framtagna solstudie visar en godtagbar påverkan på kv. Ögonmåttets gavelfasader mittemot det nya kvarterets norra fasad. Förutsatt att parkhuset placeras i Åsögatans axel kommer husets skuggpåverkan på kv. Ögonmåttet att minska. En uppdaterad solstudie kommer att tas fram för all planerad bebyggelse till planens nästa skede.*

*Genom att befintlig förskola flyttas in i nytt bostadskvarter frigörs marken längs med planerad gång-, cykel och busstråk vilket gör att återvunna parkytorna blir mer tillgängliga. En del av denna mark föreslås omvandlas till*



*parkytor och rustas upp. Ytan närmast kv. Ögonmättet föreslås bebyggas med ett bostadshus med lokaler i bottenvåning. Yterna runt om huset föreslås bli offentliga och utformas som torgytor. Genom att befintlig bussgata får en ny sträckning ökar välanvända parkytor i parkens östra del och nya aktivitetsytor såsom t. ex. en klättervägg möjliggörs. Kontoret bedömer att föreslagen komplettering och omfördelning av parkfunktioner och parkytor ligger i linje med Promenadstadens intention om ett effektivt och hållbart utnyttjande av stadens mark. Vad gäller hur Rosenlundsparken och grönområden har hanterats i detta planförslag se kommentar under rubriken Parker och grönområden.*

*Att befintligt gång- och cykelstråk görs mer tillgängligt och kompletteras med busstrafik innebär att det redan idag uppdelade parkrummet delas på ett ännu tydligare sätt. Nordsydlig koppling genom parken föreslås stärkas med ett gaturum som ter sig tydligt i parkrummet. Gatan föreslås utformas som en grön korridor och gestaltas på ett sådant sätt så att den annonserar tydligt att, förutom gångtrafikanter, ska cykeltrafik och busstrafik kunna få utrymme i parkrummet på lika villkor. Detta medför att trafikfri rörelsemöjlighet i östvästlig riktning för barn och andra som kommer att röra sig i området kommer att begränsas jämfört med dagens situation. Detta medför också att det är viktigt att mötet mellan östvästligt gång- och cykelstråk och Swedenborgsgatans förlängning gestaltas på ett medvetet sätt. Vad gäller barnsäkerhet se kommentar under rubriken Barnkonsekvenser, Övriga frågor.*

*En uppdaterad solstudie kommer att tas fram för all planerad bebyggelse till planens nästa skede. Stadsbyggnadskontoret noterar förslag på hur den nya bebyggelsen kan anläggas och utformas samt att befintliga träd mot parken föreslås bevaras.*

*Planförslaget reglerar inte hur parkytorna används. Däremot visar det framtagna parkprogrammet stadens ambition för parkupprustning och nya parkfunktioner. Odlingslotter föreslås inte i det framtagna parkprogrammet men det är inte omöjligt att stadsdelen Södermalm bedömer att någon del av parken kan användas för stadsodling i framtiden.*

*Genomförande av planförslaget kommer att innebära en del störningar för den närmaste omgivningen under byggtiden.*

*Det är flera faktorer som påverkar fastighetspriser vilket gör det omöjligt att bedöma på vilket sätt planens genomförande kan påverka fastighetspriser i närområdet. Stadens ambition med planen är att, genom bl. a. satsningar på offentliga miljöer, öka hela områdets attraktivitet och dragningskraft.*

## **Parker och grönområden**

### **Bevara Rosenlundsparken**

En överväldigande majoritet av de inkomna synpunkterna motsätter sig exploatering av Rosenlundsparken. De berörda anser att tillgången på parkmark redan är låg på Södermalm, att Södermalm är ett av de mest tätbefolkade områdena i hela Sverige och att behovet av en skyddad park är större än behovet av urbanisering. Många berörda uttrycker förstäelse för att Stockholm är i behov av nya



bostäder, men anser samtidigt att tillskottet av bostäder är så lågt i planförslaget att det inte motiverar att exploatera parkmark.

Majoriteten av de berörda är särskilt negativa till den föreslagna bussgatan. Bussgatan delar Rosenlundsparken i två delar och försämrar dess kvaliteter som grönområde, allmän yta och som plats för lek, fritid och rekreation. Bussgatan skapar en barriär i parken och hindrar barn från att gå till och leka tryggt i parken utan föräldrars ständiga uppsyn. Ett mycket stort antal människor anser att Hallandsgatan är otillräcklig som kompensation för den parkmark som försvinner vid anläggandet av bussgatan, dels då ytan är för liten och dels för att den är skuggig och belägen invid en bergvägg.

Ett flertal berörda anser att planförslaget strider mot stadens egna dokument och ambitioner. Ett fåtal berörda anser att förslaget strider mot ambitionen att vara en stad i världsklass. En berörd vill inte ha exploatering på parkmark med hänvisning till översiktsplanen "Promenadstaden" som betonar tillgänglighet för gång och cykel. En berörd vill att staden ska hålla sig till devisen som står att läsa på stockholms.se: "I Stockholm är det alltid nära till park och natur". Ett flertal berörda framhåller att planförslaget motverkar arbetet för en bättre miljö, då exploateringen skapar mer trafik. Ett flertal berörda anser att planförslaget är ett resultat av att byggbolagens särintressen får väga tyngre än allmänintresset av att ha en park.

Ett flertal berörda upplever att staden har använt "förfallets logik" som argument för att exploatera parken, det vill säga att staden avsiktligt har låtit bli att sköta parken och att den stora försämringen av miljön nu används som ett argument för exploatering.

Ett flertal berörda samt Kulturarvet – Ej till Salu! motsätter sig planförslaget med hänvisning till att parken inte klarar större slitage och fler människor. Ett fåtal menar att planförslaget ökar trängseln i parken. Två berörda saknar en redovisning för förslagens påverkan på parken.

### Befintliga kvaliteter

Som argument för att bevara Rosenlundsparken är det en mycket stor andel berörda som framhåller de kvaliteter som parken har idag i sitt nuvarande skick. En kvalitet som särskilt lyfts fram är den fordonsfria miljön, vilken ger en god luftkvalitet samt en lugn och trygg miljö. Den fordonsfria miljön är särskilt uppskattad för användning av barn och parken upplevs som en plats för spontanlek, där föräldrar vågar låta barnen leka fritt utan ständig uppsyn.

Ett fåtal berörda anser att parkens topografi är värdefull och bör bevaras, varav den nordvästra delen uppskattas särskilt. Flera berörda lyfter särskilt att parkens oordnade karaktär är en kvalitet, inte minst för barn. De önskar att parken ska få vara vildvuxen och inte göras mer "innerstadslik". Ett fåtal berörda känner inte igen sig i beskrivningen av parkens norra del som otrygg. Ett fåtal berörda beskriver parken som en oas som de älskar.

Många berörda framhåller även hur viktig parken är för människors hälsa både fysiskt och mentalt, genom att ge rekreation, förbättrar luftkvaliteten genom att filtrera, fukta och syresätta, fungera värmeutjämnande, minskar bullerstörningar samt fungerar dämpande för dagvattenflöden.

### Befintlig användning

Ett stort antal berörda framhåller hur omfattande användningen av Rosenlundsparken är idag. En majoritet av de berörda lyfter särskilt fram hur välanvänd och viktig parken är för barnfamiljer. Parken används även mycket av hundägare, för fotboll och övriga idrottsaktivitet, för promenader, för lek, vila, skol- och förskoleverksamhet, för picknick, möten och samvaro. Ett stort antal berörda lyfter särskilt fram hur välanvänd parkens pulkabacke är. En berörd uppskattar särskilt den vattenlekdel som håller på att byggas i parken.

### Rusta upp Rosenlundsparken

En majoritet av de berörda som vill bevara parken önskar även att den rustas upp. Ett stort antal av dessa anser att upprustning bör ske i enlighet med målsättningarna i stadens Parkplan från 2009. Ett flertal berörda önskar att parken rustas upp i enlighet med befintlig detaljplan, särskilt västra delen av parken utpekas.

Ett flertal berörda efterfrågar regelbunden skötsel av befintliga grönytor och ett fåtal berörda önskar att parken ska bli mer tillgänglig för rörelsehindrade. En berörd påpekar att toalettfrågan i parken måste lösas med tanke på de många användarna. En berörd anser att parken är lång och bildar en mur mellan områden som gör det invecklat att ta sig runt.

### Förslag på förbättringar av Rosenlundsparken

Förslag som inkommit från enskilda berörda innefattar en större hundrastgård, dansbana i modern tappning, boulebana, aktiviteter för alla åldrar, möjlighet till mindre caféverksamhet, sittvänliga bänkar av den typ som finns vid Raoul Wallenbergs torg, natur-lekpark, möjlighet att träna, sola och ha picknick samt att parken görs till en "mini-centralpark". Andra önskemål för parkens utformning är rabatter, fontän, skulpturer, barrträd och doftande blomsterplanteringar. Ett fåtal berörda önskar bättre belysning då parken upplevs som mörk och osäker med dålig belysningen. En berörd önskar att det inte blir för mycket buskar i parken, eftersom det upplevs som otryggt samtidigt som lekmiljön blir mindre. Två berörda önskar att pulkabacken riktas om så att den inte landar i gångstråket.

Västra Katarina socialdemokratiska förening och en berörd önskar att parkens östra del även skulle innefatta Västgötagatan.

Föreningen Södermalmsparkens vänner samt ett fåtal berörda önskar med hänvisning till parkenkäten att planförslaget skulle innehålla sportmöjligheter det råder brist på, t ex tennishall, basketbollplan och skateboardramp.

### Invändningar mot planförslaget

Ett flertal berörda motsätter sig att befintlig fotbollsplan försvinner i planförslaget och önskar istället att fotbollsplanen återställs till sin forna storlek, då det råder brist på bollplaner i innerstaden. En berörd anser att kompensationen för den försvunna bollplanen kommer ta ny parkmark i anspråk. Ett flertal människor har invändningar mot att pulkabacken försämras i planförslaget, där den enligt förslaget åker rakt ut i en bussgata.

Ett flertal berörda anser att det är dåligt att hundrastgården försvinner och en berörd påpekar särskilt att det finns risk att berget blir en gigantisk hundtoalett. Två berörda önskar att inhägnaden i den nordvästra delen av parken bevaras, då det är en trygg och välanvänd vistelsemiljö för mindre barn. Två berörda är negativa till att planförslaget minskar antalet träd i parken, dels då de skyddar mot insyn.

En berörd är starkt negativ till föreslagen bergstig från trappan upp till Tideliussgatan då det ej framgår var stigen ska sluta, om den ska ha belysning och vilka som ska gå där.

### Positiva till förslaget

Ett fåtal berörda är positiva till den föreslagna förändringen av parken i helhet och menar att det är bra att parken rustas och att nuvarande bussgata blir parkmark eftersom den är tråkig och kan användas som aktivitetsyta. En berörd ser det som positivt att bostäder planeras i den minst använda delen av parken. En berörd anser att det är bra med bebyggelse i parken då den är dåligt nyttjad och ett tillhåll.

### Remissinstanser

Stadsdelsnämnden anser att det är bra att förslaget till detaljplan innehåller en konstgräsplan, men sämre att hundrastgården som idag finns i området försvinner. De önskar att detaljplanen kompletteras med en hundrastgård.

Stadsdelsförvaltningen anser att en kommande upprustning av Rosenlundsparken bör innebära att parken får tydliga entréplatser vid bland annat hörnet av Hallandsgatan/Grindsgatan och vid Västgötagatan.

Trafikkontoret har inga invändningar på ny bostadsbebyggelse i Rosenlundsparken, men påpekar att det råder brist på parker i området. De hänvisar till Parkplan Södermalm från 2009 där hela den nordvästra delen föreslås införlivas med nuvarande park för att skapa en större, sammanhängande park, vilket omöjliggörs med den nya bebyggelsen. I samma plan beskrivs också parken som en viktig spridningskorridor för ekologiska värden mellan Tantolunden och Vitabergsparken, något som trafikkontoret befarar försämrats i och med den nya bebyggelsen. De är positiva till att förskolebyggnaden i parkens mitt tas bort då detta möjliggör en bättre park.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till förslaget till ny bostadsbebyggelse. Den parkmark som tas i anspråk anser nämnden kompenseras med den gröna yta för rekreation som skapas där den nuvarande förskolan finns och bussgatan som övergår i parkmark. Nämnden förordar att förskolornas lekytor utomhus ordnas omedelbart öster om de byggnader där förskolorna är lokaliserade, en plats som erbjuder större ytor för barnen än de detaljplanen föreslår inne på gården. Risken för buller och säkerhetsaspekter som följer av närheten till den föreslagna bussgatan måste dock beaktas. Vidare bör platsen ges en lämplig markanvändning och nämnden exemplifierar med en grön parkentré som prioriterar gång- och cykeltrafik.

Storstockholms naturguider, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, anser att Rosenlundsparken med omnejd är unikt och bör bevaras som ett större bilfritt område. Föreningen vill förstärka parkens befintliga kvaliteter genom att

att åstadkomma bilreglerade övergångsställen, övergångsstället i höjd med övrig mark där bilar måste köra upp för att komma över, vid alla entréer till grönytorna i anslutning till parken. Föreningen anser även att alla tillträdesvägar från skolor och förskolor ska vara gångtrafikantprioriterade.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stockholm befinner sig i en intensiv utvecklingsfas och att stadens befolkning ökar medför bl. a. att flera kommer att behöva dela på samma offentliga ytor såsom parker, torg och gator. Därför är det viktigt att se över och utveckla de befintliga parker där man ser potential att kunna erbjuda bättre rekreationsmöjligheter. En sådan satsning medför att Stockholms parker behöver planeras utifrån olika behov så att alla medborgargrupper får möjlighet till rekreation och naturupplevelser i staden. Kontoret bedömer att avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen som hittills har gjorts i planarbetet med Rosenlundsparken tar hänsyn till allmänhetens behov av tillgång till parkmark i staden. Det parkprogrammet som tillhör planförslaget visar stadens ambitionsnivå och förslag på satsningar så att Rosenlundsparken kan användas mer effektivt av flera.*

*Stadsbyggnadskontoret delar inte uppfattning att planförslaget minskar tillgången till parkmark i området. Tvärtom, genom att bussgatans sträckning läggs om ökar välanvända parkytor i parkens östra del och nya aktivitetsytor möjliggörs. Marken där den befintliga förskolan ligger idag föreslås utvecklas till nya park- och torgytor och marken med lägsta vistelsevärden föreslås för ny exploatering. Genom att Swedenborgsgatan förlängs och ansluts till Grindsgatan får västra delen av Rosenlundsparken bättre tillgänglighet till stadens befintliga gatu- och cykelnät samt ett effektivt utnyttjat parkrum. Syftet med planförslaget är, förutom att pröva ny bebyggelse, att ta vara på och utveckla de befintliga kvaliteterna i Rosenlundsparken och samtidigt att göra den tillgänglig för flera. Förslaget är grundad på platsens förutsättningar utifrån parkprogram Södermalm samt parkenkät, landskapsanalys och trafikanalys som har tagits fram under planarbetet. Kontoret anser att planförslaget medför effektivt utnyttjande av parkytor och ligger i linje med tillägget till stadens översiktsplan, Den gröna promenadstaden.*

*Enligt övergripande parkstruktur i parkplan Södermalm ingår det nordsydliga stråket i ett övergripande stråkstruktur med bl. a. Mariatorget som mål. Rosenlundsparkens östra och västra parkrum redan idag är uppdelade av gång- och cykeltrafik vilket stärks med västra delens topografi med stora kraftiga nivåskillnader. Enligt landskapsanalysen upplevs förskolan som en barriär i parken och skärmar av västra delen av parken från den mer välbesökta östra delen. Den mest skuggiga marken med lägsta vistelsevärden och sämst koppling till övriga parkytor föreslås för ny exploatering. För att stärka och utveckla östra delen av parken föreslås att bussgatans sträckning läggs om vilket möjliggör nya aktivitetsytor såsom exempelvis en skuggad klättervägg på bergskärningen mot Hallandsgatan. Visserligen bidrar bussgatans föreslagna nya sträckning till att östvästlig uppdelning av parkrummet blir ännu tydligare och komplettering av stråket med busstrafik medför att trafikseparering och med denna trafiksäkerhet i området minskar. Därför är det särskilt viktigt att Swedenborgsgatans förlängning utformas som ett stadsrum ter sig tydligt i stadsrummet. Med hänsyn till att parken idag används i stor grad av barnfamiljer är det viktigt att gaturummet och hur*

*gatan möter parken utformas utifrån barnperspektiv. Vad gäller gatuutformning se kommentar till rubriken Gator och trafik.*

*Föreslaget antal planerade bostäder, ca 200, bedöms vara rimligt utifrån markytan som avses provas för ny bebyggelse och de föreslagna volymerna. Det är inte aktuellt att planområdet utvecklas i sin helhet som parkmark inom ramen för planuppdraget. Enligt förslaget tillåts biltrafik på norra gatan samt en viss trafik (servicefordon o.s.v.) tillåts på gångfartsgatan norr om kv. Alnmåttet. Hur gatorna inom planområdet utformas redovisas i planhandlingarna. Lägen för övergångsställen regleras inte i detaljplanen. Gångvägar i området utformas gena och trygga med god belysning samt tillgängliga för rullstolsburna enligt SLLs riktlinjer. Vad gäller utformning av gator och gång- och cykelvägar se kommentar till rubriken Gator och trafik.*

*Parkskötselfrågor ligger inte inom stadsbyggnadskontorets ansvarsområde varför kontoret lämnar synpunkten att staden avsiktligt har avstått från att sköta parken utan kommentar.*

*Syftet med planförslaget är att flera ska kunna nyttja ytor i Rosenlundsparken. Olika delar av parken behöver utformas och utrustas utifrån de planerade funktionerna så att parken kan utnyttjas på ett effektivt sätt av många. Att de vildvuxna delarna av Rosenlundsparken bevaras i nuvarande skick är inte aktuellt inom ramen för planuppdraget. Visserligen kan parkens oordnade karaktär upplevas som en kvalitet, dock anser kontoret att sådana ytor generellt kan upplevas otrygga och inte omskötta, särskilt om de saknar tydliga kopplingar med omgivningen vilket är fallet i Rosenlundsparken. Målsättningen i projektet är att, utöver att de befintliga parkdelarna rustas upp, tillföra parken urbana kvaliteter såsom offentliga torgytor i parkens norra del eller att parken avgränsas tydligt mot Swedenborgsgatans förlängning med en generös trottoar med trädplantering. Kontoret anser att denna målsättning inte behöver motverka parkens funktion som en grön oas i stadsmiljön.*

*Lättillgängliga och lättskötta parkytor är en förutsättning för att parken kan fungera som stadens vardagsrum och upplevas som en attraktiv mötesplats. Tillgänglighetsfrågor i planförslaget har hanterats utifrån stadens framkomlighetsstrategi En stad för alla. Efter att området omvandlas enligt detaljplanens intentioner ska parken kunna erbjuda ännu bättre rekreativsmöjligheter för ännu flera besökare. Toalettfrågan hanteras inte inom ramen för detaljplanarbetet.*

*Kontoret bedömer att förslaget tar hänsyn till platsens topografi genom att den planerade bebyggelsen anpassas till terrängen och genom att bostadsgårdens markplanering anpassas till markhöjdförhållanden. Att gårdsvolymer föreslås få oregelbundna former har också varit ett sätt att frigöra inre delar av kvarteret kvartersstrukturen och anspela till områdets varierande landskap.*

*Detaljplaneförslaget reglerar inte i detalj hur parkytorna används eller hur de gestaltas. Däremot bedömer kontoret att en stor del av förslag på förbättringar/nya funktioner som har inlämnats under samrådtiden ryms inom det framtagna parkprogrammet. Stadsbyggnadskontoret noterar alla förslag och förmedlar dem till stadsdelsförvaltningen och exploateringskontoret för vidare hantering. Parkprogrammet som tillhör planhandlingarna utpekar*



*ingen särskild yta där hundar ska kunna rastas. Planförslaget hindrar inte att en särskild yta för en hundrastgård anläggs inom parken eller i närområdet.*

*Med nya aktivitetsytor vid parkhuset eller vid Hallandsgatan kommer Rosenlundsparken att kunna erbjuda sportmöjligheter för olika åldersgrupper, inte minst för barn. Lekplatsen vid kv. Alnmåttet som idag nyttjas endast av förskolorna i kvarteret kommer att rustas upp och omvandlas till en allmän lekplats. Anläggandet av en tennishall eller en ny fotbollsplan är inte aktuellt inom ramen för planuppdraget. I parkprogrammet avses pulkabacken modularas om så att den inte riktar mot den förlängda Swedenborgsgatan. Ett belysningsprogram för gatu- och parkmiljöer tas fram i senare skede.*

*Planförslagets genomförande medför att en del befintliga träd kommer att fällas där ny bebyggelse och gator kommer att anläggas. Föreslagna förändringar, anser kontoret, kompenseras med nya attraktiva park- och bebyggelsemiljöer och områdets lyft generellt. Nya träd, exempelvis gatuträd längs med Swedenborgsgatans förlängning och längs med norra gatan, kommer att planteras inom planområdet.*

*Att parkområden fungerar som spridningskorridorer är en av parkernas viktiga funktioner, särskilt i bebyggda miljöer. Det är inte aktuellt att överväga att hela nordvästra delen av Rosenlundsparken bevaras som parkmark och rustas upp utifrån ramen för uppdraget. Kontoret bedömer att detaljplanens genomförande kommer att försvaga Rosenlundsparkens spridningsfunktion mellan Tantolunden och Vitabergsparken. Detta kompenseras med att nya parkytor blir mer tillgängliga för flera, att rekreativsmöjligheter efter att parken rustas upp och kompletteras med nya funktioner kommer att bli större och med att nya träd föreslås planteras på nya gatu- och torgytor.*

*God luftkvalitet och trafiksäkerhet är klara fördelar för fordonsfria miljöer. Samtidigt underlättar sådana miljöer exempelvis spontanlek för barn. Stadsbyggnadskontoret vill påpeka att Rosenlundsparkens centrala läge på Södermalm gör den till en viktig resurs för hela stadsdelen. Att parkens tillgänglighet ökar och att nya parkdelar kan nyttjas för nya funktioner ser kontoret som en fördel. I fortsatt planarbete kommer barnkonsekvensbeskrivning att tas fram och åtgärder för hur Swedenborgsgatans förlängning kan utformas utifrån barnperspektiv kommer att föreslås.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslaget läge för allmän lekplats som föreslås som lekmiljön för bl. a. barnen i kringliggande förskolor ligger inom rimligt avstånd till planerade förskolelokaler. Kontoret anser att det är positivt att promenader till lekplatsen kommer att ske i parkmiljö. Gångförbindelser till/från lekplatser utformas gena och trygga så att besökare till lekplatsen kan nå den utan problem. Mindre uteplatser där barnen kan samlas innan de leds ut till lekplatsen planeras inom det nya bostadskvarteret. Vad gäller barn- och förskolemiljöer se kommentar under rubriken Övriga frågor.*

*Befintligt gångstråk mellan Magnus Ladulåsgatan och Tideliussgatan föreslås stärkas. Befintlig växtlighet vid trappan föreslås glesas ut och den nedre delen öppnas upp för att ge plats åt en mindre platsbildning vid norra gatan. För att utöka användning av parkens nordvästra del planeras en bergsstig i parkens västra del. Belysningsprogram för gatu- och parkytor tas fram i senare skede.*



*Hur östra delar av parken möter Västgötagatan avses studeras vidare i det fortsatta planarbetet och entréplatserna till parken studeras i detalj i detaljprojektering.*

*Risken för buller och säkerhetsaspekter i samband med att Swedenborgsgatan förlängs som en bussgata kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. Vad gäller hur Swedenborgsgatans förlängning regleras på plankartan, konsekvenser av gatans genomförande och riktlinjer för föreslagen utformning se kommentarer till rubriken Gator och trafik.*

## **Gator och trafik**

### **Bussgatan**

Ett mycket stort antal berörda är negativa till all ny föreslagen fordonstrafik i planförslaget då de tillkommande gatorna innebär en ökad olycksrisk, inte minst för barn, samt bidrar till en sämre luftkvalitet och ökade bullernivåer. Flest negativa omdömen får dock den så kallade bussgatan, d.v.s. förlängningen av Swedenborgsgatan. Majoriteten av de inkomna synpunkterna motsätter sig starkt att bussgatan byggs. De vanligaste argumenten mot bussgatan är att den delar av parken i två delar och utgör en barriär, att olycksrisken för lekande barn blir för hög och därefter att bussgatan riskerar att bli en smitväg för biltrafik. Ett stort antal berörda tycker att bussgatan blir för kostsam och att projektet är ekonomiskt oansvarigt.

Ett stort antal berörda är negativa till bussgatan då de anser att det inte finns några garantier för att gatan i framtiden inte görs om till en vanlig bilgata, då detaljplanen inte säkerställer att användningen endast är buss- och cykeltrafik. Ett flertal påpekar även att samrådsmötet gav en bild av att biltrafik är ett troligt framtida scenario, eftersom sifferexempel på hur många bilar som kan komma att köra på gatan presenterades. Många berörda ifrågasätter även varför bussgatan görs tvåfilig och ser det som ett argument för att gatan i framtiden görs om till en bilgata.

Andra argument mot bussgatan som är vanligt förekommande är att befintlig bussgata är bättre än planförslaget, då den inte delar av parken utan ligger i utkanten, är enkelfilig, är sparsamt trafikerad och ej störande samt har en säkerhetsbarriär för lekande barn i form av en cykel- och gångbana. Placeringen gör även att barn ej har anledning att springa över gatan. Ett flertal berörda anser att bussgatan är onödig eftersom det redan finns bra förbindelser i området. Ett flertal berörda tycker att trafiksituationen är bra som den är idag och inte behöver ändras. En berörd framhåller att bussgatan inte är nödvändig för föreslagen exploatering. En berörd påpekar att i enkäten som togs fram som underlag till planförslaget framkom det att majoriteten av de svarande vill ha "ett stort bilfritt område".

Enstaka berörda är försiktigt positiva till ny bussgata bl.a. med hänvisning till att busstrafik på Hallandsgatan försvinner vilket kan göra lekparken tryggare. En berörd är positiv till bussgatan förutsatt att gång- och cykeltrafik separeras från gatan och ett fåtal anser att förslaget kan bli bra om bussarna har begränsad fart och annan trafik kan hindras. En berörd uttrycker dock oro över

bussgatans konstruktion och påpekar att markens bärighet ansågs begränsad när befintlig gång- och cykelväg byggdes.

Stadsdelsnämnden avstyrker anläggandet av den nya bussgatan med den tilltänkta utformningen, framför allt med hänvisning till barns säkerhet som de anser behandlas alltför lättvindigt i detaljplanen. De uttrycker en oro för att andra bilister kommer att använda bussgatan som smitväg.

Stadsdelsförvaltningen anser att bussgatan kommer att utgöra en tydlig barriär mellan den västra och den östra delen av parken. Om den föreslagna bussgatan ändå ska anläggas bör den enligt förvaltningen vara så smal som möjligt så att endast en buss kan passera gatan åt gången, detta för att minimera risken för otillåten smittrafik.

Stadsmuseet anser att den föreslagna bussgatan bör utgå ur planförslaget då de ser en risk att denna delar parken i två delar. Den öst-västliga siktlinjen i parken riskerar att brytas av bussgatans sträckning. Höjden i väster är ett viktigt blickfång och motiv i parken.

Trafikkontoret befarar att den nya gatan genom parken kommer att utgöra en barriär som gör området intill gatan mindre användbart. Gatan riskerar också att bli en smitväg för biltrafik och påpekar att stora ansträngningar bör göras för att undvika detta, till exempel genom smalare körbana, cykelväg parallellt med körbanan och/eller fysiska hinder för att omöjliggöra smittrafik.

Skönhetsrådet lyfter platsens betydelse som skärningspunkt mellan Nytorget i öster och Mariatorget i norr och anser att det är logiskt och rimligt att Swedenborgsgatan förlängs söderut som ett sätt att förtydliga detta. De poängterar gatan måste utformas med omsorg så att den upplevs som en gata och inte en väg.

Hyresgästföreningen Södermalm avstyrker bussgata genom förlängning av Swedenborgsgatan till Grindsgatan. Den anser inte att man ska dela av parken med en gata med hänsyn till barnen som leker där.

#### Kopplingar/ökad fordonstrafik

Flera berörda samt Miljöpartiet de gröna anser att syftet med att koppla samman områdena söder och norr om Rosenlundsparken är oklart. En berörd tycker att det är bra med kopplingar i nord-sydlig riktning, men framhåller att detta inte behöver göras med fordonstrafik. Många berörda är också negativa till att planförslaget vill koppla samman områden med bil- och busstrafik och anser att gång- och cykelstråk bör utgöra kopplingen. Argumenten handlar om de negativa konsekvenser för hälsa och miljö som ökad fordonstrafik innebär, samt att biltrafik är omotiverat då området har nära till kommunikationer och alternativa lösningar såsom bilpooler kan inrättas. Ett flertal berörda motsätter sig högre exploatering i området då det innebär generellt ökad biltrafik.

#### Synpunkter på gatuutformning

En berörd önskar att angöringsgatan till garageplanet i den nya bebyggelsen söder om kvarteret Ögonmättet ersätts med en infart från Magnus Ladulåsgatan, gärna inbyggt för att minimera störning.

En berörd vill bevara gatan mellan Alnmättet och ny bebyggelse som parkväg.

En berörd framhåller att angöring till nya bostäder måste studeras så att föreslagna gatan söder om kv. Ögonmättet inte tar parkstråket mellan kvarteren Ögonmättet och Linjalen i anspråk, samt för att undvika in- och utfarter mot Magnus Ladulåsgatan. En berörd vill inte ha en genomfartsgata direkt söder om Ögonmättet, utan önskar istället en vändplan där parkhuset är.

En berörd vill veta hur bottenvåningar i Kv. Linjalen påverkas av att svackan i Swedenborgsgatans förlängning utjämnas.

Stockholmshem vill försäkra sig om att de kostnader för förändringar i gatunivå som förslaget innebär inte läggs på Stockholmshem.

Trafikkontoret anser att förlängningen av Swedenborgsgatan medför bättre tillgänglighet då trappan och rampen vid Magnus Ladulåsgatan byggs bort. Kontoret ser också positivt på att befintlig bussgata i parkens sydöstra del – som också är den mest frekventerade delen av parken - omvandlas till park. Trafikkontoret påpekar också att leveranser till förskolan bör ses över, då avståndet mellan varubilens bakgavellyft och varumottaget riskerar att bli för långt. De anser också att det finns behov av att se över belysningsplanen för offentlig mark inom projektet.

#### Gång- och cykeltrafik

Ett flertal berörda samt Miljöpartiet de gröna önskar att befintlig gång- och cykelväg rustas upp, att passagen genom parken förbättras och att stråken breddas. En berörd menar att stråket i Rosenlundsparken är problematiskt för cyklister och gående då den är smal, särskilt längs rampen till Linjalen. Ett fåtal berörda önskar att kvaliteten på gångvägarna i parken förbättras och en berörd önskar särskilt att den djupa gropen i gångbanan byggs bort.

Kulturarvet – ej till salu! samt ett flertal berörda menar att den nya bussgatan kommer försvåra för gång- och cykeltrafik.

#### Kollektivtrafik

Ett flertal berörda anser att det inte finns något underlag som motiverar eller beskriver fördelarna eller konkreta allmänintressen med den nya bussgatan. Ett flertal berörda påpekar även att SL inte har förordat en ny bussgata och fåtal påtalar att trafikanalysen för bussgatan är ofullständig.

Ett flertal berörda är negativa till att dra om buss 55:s sträckning. Många berörda påtalar att tre hållplatser försvinner och bara en tillkommer, vilket försämrar servicen. Många berörda anser även att omdragningen av busslinjen är ekonomiskt oansvarig, eftersom den befintliga linjen fungerar bra och Hallandsgatan nyligen har rustats. En berörd menar att trots att dagens

dragning inte är bra, så är det ändå bättre än förslaget. Miljöpartiet de gröna, Folkpartiet Södermalm-Gamla stan samt ett antal sakägare framhåller även att tidsbesparingen av den tänkta omläggningen är högst marginell.

En sakägare menar att den föreslagna dragningen försämrar tillgängligheten till kollektivtrafiken för de som behöver använda hiss, eftersom hissuppgångarna i Skanstull och Medborgarplatsen endast finns i uppgångarna längst bort från

Rosenlundsparken. En berörd påpekar att omdragningen är dålig eftersom 55:an nyttjas av gymnasieelever och andra som använder skolans lokaler.

Ett flertal berörda har inkommit med förslag på alternativa sträckningar för buss 55 som argument för att bussgatan inte behövs, då det finns andra bra alternativ. Vanliga bland dessa är förslag om att bussen kan gå på den upphöjda delen av Hallandsgatan samt förslag som inkluderar olika sträckningar längs Åsögatan, Västgötagatan, Vartoftagatan, Blekingegatan och Götgatan.

Stadsdelsnämnden konstaterar också att för buss 55 innebär den tilltänkta omläggningen en högst marginell tidsbesparing, och sammantaget anser de att nackdelarna överstiger fördelarna med bussgatan.

Stadsdelsförvaltningen anser att det inte tydligt framgår i planeringsunderlaget på vilket sätt den föreslagna bussgatan tillför området ett mervärde ur kollektivtrafikhänseende.

Trafikförvaltningen SLL konstaterar att en ändrad linjedragning av buss 55 är en bra dragning för linjen då den blir rakare och restiden kortare. Dock medför detta konsekvenser i form av tillkommande buller för bebyggelsen längs den tänkta bussgatan och de önskar se ytterligare bullerberäkning för att kunna göra en slutlig bedömning av om det är lämpligt att flytta linje 55.

### Parkering

En berörd påtalar att den föreslagna bussgatan kommer användas som parkering eftersom antalet parkeringsplatser minskar i förslaget.

Trafikkontoret noterar att förslaget p-tal om 0,5 p-platser/lägenhet löses genom planerat garage i kvarterets souterräng, men påpekar att det dock inte framgår hur många platser som kan finnas till förfogande i kvarteret Linjalen om del av garaget där omvandlas till lokaler. Trafikkontoret anser även att p-talet är för lågt satt och rekommenderar ett p-tal om minst 0,7. De uppskattar det väl tillgodosedda behovet av cykelparkeringar samt deras tillgänglighet och funktionalitet.

Stockholm Parkering konstaterar att tillgången av parkeringsplatser i detta område är idag mer än väl tillgodosedd. De anser att behovet av parkeringsplatser för de nya bostäderna helt eller delvis kan tillgodoses genom parkeringsköp.

### Tillgänglighet

En berörd anser att tillgängligheten är försummad i Rosenlundsparken mot Magnus Ladulåsgatan och önskar att detta ska bevakas bättre i planförslaget med hänvisning till handboken "Stockholm, en stad för alla" som förespråkar att funktionshindrade får tillgång till det samma som andra.

En berörd anser att den delen av parken där bussgatan ska gå fyller en viktig funktion för rörelsehindrade som av olika anledningar inte kan ta sig ut så långt.

Rådet för funktionshinder vid stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden noterar att området är kuperat och kommer att förSES med trappor.

För att området ska bli tillgängligt för alla ska trappor kompletteras med gångvägar och/eller ramper av rätt längd och med rätt lutning. I planbeskrivningen nämns att detta är en målsättning. Rådet förutsätter att det fortsatta arbetet kommer att leda till att alla, såväl med som utan funktionsnedsättning, kan nyttja utemiljön på lika villkor.

Trafikkontoret saknar redovisning av hur man avser att beakta det faktum att områdets topografi medför bristande tillgänglighet – t.ex. vilka stråk som är tillgängliga eller om tillgängligheten kan förbättras i samband med exploateringen. Detta problem blir tydligt för den sydöstra huskroppen vars enda tillgängliga entré ligger mot gångfartsgatan. Eftersom parkering inte får ske på gångfartsgatan måste parkeringsmöjlighet i direkt anslutning till hiss finnas till alla trapphus.

Stadsdelsförvaltningen poängterar vikten av att tillgängligheten för funktionshindrade tryggas i den kuperade delen av parken i anslutning till kvarteret Alnmåttet vid en upprustning av parken.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret bedömer att fördelar med att befintlig bussträcka får en ny sträckning och ingår i ett befintligt nordsydligt stråk som gör Rosenlundsparken mer tillgänglig och kopplar ihop stadsdelen samt att parkytorna kan utnyttjas på ett mer effektivt sätt motiverar stadsbyggnadskontorets förslag på att bibehålla bussgatan i granskningsförslaget. Det nordsydliga gång- och cykelstråket och nivåskillnader mellan Rosenlundsparkens östra och västra del gör att parken består av två parkrum redan idag. Visserligen bidrar bussgatans föreslagna sträckning till ännu starkare uppdelning av parkens östra och västra delar, dock ser kontoret klara fördelar med detta förslag. Genom att Swedenborgsgatan förlängs och ansluts till Grindsgatan får västra delen av Rosenlundsparken bättre tillgänglighet till stadens befintliga gatu- och cykelnät genom att marknivån jämnas ut och trappan mot Magnus Ladulåsgatan tas bort. Bussgatans omläggning möjliggör utveckling av parkens östra del med nya aktivitetsytor. Kontoret anser att genom att nya parkytor planeras omsorgsfullt och utifrån platsens förutsättningar kan alla delar av parken utnyttjas på ett effektivt sätt.*

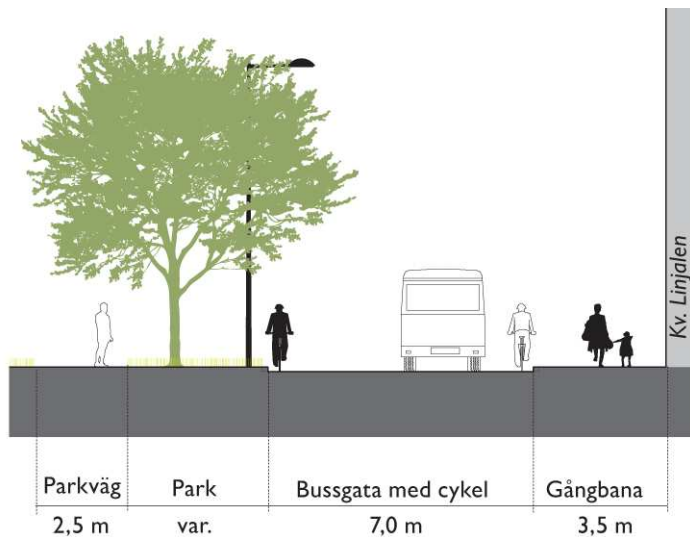
*Trafikförvaltningen SLL ställer sig positivt till den föreslagna sträckningen för linje 55 och konstaterar att den blir bra för linjen då den blir rakare och med detta blir restiden kortare. Visserligen innebär planförslagets genomförande att tre befintliga busshållplatser, Hallandsgatan, Åsötorget och Siargatan, ersätts med en hållplats belägen centralt mellan två parkrum. Dock, 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. Stadsbyggnadskontoret ser ingen anledning i att ifrågasätta framtagna studie av bussresenärers målpunkter vid busshållplats Åsötorget på linje 55. Kontoret noterar förslag på alternativa sträckningar för 55 men ändrar inte sin uppfattning i frågan.*

*Komplettering av nordsydliga stråket med busstrafik medför att trafikseparering och med denna trafiksäkerhet i området minskar. Därför är det särskilt viktigt att Swedenborgsgatans förlängning utformas som ett*

*gaturum som ter sig i stadsrummet på ett tydligt sätt. Samtidigt är det viktigt att det nya gaturummet utformas med omsorg och blir ett positivt inslag i stadsbilden. Utifrån inkomna samrådssynpunkter och internt samarbete mellan stadens förvaltningar föreslås sektionen för Swedenborgsgatans förlängning att ses över till granskningsskedet. Kontoret anser att det nya gaturummet, förutom att det ska prioritera gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik, har en potential att bli ett nytt grönt rum och länk i staden samt kommer att bidra till områdets och stadsdelens utveckling på ett positivt sätt.*

*Kontoret föreslår att det nya gaturummet utformas så att gatan upplevs som ett eget grönt rum i parken som blir tydligt läsbart för barn och andra som kommer att röra sig inom området. Trädplanteringar föreslås på generösa trottoarer mot kv. Linjalen och mot parkytor. 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 föreslås dimensioneras utifrån att två bussar ska kunna mötas och för att möjliggöra angöringstrafik till eventuella framtida lokaler i kv. Linjalens södra del. Körbanans bredd föreslås minskas från 7,0 meter till 6,5 meter i granskningsskedet. Eftersom busslinjen 55 är idag relativt lågt trafikerad (en buss varje 12:e minut åt varje håll) kommer körbanan under den överväldigande delen av tiden användas endast av cyklister. Biltrafik på Swedenborgsgatans förlängning kommer att kunna ske mellan Magnus Ladulåsgatan och korsningen med norra gatan. Det är viktigt att övergången till buss- och cykelgatan utformas för att effektivt förhindra för biltrafik från att kunna fortsätta fram till Grindsgatan. Även korsningen Grindsgatan/bussgatan behöver ses över i detta avseende.*

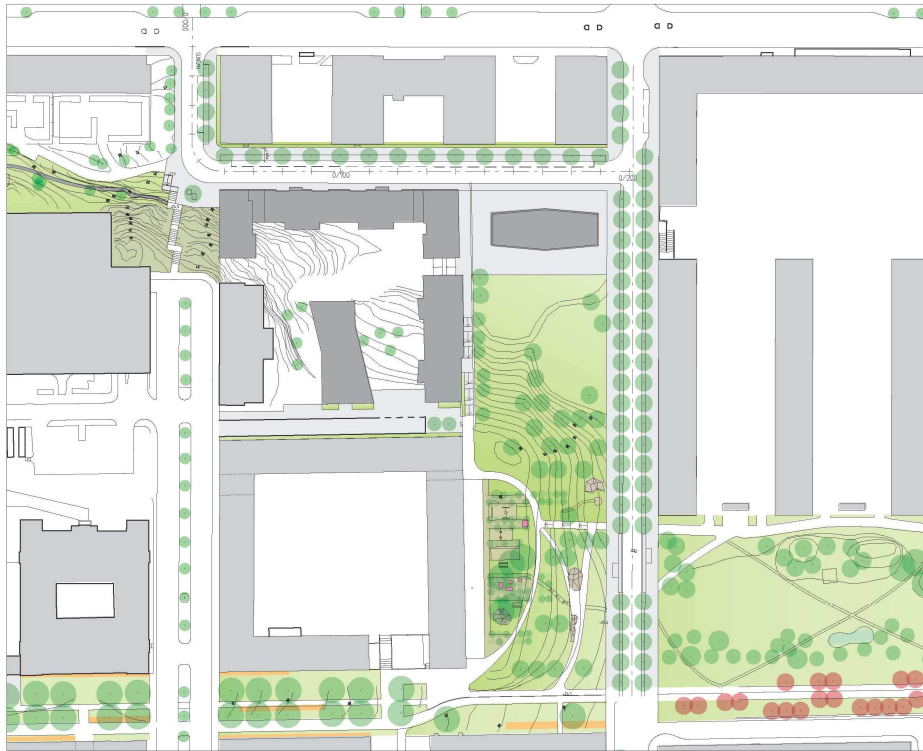




Swedenborgsgatans förlängning. Typsektion föreslagen i samrådsförslag



Swedenborgsgatans förlängning. Ny föreslagen typsektion



Swedenborgsgatans förlängning, situationsplan

Stadsbyggnadskontoret anser att gatans föreslagna utformning ligger i linje med Promenadstadens intentioner om att koppla ihop stadens olika delar, skapa kontinuerliga stadsrum samt att prioritera gång-, cykel och kollektivtrafik. Föreslagen utformning som ett grönt stadsrum med generösa gångytor och utrymme för sittplatser följer också Den gröna promenad stadens ambitioner för nya gröna rum i staden. Den nya gatan föreslås avskiljas från parken med en generös trottoar med trädplanteringar. Hur ofta stadens gator trafikeras med busstrafik och hastighetsbegränsning är inte planfrågor men utgångspunkten i planförslaget är att busstrafiken på den planerade sträckan kommer att ske med samma frekvens och i samma hastighet som den på den befintliga sträckan. Övervägande del av den planerade bussgatan kommer att ligga mot befintlig bebyggelse i kv. Linjalen vilket minskar risken med att barnen kommer att vilja ta sig över gatan i de delarna. Däremot ökar säkerhetsrisken för barnen i den södra delen där parkens östra och västra del möts. Med hänsyn till att parken idag används i stor grad av barnfamiljer är det viktigt att gatu- och parkrummen utformas utifrån barnperspektiv. Vad gäller planförslagets konsekvenser för barnsäkerhet se kommentar under rubriken Barnkonsekvenser.

Kontoret delar inte uppfattning att fördelar med den befintliga bussgatan i parkens östra överväger de med den planerade sträckan. Till skillnad för den planerade sträckan ligger den befintliga bussgatan längs med de mest populära delar av parken. Att kunna utöka delen av parken med högsta vistelsevärden och göra den mer trafiksäker samt att kunna komplettera den med nya funktioner och ta vara på att parkrummet kan avslutas på ett naturligt sätt med en bergskärning ser kontoret som en klar fördel. Den upphöjda markdelen med kv. Alnmåttet i bakgrunden kommer även fortsättningsvis att bli ett viktigt blickfång och motiv i parkrummet och planerade bebyggelse kommer att komplettera och förtydliga parkrummen och övriga offentliga ytor i området.

Norra delen av Swedenborgsgatans förlängning avses för biltrafik till/från norra gatan som planeras för att kunna försörja det nya kvarteret med biltrafik. Stadsbyggnadskontorets beskrivning av fördelar med att stadens gator och bebyggelsestruktur bygger ett sammankopplat nät och hur förslaget att förlänga Swedenborgsgatan kopplar till stadens strategiska dokument finns att läsa under rubriker Allmänt om förslaget och utvecklingen samt Parken och grönområden i denna redogörelse. Den nya bebyggelsen föreslås angöras från norra gatan varför det inte är aktuellt att parkstråket mellan kv. Ögonmättet och det nya kvarteret bevaras. Kontoret anser att Stockholms nya gator bör ingå i stadens genomgående gatunät och skapa kontinuerliga och läsbara kopplingar varför norra gatan föreslås anslutas till Magnus Ladulåsgatan. Det är inte aktuellt att norra gatan avslutas med en vändplan eller att angöring till den nya bebyggelsen sker genom en inbyggd infart från Magnus Ladulåsgatan. Gatan mellan kv. Alnmättet och det nya kvarteret föreslås få begränsad biltrafik (servicefordon och dyl.) och därmed dimensioneras och utformas som en lokal gata.

För att nya gator kan anslutas till omgivande gatunätet behöver marknivån där gatorna planeras höjas. Nya gator höjdsätts preliminärt i planhandlingarna. Marknivån längs med kv. Linjalen kommer att höjas mellan 0,1 meter till drygt en meter så att den södra byggnadens bottenvåning där Hotell Alexandra har sina lokaler idag påverkas av planförslaget till en viss del. Norra gatan föreslås höjdsättas så att konsekvenser för kv. Ögonmättet minimeras. Kostnader för erforderliga åtgärder inom kv. Linjalen och Ögonmättet på grund av de planerade gatorna regleras i en överenskommelse om exploatering som tecknas mellan Stockholms stad och AB Stockholmskem.

Den biltrafiken som uppskattas tillkomma i området kommer att genereras endast av den nya bebyggelsen mot norra gatan och därmed blir den relativt låg. En viss biltrafik (servicefordon och dyl.) planeras tillåtas på gatan norr om kv. Alnmättet. Visserligen innebär nya gator större säkerhetsrisk för alla som kommer att röra sig i området. Genom att nya gator utformas med tydlig avgränsning mellan körbanan och resten av gaturummet (trottoar med kantsten, gatuträd) ökar trafiksäkerheten i området och även gaturummens attraktivitet. Det är inte syftet med planen att Swedenborgsgatan sektion utformas för att ge möjligheter för gatuparkering. Planområdets centrala läge och närhet till kommunikationer gör att den uppskattade trafiken i området bedöms bli marginell och kommer inte att påverka luftkvalitet eller bullernivåerna avsevärt. Dock medför planförslaget konsekvenser i form av tillkommande buller för befintlig bebyggelse längs med Swedenborgsgatans förlängning. Vad gäller planförslagets konsekvenser för hälsa och miljö samt hur bullerfrågan hanteras se kommentar till rubriken Hälsa och säkerhet.

Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget tillgodoser önskemålen om upprustade och breddade gång-och cykelstråk och förbättrade passagen genom parken. Handboken Stockholm – en stad för alla ska vara vägledande i utformningen av offentliga miljöer i planförslaget och senare i detaljprojektering. Föreslagen gatuhöjdsättning tillgodoser gällande tillgänglighetskrav. Rosenlundsparken och stadsområdena söder om parken kommer att få bättre tillgänglighet till Magnus Ladulåsgatan efter att Swedenborgsgatan förlängs fram till Grindsgatan. Markplaneringen i området ska utföras på så sätt att rullstolsburna och andra rörelsehindrade kan nå sin bostad med god tillgänglighet. Övriga lokaler bör som regel alltid vara

*tillgängliga för rörelsehindrade. Planens målsättning är att alla delar av parken ska bli tillgängliga för alla. Dock kan stora marknivåskillnader inom området innebära vissa svårigheter med att uppnå detta mål.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslaget p-tal, 0,5 p-pl/lägenhet, är väl motiverat med planområdets centrala läge och tillgång till kollektivtrafik. Planförslaget medger att befintliga tillgängliga garageplatser i kv. Linjalen kan utnyttjas så att tillgång till gatuparkering i området inte bör påverkas vilket ligger i linje med Stockholms framkomlighetsstrategi. Planhandlingar kompletteras med uppgifter om antalet parkeringsplatser som kan finnas till förfogande i kv. Linjalen. Ett fåtal allmänna parkeringsplatser föreslås som gatuparkering på norra gatan.*

*Planförslaget ses över avseende parkeringsmöjlighet i direkt anslutning till entréer mot gångfartsgatan eller en annan lösning som tillgodoser tillgänglighetskrav för den sydöstra huskroppen i det nya kvarteret. Leveranser till förskolan föreslås ske från norra gatan vilket uppfyller stadens krav. En belysningsplan för offentlig mark inom projektet tas senare skede.*

*Alla gator inom planområdet föreslås regleras med planbestämmelse GATA på plankartan med syftet ta fram en flexibel och långsiktig detaljplan. Föreslagen planbestämmelse ger möjlighet till att införa biltrafik på alla gator inom planområdet. Planförslagets intentioner för vilka trafikslag som avses på olika gator framgår av planbeskrivningen. Detaljreglering av trafiken på gatorna inom planområdet sker vanligtvis genom lokala trafikföreskrifter som utfärdas av trafikkontoret.*

## **Teknisk försörjning**

### **Vattenförsörjning, spillvatten**

Stockholm Vatten konstaterar att det i östra delen av planområdet finns vatten-, spillvatten-, och dagvattenledningar som idag ligger på körytor, som kommer att hamna på parkmark längs områdets södra delar enligt planförslaget. Befintlig vattenledning i Siargatans förlängning norrut bör inte byggas över med större fasta lekredskap. Brunns- och ventilbeteckningarna för dessa måste anpassas till eventuella markjusteringar till följd av planförslagets genomförande. Ny bostadsbebyggelse kan anslutas till planerade VA-ledningar i ny gata norr om planerad bebyggelse.

### **Dagvatten**

Ett fåtal berörda är negativa till att parkens yta minskar i planförslaget då parken infiltrerar och renar dagvatten.

Stockholm Vatten påpekar att stadens avvattning av gata söder om bebyggelsen troligen måste anslutas till fastighetens installation med anslutning norrut. Gemensamhetsanläggningar kan bli aktuella. De understryker vikten av att markhöjder och grönytor planeras med tanke på i första hand lokalt omhändertagande av dagvatten, och i andra hand fördröjning innan avledning sker till dagvattenledningar.

## El/Tele

Skanova har befintliga teleanläggningar till befintliga byggnader och inom parkområdet. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sitt nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt.

## Energiförsörjning

Fortum Distribution framför att de har befintliga elledningar i parken som ska beaktas.

AB Fortum Värme konstaterar att de har fjärrvärmeledningar i området och det finns möjlighet till fjärrvärmeanslutning för den nya bebyggelsen.

## Avfallshantering

Trafikkontoret önskar ett förtydligande av förskolans avfallshantering, då avståndet mellan den norra gatan och den planerade förskolan är längre än vad stadens riktlinjer för sophantering anger.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att befintlig återvinningsplats på markavsnittet mellan Tjurbergsgatan och Västgötagatan bör finnas kvar.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Planförslaget följer Stockholms stads dagvattenpolicy som föreskriver lokalt omhändertagande av dagvatten i första hand. De parkytorna som tas i anspråk av planerad bebyggelse är något större än de nya gröna parkytorna som tillkommer efter att bussgatan får en ny sträckning och förskolan flyttar in i nya lokaler men generellt sett ändrar inte planförslaget förutsättningar för dagvattenhantering för området.*

*Planförslagets genomförande innebär att en stor del av befintliga ledningar kommer att ligga inom allmän park- eller gatumark. Ett u-område inom kvartersmark föreskrivs för en fjärrvärmeledning. Befintliga ledningar inom planområdet beaktas i det fortsatta planarbetet. Det kan bli aktuellt att i vissa fall behöver ledningarnas läge justeras utifrån planerade justeringar av markhöjder i nya gatusträckningar eller på grund av parkåtgärder. Detta sker i samråd med aktuella ledningsägare i den fortsatta planeringen. Behov av gemensamhetsanläggningar och/eller servitut för ledningsnät kommer att utredas under det fortsatta planarbetet.*

*Avfallshantering till förskolan planeras ske från norra gatan vilket uppfyller stadens krav på avstånd till avfallsutrymmen. Planförslaget hindrar inte att befintlig återvinningsplats på markavsnittet mellan Tjurbergsgatan och Västgötagatan finns kvar.*

## Hälsa och säkerhet

### Buller och vibrationer

Ett mycket stort antal av de berörda anser att planförslaget ökar buller och vibrationer i planområdet genom ökad trafik. Två berörda anser att underlaget



för förslaget konsekvenser för buller och luftkvalitet är otillräckligt, särskilt gällande föreslagen bussgata. En berörd saknar redovisning för hur bullersituationen förändras. En berörd anser även att det finns risk för ökade bullerstörningar p.g.a. ljudreflektioner mellan föreslagen bebyggelse och befintlig.

Trafikförvaltningen SLL önskar en tydligare redovisning av det lågfrekventa bullret från planerad bussgata. Med anledning av att den planerade bebyggelsen är belägen nära tunnelbanan önskar de också en planbestämmelse som reglerar att grundläggning ska göras så att eventuella vibrationer från tågpassage ej överstiger 0,3 mm/sek i bostad. De påpekar också att det är viktigt att bostäderna utformas så att stomljud från tunnelbanan i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att konsekvenserna av en ny bussgata är bristfälligt beskrivna utifrån miljö- och hälsosynpunkt. Handlingarna bör tydligare beskriva de övergripande konsekvenserna som en ny bussgata skulle innebära för trafiken i närområdet och därmed för hälsofrågor som t ex buller. Den nya bussgatans trafik innebär risk för lågfrekvent buller till bostäder och då särskilt till befintliga enkelsidiga lägenheter i kv. Linjalen samt Ögonmättet som vetter mot föreslagen bussgata. Nämnden ser dock positivt på ambitionen att utföra fönsteråtgärder och ser att ambitionsnivån bör vara ljudklass B. Nämnden önskar ett tydliggörande av konsekvenserna av lågfrekvent buller till befintliga bostäder och trafik för den planerade bussgatan och att kompletteringar samt jämförelser mellan förslaget och nuvarande bussgata görs i beslutsunderlaget. Nämnden anser vidare att gatan bör anges som bussgata på plankartan för att undvika tillkommande buller från t ex smittrafik.

Nämnden efterfrågar också en redovisning av bullernivåerna på lekytor utomhus för förskolor då dessa inte bör vara exponerade för trafikbuller över 55 dBA.

### Olycksrisk

Majoriteten av de inkomna synpunkterna påkallar att bussgatan ökar olycksrisken, då den delar ett parkområde som barn rör sig emellan. Ett flertal berörda påpekar särskilt att barn inte följer rörelsemönster inritade på en karta gjord av vuxna.

Ett stort antal berörda ser även att det är mycket riskfullt att den befintliga pulkabacken kommer leda ut i den nya bussgatan.

En berörd anser att det är hög risk för olyckor i den nya korsningen då cyklister kommer nedför backen mellan Alnmättet och Pinnpojken och i backens slut korsar den nya gatan. Två berörda påtalar att risken för cykelolyckor blir hög i den nya korsningen vid hörnet Hallandsgatan-Grindsgatan för cykeltrafik som kommer från väster och en berörd anser att korsningen mellan cykelbanan och Tideliussgatan blir farlig.

En berörd anser att korsningen Swedenborgsgatan/Magnus Ladulåsgatan är farlig och bör förbättras.



## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Framtagen bullerutredning redovisar bullersituationen i området med och utan busstrafik på Swedenborgsgatans förlängning. Enligt utredningen får Rosenlundsparken med den planerade gatuförlängningen ekvivalent ljudnivå ca 45-55 dBA vilket delvis överskrider riktvärdet 45-50 dBA. De inre delarna av parken får ekvivalent ljudnivå lägre än 50 dBA. Planförslaget innehåller riktvärden för utomhusbuller (55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå) för den planerade bebyggelsen huvudsakligen.*

*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. 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.*

*Att bostäder ska utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger 30 dBA "slow" vid tågpassage har redan uppmärksammats i planbeskrivningen. Ljudklass för inomhusmiljö regleras inte i detaljplan utan gällande riktvärden (ljudklass C) gäller. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att de fönsteråtgärder som kommer att föreslås resulterar i bättre inomhusmiljö än den enligt gällande riktvärden.*

*Planbeskrivning kompletteras avseende dagens bullersituation, lågfrekventa bullret från planerad bussgata och bullernivåerna på lekytor utomhus för förskolor samt jämförelser med dagens situation tydliggörs.*

*Planbeskrivning kompletteras avseende planförslagets övergripande konsekvenser för trafiken i närområdet och därmed övriga hälsofrågor.*

*Det förekommer alltid en viss risk där gator möter gång- och cykeltrafik. Därför är det särskilt viktigt att stadens rum blir lätt läsbara i stadsmiljön. Korsningar mellan gång- och cykeltrafik samt där bussgatan kommer att möta Magnus Ladulåsgatan och Grindsgatan ses över.*

*Swedenborgsgatans förlängning föreslås utformas som ett lätt läsbart gaturum och busstätheten på gatan (om man utgår från dagens förutsättningar) kommer inte att bli hög. Kontoret anser att med en generös trottoar mot parken och välplanerade parkytor närmast trottoaren minskar olycksrisken för lekande barn i området. Den befintliga pulkabacken ses som en tillgång för området och kommer att finnas kvar i parken. Dock behöver den modularas om så att den inte riktar mot den planerade gatan. Detaljprojektering av parkfunktioner kommer att ske i planeringens senare skede.*

*Gator inom planområdet ska grundläggas utifrån planerade trafikslag så att vibrationsrisker för omgivande kvarter minimeras. Planbeskrivning revideras avseende rekommendationer för vibrationshastighet, dock regleras inte vibrationer som planbestämmelse på plankartan.*

*Alla gator inom planområdet regleras med generell planbestämmelse GATA. Detaljreglering av trafikslag på gator sker vanligtvis genom lokala trafikföreskrifter som utfärdas av trafikkontoret.*

## **Miljö- och klimataspekter**

### **Miljökonsekvenser**

Två berörda anser att planförslaget bryter befintliga parksammanhang avseende biologiska och ekologiska samband och en berörd vill veta varför förslaget bortser från att parken beskrivs som en viktig spridningskorridor i Parkplanen för Södermalm.

Trafikkontoret påpekar att i stadens parkplan från 2009 beskrivs Rosenlunds-parken som en viktig spridningskorridor för ekologiska värden mellan Tanto-lunden och Vitabergsparken, något som trafikkontoret befarar försämrats i och med den nya bebyggelsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att dagvattenhantering och översvämningssrisker har bearbetats på ett bra sätt genom den genomförda dagvattenutredningen. Att tillföra parkmarken synligt vatten i form av dagvattendammar kan, enligt nämnden, kombinera dagvattenhantering/ klimatanpassning med att stödja ett lokalt djur och växtliv i parken.

### **Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

Föreningen Södernalmparkens vänner samt ett fåtal berörda anser att en miljökonsekvensbeskrivning av båda planerna inklusive kvarteret Alnmåttet bör göras.

### **Luftkvalitet**

Ett stort antal berörda påpekar att luftkvaliteten i Rosenlunds-parken är mycket god idag och att planförslaget försämrar detta i och med den ökade trafiken. En berörd saknar redovisning för hur planförslaget förändrar luftkvaliteten.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Att parkområden fungerar som spridningskorridorer är en av parkernas viktiga funktioner, särskilt i bebyggda miljöer. Kontoret anser att parkens försvagade spridningsfunktion kompenseras med allmänt nytta planförslaget medger. Nya parkytor blir mer tillgängliga för flera samt rekreations-möjligheter efter att parken rustas upp och kompletteras med nya funktioner blir större. Samtidigt föreslås nya träd planteras på nya gatu- och torgytor vilket kan till en viss del bidra till områdets spridningsfunktion. Det nya bostadskvarteret planeras med en halvöppen struktur och en grön bostadsgård vilket också blir positivt för spridningsmöjligheter.*

*Den biltrafiken som uppskattas tillkomma i området blir marginell och kommer inte att påverka luftkvaliteten i området avsevärt. Kv. Ögonmåttets utspridda struktur och den föreslagna bebyggelsestrukturen med öppningar mot gator möjliggör bra luftventilering av de planerade gaturummen. Att planförslaget prioriterar miljövänliga trafikslag såsom buss- och cykeltrafik är generellt sett positivt.*

*Stadsbyggnadskontoret välkomnar miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag att tillföra parkmarken en dagvattendamm och avser att pröva en lämplig lokalisering i det fortsatta planarbetet. Förutom fördelar för dagvattenhantering/klimatanpassning samt för lokalt djur och växtliv ser kontoret vatten i stadsmiljön som resurs för utökade rekreationsmöjligheter och även ur gestaltningssynpunkt.*

*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.*

## **Övriga frågor**

### **Barnkonsekvenser**

En övervägande del av de inkomna synpunkterna berör planförslagets stora och negativa konsekvenser för barn. Ett stort antal berörda uttrycker att förslaget innebär en radikal försämring för barns livsmiljö. En systematisk genomförd barnkonsekvensanalys av förslaget saknas, i strid med barnkonventionens regel att alltid beakta barnens bästa i fysisk planering. Många berörda vill stoppa planprocessen, på grund av avsaknaden av adekvata konsekvensbeskrivningar samt planens starkt negativa konsekvenser för barn. Flera berörda uppfattar att stadsbyggnadskontoret vid ett eller flera tillfällen har benämnt barnkonventionen som ett särintresse vilket de yttrande har en motstridig uppfattning om. Kommunen har inte heller argumenterat för att något samhällsintresse i planförslaget skulle vara överordnat barnens bästa.

Föreningen Södermalmsparkens vänner, Förskolan Båtsmannen Föräldra- och personalkooperativ samt ett stort antal berörda anser att planförslaget är motstridigt Stockholms översiktsplan (Promenadstaden), Den gröna promenadstaden, Stockholms parkprogram, Södermalms parkplan samt handlingsprogrammet *En god stad för barnet* avseende barnperspektivet i planeringen.

Konflikterna kring parkens utveckling i planförslaget gäller att Södermalm inte uppfyller riktlinjer för god park enligt Stockholms parkprogram, att parkplanen visar att besparingar skett i parkernas driftbudget och skötsel blivit eftersatt samt att nyttjandet av parkerna har ökat eftersom nybyggnation ofta får små och solfattiga bostadsgårdar. Stockholms översiktsplan slår även fast att god tillgång till attraktiva parker och grönområden ska säkerställas, särskilt med fokus på barn och ungdomars miljöer och tysta område samt att parkplanering har stor betydelse för långsiktig hållbar utveckling. Handlingsprogrammet "En god stad för barnet" fastslår att staden skall arbeta för barnets bästa vid alla beslut, barns rätt att komma till tals, mot diskriminering samt rätt till liv och utveckling.

Ett flertal berörda önskar att möjligheterna att bygga en ungdomsgård i kvarteret Ögonmåttet undersöks. Miljöpartiet de gröna samt Föreningen Södermalmsparkens vänner önskar att barn och ungdomar blir involverade i planeringen av parken.

Stadsdelsförvaltningen konstaterar att den framtagna barnkonsekvensbeskrivningen inte på ett tydligt sätt beskriver bussgatans konsekvenser för barn i området vilket är en brist.

### Förskolor och barns utemiljö

Ett stort antal berörda är kritiska till rivningen av förskolorna Ask och Embla och till förändringarna i utemiljön för förskolor generellt i området. Den främsta kritiken handlar om att planförslaget minskar och avgränsar barns utemiljö till 1/3 med benämningen utsläppsgård. Kritik mot utsläppsgårdarna är att de är för små och att miljön är tråkig och ostimulerande. En berörd önskar en förklaring på vad som menas med begreppet utsläppsgård.

Förskolan Båtsmannen Föräldra- och personalkooperativ framhåller att de idag nyttjar allmän parkmark som förskolegård och upplever ett positivt samnyttjande med allmänheten samt ett välfungerande samarbete kring drift med stadsdelsförvaltningen. Berörda anser att förskolans generösa och stimulerande utemiljö med branta backar och varierad vegetation är viktig för barns kognitiva och motoriska utveckling och är svår att kompensera för i andra allmänna rum. Många berörda påpekar att planförslaget innebär att förskolan kommer tvingas gå till den överfulla Skånegläntan vilket skapar en osäker miljö. En egen gård är tryggare, enklare och mindre arbetsam för personalen jämfört med att nyttja en allmän park. En berörd framhåller även att det inte är realistiskt att planera för dagliga utflykter eftersom personalen inte räcker till för det.

Förskolan Båtsmannen Föräldra- och personalkooperativ önskar att framtida utformningen tillåter att förskolor kan fortsatt låta barn leka säkert i parken och att ett inhägnat område skapas för verksamhetens och allmänhetens barn. Om förskolan måste rivas bör staden överväga att uppföra en ny förskola med motsvarande kvaliteter. Ett flertal berörda önskar dock att befintlig förskola ej rivs utan byggs ut och den unika gården bevaras.

Många berörda anser att nuvarande planförslag inte tar hänsyn till en oroande generell utveckling av mindre gårdar vid förskolor och att det i Stockholm finns stora svårigheter att skapa tillräckligt stora ytor för förskolegårdar. Två berörda är tveksamma till om kunskapen om hur förskolor och barn använder parken är tillräcklig. Förskolan Båtsmannen Föräldra- och personalkooperativ samt ett stort antal berörda påpekar att parkens unika trafikfria stadsstruktur har gjort att den omgärdas av drygt 10 förskolor, vilket tydligare borde beaktas i planförslaget.

Många berörda är också oroade över att antalet förskoleavdelningar i området ska minska. En berörd är oroad över antalet förskoleplatser som riskerar att bli otillräckligt och frågar om behovet är utrett. En berörd anser att det behövs en ny skola och inte bara förskola, då 200 nya bostäder tillkommer med planförslaget. Föreningen Södermalmsparkens vänner vill undersöka möjligheten att på sikt flytta lokalerna i den befintliga förskolan till bottenvåningarna i kvarteret Ögonmåttet och lägga förskolans mark till parken.

Folkpartiet Södermalm – Gamla stan är positiva till nya upprustade förskolor. Två berörda anser att det faktum att förskolorna behöver rustas upp inte motiverar exploateringen.

Skönhetsrådet är starkt kritiskt till att de föreslagna förskolorna endast förses med utsläppsgårdar där personalen förutsätts ta med barnen till en lekpark.

#### Synpunkter utanför planområdet

Ett fåtal berörda har synpunkter som inte innefattar planområdet men anslutande/näraliggande områden. En berörd önskar att Södermalmsallén höjs upp och görs till en ordentlig gata. En berörd önskar koppla samman Skånegatan och Vartoftagatan med en riktig trafik Korsning, samt riva tillbyggnaden på Åsö gymnasium som blockerar kopplingen mellan Skånegatan och Vartoftagatan.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Rosenlundsparken 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 idag. Stadsbyggnadskontoret inser att planförslaget innebär stora konsekvenser för barnens vistelse i området jämfört med dagens situation. Samtidigt anser kontoret att den allmänna nyttan planförslaget innebär som beskrivits i denna redogörelse motiverar att den föreslagna gatu- och bebyggelsestrukturen inte ändras huvudsakligen till granskningsförslaget.*

*Kontoret motsäger sig synpunkten att det underliggande förslaget strider med stadens strategiska dokument. 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 dBA, liksom möjlighet till promenader. Planens genomförande bedöms kunna öka parkens tillgänglighet till lekmiljöer och möjligheten till promenader i en grön och trygg miljö förbättras. Det viktiga promenadstråket från Hammarby sjö via Katarina Bangata och Rosenlundsparken till Tantolunden bevaras och de inre delarna av parken får ekvivalent ljudnivå lägre än 50 dBA. Projektet bedöms medföra ett högre tryck på parkytorna, då fler boende och fler barn i förskolorna ska samsas om en något mindre parkyta. I kommentarer till flera rubriker i denna redogörelse beskrivs på vilket sätt planförslaget följer och Stockholms strategiska planeringsdokument d.v.s. översiktsplanen Promenadstaden med tillägget Den gröna promenadstaden.*

*Parkfunktioner regleras inte i detaljplanen. Ytterligare studier, utredningar och projektering krävs innan Rosenlundsparken kan börjas rustas upp och utvecklas som en attraktiv och hållbar stadspark för människor i alla åldrar. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att barn och ungdomar blir involverade i den fortsatta planeringen av parkytorna i Rosenlundsparken. Planhandlingar kompletteras med en utförligare barnkonsekvensanalys samt med förslag på åtgärder i park- och gaturummen som ökar barnsäkerhet i området.*

*Planförslaget medför att de förskolorna som föreslås rivas i parkens norra del får möjlighet att flytta in i nya förskolelokaler i det nya kvarteret. Nya*



*förskolelokaler planeras inrymma dubbelt så många förskoleplatser som de lokalerna som föreslås för rivning vilket bedömer kontoret tillgodoser behovet av förskoleplatser i området. Två mindre uteplatser, s.k. utsläppsgårdar, där barnen kan samlas innan de leds ut till lekmiljöerna i parken föreslås i det nya kvarteret. Avsikten med uteplatserna är inte att de ska fungera som lekmiljöer i första hand varför mindre ytor föreslås. Kontoret anser att begränsade ytor bör kompenseras med hög kvalitet på uteplatsernas utformning och planhandlingar kompletteras avseende detta.*

*Generell utveckling av mindre gårdar vid förskolor i Stockholm beror på markbrist och innebär att större satsningar på lekmiljöer för barn på stadens offentliga ytor bör göras. I planförslaget föreslås att förskolebarnens lekmiljöer tillgodoses inom allmän lekplats på parkmark och samnyttjas med allmänheten. Idag nyttjas parkmark mot kv. Alnmåttet som en förskolegård för förskolorna i kvarteret. På det sättet blir den nya allmänna lekplatsen i västra delen av parken ett likvärdigt alternativ för lekmiljöerna i Skånegläntan i parkens östra del. Den nya allmänna lekplatsen utformas så att barnen kan leka säkert i parken samtidigt som buss- och cykeltrafik sker mellan parkens två delar.*

*Det är inte aktuellt att pröva nya lokaliseringar för en ny skola eller förskola inom ramen för planuppdraget. Kontoret ser fördelar med att nya förskolelokaler får utrymme i det nya bostadskvarteret. På det sättet utnyttjas marken i området effektivt och bottenvåningen i kvarteret får en offentlig och varierande utformning vilket anser kontoret blir positivt för upplevelsen av parkrummet.*

*Förslaget att pröva möjligheter för en ungdomsgård inom kv. Ögonmåttet förmedlas till fastighetsägaren Stockholms AB. Förslaget att pröva möjligheten för nya förskoleplatser i kv. Ögonmåttet ryms inom pågående arbete med tilläggsbestämmelser för centrumverksamheter i bottenvåningen. Dock har denna lösning inte prövats under planarbetet eftersom syftet med underliggande detaljplan har varit att de förskolorna som föreslås rivas får plats i det planerade bostadskvarteret och att marken som frigörs delvis omvandlas till nya park- och torgytor och delvis bebyggs med ett parkhus. Kv. Ögonmåttet ingår inte i det aktuella planområdet varför förslagen ovan behandlas inte vidare i denna redogörelse.*

*Förslag på åtgärder utanför planområdet noteras utan vidare behandling inom denna detaljplan.*

## **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

En överväldigande majoritet av de inkomna synpunkterna motsätter sig exploatering av Rosenlundsparken. I motståndet kan några olika ståndpunkter urskiljas: En majoritet är negativa till den föreslagna exploateringen och vill bevara parken intakt, men önskar att den rustas upp. Många av dessa har förslag på vad upprustningen borde inkludera. Ett flertal berörda anser att parken är bra som den är och inte behöver förändras alls. Ett fåtal är positiva till bebyggelse och upprustning av parken, men har synpunkter på planförslaget utformning. Ett litet antal berörda är positiva till planförslaget i sin helhet.

Majoriteten av de inkomna synpunkterna motsätter sig särskilt den föreslagna bussgatan, då den delar av Rosenlundsparken i två delar och försämrar dess kvalitet, utgör en olycksrisk för lekande barn samt att planförslaget ej kan garantera att det inte blir blandtrafik på gatan i framtiden.

En majoritet är negativa till föreslagen bebyggelse i Rosenlundsparken:

- Södermalm är tätbefolkat, det är ont om parkmark och alla parker behövs i innerstaden. Det finns bättre lämpade platser att bygga på
- Tillskottet av bostäder är litet och motiverar inte minskad parkmark
- Parken bör istället rustas upp i enlighet med ambitionerna stadens Parkplan från 2009
- Parken är mycket väl använd och uppskattad som den är, särskilt av barn och deras föräldrar
- Parkens vilda och oordnade karaktär är unik, alla områden behöver inte vara tillrättalagda. Topografin och växtligheten är särskilt värdefull för barns lek och motoriska utveckling
- Exploatering vore ett ingrepp i och förstörelse av en samtidshistorisk värdefull miljö
- Bebyggelsen försämrar boendekvaliteten i befintliga kvarter med avseende på ljusinsläpp, insyn, buller och försämrad luftkvalitet
- Planförslaget strider mot stadens egna program och ambitioner
- Parken klarar inte fler människor och mer slitage
- Allmänintresset av att ha en sammanhållen park väger tyngre än enskilt intresse av exploatering
- Bebyggelsen bryter stadens befintliga parksammanhang ur ekologiska och biologiska avseenden. Parken behövs för rening och infiltrering. Bebyggelse försämrar parkens luftkvalitet då biltrafiken ökar

En majoritet motsätter sig den föreslagna bussgatan genom parken:

- den delar upp en välanvänd park i två delar och försämrar dess kvalitet
- den ökar olycksrisken för barn som leker i parken
- den begränsar barns lek och medför att föräldrar alltid måste vaka över dem
- det går inte att säkerställa att bussgatan inte blir en framtida gata för allmän trafik, då planförslaget ej styr trafikslag
- bussgatan kommer bli en smitväg för biltrafik
- befintlig bussgata är bättre, då den ligger avsides i en del av parken som är skuggad
- att Hallandsgatan blir parkmark är inte tillräcklig kompensation
- förändringen av buss 55:s sträckning minskar antalet hållplatser och försämrar servicen

Ett stort antal människor är negativa till den föreslagna förändrade stadsstrukturen:

- Befintlig stadsstruktur är uppskattad, kvarterstaden behöver inte dominera som struktur
- Människor väljer att bo i området med anledning av befintlig stadsstruktur, det är ett lugnt område utan trafik. Trafiksepareringen uppskattas särskilt av barnfamiljer

Ett stort antal människor anser att planförslaget innebär särskilt negativa konsekvenser för barn:

- Planförslaget saknar barnkonsekvensbeskrivning och är motstridigt mot barnkonventionens regel att alltid beakta barns bästa i fysisk planering
- Det är dumt att riva fungerande förskolor
- De föreslagna utsläppsgårdarna försämrar och begränsar barns lekmöjligheter och utemiljö. Det är ett ökat problem med mindre gårdar generellt i staden. Otryggheten för barn ökar när de inte har en egen gård
- Planförslaget försämrar barns hälsa genom den olycksrisk och försämrade luftkvalitet som ökad trafik innebär

De intressekonflikter som föreligger kan sammanfattas till att de berör:

- Bebyggelse i Rosenlundsparken
- Anläggandet av en bussgata genom Rosenlundsparken
- Förändrad stadsstruktur i planområdet
- Planförslagets negativa konsekvenser för barn.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget ger möjlighet till attraktivare, mer tillgängliga och användbara park- och torgytor när den befintliga förskolan flyttas och placeras tillsammans med planerade bostäder där parken idag har lägsta vistelsevärden. Den befintliga bussgatan i parkens södra del föreslås få en ny sträckning för att ge plats för nya parkytor i södra delen av parken. Den redan existerande nordsydliga gång- och cykelkopplingen föreslås stärkas med busstrafik vilket kan ge bättre tillgänglighet till både parken och bebyggelsen i området.

Stadsbyggnadskontoret anser att genom att förnya och nyskapa parker och natur samtidigt som man anlägger ny bebyggelse och gator kan befintliga stadsområden utvecklas och stadsmiljön som helhet kan bli kvalitativt bättre och mer tillgänglig för flera. Kontoret bedömer att fördelar med att befintlig bussträcka får en ny sträckning och ingår i ett redan välanvänt nordsydligt stråk som gör Rosenlundsparken mer tillgänglig och kopplar ihop stadsdelen samt att parkytorna kan utnyttjas på ett mer effektivt sätt motiverar stadsbyggnadskontorets förslag på att bibehålla bussgatan i granskningsförslaget. Att kunna utöka delen av parken med högsta vistelsevärden och göra den mer trafiksäker samt att kunna komplettera den med nya funktioner och ta vara på att parkrummet kan avslutas på ett naturligt sätt med en bergskärning ser kontoret som en klar fördel. Kontoret bedömer att planförslaget följer Promenadstadens intentioner om ett effektivt och hållbart utnyttjande av stadens mark, tillgång till naturmark och satsning på miljövänliga trafikslag. Planförslaget bedöms följa översiktsplanens strategier för att stärka centrala Stockholm och koppla samman stadens delar i syfte att skapa en attraktiv och variationsrik stad samt ge förutsättningar för mångfald och stadsliv.

Stockholm befinner sig i en intensiv utvecklingsfas och att stadens befolkning ökar medför bl. a. att flera kommer att behöva dela på samma offentliga ytor såsom parker, torg och gator. Därför är det viktigt att se över och utveckla de befintliga parker där man ser potential att kunna erbjuda bättre rekreationsmöjligheter. En sådan satsning medför att Stockholms parker behöver planeras utifrån olika behov så att alla medborgargrupper får möjlighet till rekreation och naturupplevelser i staden. Kontoret bedömer att avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen som hittills har gjorts i planarbetet med Rosenlundsparken tar hänsyn till allmänhetens behov av tillgång till parkmark i

staden. Det parkprogrammet som tillhör planförslaget visar stadens ambitionsnivå och förslag på satsningar så att Rosenlundsparken kan användas mer effektivt av flera.

### **Föreslagna förändringar**

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Gatuhöjdsättning och utformning samt bottenvåningarnas innehåll utmed de planerade gatorna
- Parkhusets placering i Åsögatans fond och bearbetad utformning utifrån juryutlåtandet
- Planförslagets påverkan på barn
- Hur behovet av bil- och cykelparkeringsplatser tillgodoses
- Planförslagets påverkan på solförhållanden, bullersituation och trafiksituation i området
- Förskolornas utemiljöer
- Mötet mellan trappan i kv. Linjalen och Swedenborgsgatans förlängning
- Parkprogrammets innehåll.

Kontoret föreslår att förslaget revideras och kompletteras enligt följande:

- Planhandlingarna för detaljplanen för Rosenlundsparken och för tillägsbestämmelser för kvarteren Linjalen och Ögonmättet kompletteras så att kopplingen mellan ärenden tydliggörs.
- Planförslaget bearbetas så att den nya bebyggelsen och gatustrukturen anpassas till de befintliga kvarteren bl. a. vad gäller höjdsättning.
- Gatusektioner för gångfartsgatan och norra gatan ses över. Norra gatans bottenvåning provas för bokaler i syfte att variera gaturummet. Norra gatans utformning kommer att ses över avseende tillgänglighet för brandbilar för kv. Ögonmättet.
- Swedenborgsgatan föreslås få trädplanteringar på generösa trottoarer mot kv. Linjalen och mot parkytor. 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 föreslås dimensioneras utifrån att två bussar ska kunna mötas och för att möjliggöra angöringstrafik till eventuella framtida lokaler i kv. Linjalens södra del som föreslås i tillägsplanen för kv. Linjalen och Ögonmättet. Körbanans bredd föreslås minskas från 7,0 meter till 6,5 meter i granskningsförslaget.
- Parkhusets placering revideras så att huset upplevs tydligare som en solitär i stadsrummet enligt principen ”hus i park”. Placering i Åsögatans fond föreslås provas till granskningsförslaget.
- Parkhusets placering och arkitektoniska uttryck ska tillföra parken och området nya kvaliteter och nya möjligheter för att kunna vistas i parken.

Parkhusets gestaltning utvecklas utifrån tävlingsutlåtandet: bottenvåningen utvecklas så att den annonserar sig mot Swedenborgsgatans förlängning och parken ännu tydligare, norra fasaden utvecklas för att bli mer inbjudande och levande, taket ska få en genomarbetad gestaltning och en terrass. Möjlighet till att åstadkomma ljusare lägenheter utan att byggnadens tjocklek behöver förändras utreds.

- En uppdaterad solstudie tas fram.
- Mötet mellan trappan i kv. Linjalen och Swedenborgsgatans förlängning ses över.
- Barnkonsekvensbeskrivning tas fram och barnperspektivet utvecklas i planhandlingar.
- Parkprogrammet revideras utifrån föreslagna bearbetningar. Lämplig lokalisering för en dagvattendamm prövas.
- Hur östra parkytor möter Västgötagatan studeras. Korsningar Swedenborgsgatans förlängning och Magnus Ladulåsgatan/Grindsgatan studeras.
- Planhandlingar tydliggörs avseende avfallshantering och leveranser till förskolan samt kompletteras med att höga krav på kvalitet på förskolornas uteplatser utformning ska ställas.
- Planhandlingar kompletteras med uppgifter om antalet parkeringsplatser som kan finnas till förfogande i kv. Linjalen. Planförslaget ses över avseende parkeringsmöjlighet i direkt anslutning till entréer mot gångfartsgatan eller en annan lösning som tillgodoser tillgänglighetskrav för den sydöstra huskroppen i det nya kvarteret.
- Planbeskrivning kompletteras avseende dagens bullersituation, lågfrekventa bullret från planerad bussgata och bullernivåerna på lektyr utomhus för förskolor samt jämförelser med dagens situation tydliggörs.
- Planbeskrivning kompletteras avseende planförslagets övergripande konsekvenser för trafiken i närområdet och därmed övriga hälsofrågor.
- Planbeskrivning revideras avseende rekommendationer för vibrationshastighet.
- Behov av gemensamhetsanläggningar och/eller servitut för ledningsnät utreds.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.



## Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2011-01691-54. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

### Statliga och regionala myndigheter och förbund

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att det utifrån nu kända förutsättningar inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap § PBL.

Länsstyrelsen påpekar att dagvattennätet mynnar i Årstaviken och att det är kraftigt förorenat med avseende på såväl näringsämnen som miljögifter. Genomförda åtgärder under senare år har dock påverkat vattenkvaliteten positivt.

#### Trafikförvaltningen SLL

Trafikförvaltningen konstaterar att en ändrad linjedragning av buss 55 är en bra dragning för linjen då den blir rakare och restiden kortare. Dock medför detta konsekvenser i form av tillkommande buller för bebyggelsen längs den tänkta bussgatan.

De konstaterar att man i de bullerberäkningar som finns i planhandlingarna utgår från A-vägd bullernivå. I busstrafiken har man problem med C-vägd nivå, det s.k. lågfrekventa buller. I befintlig miljö är det svårt att åtgärda då det inte är säkert att det räcker med fönsteråtgärder. Trafikförvaltningen önskar se ytterligare bullerberäkning för att kunna göra en slutlig bedömning av om det är lämpligt att flytta linje 55.

Om en flytt blir aktuell bör ett avtal tecknas mellan kommunen och Trafikförvaltningen/SL för att säkerställa bullerproblematiken. Detta bör ske innan planen antas.

Trafikförvaltningen konstaterar att delar av planområdet befinner sig inom tunnelbanans riskområde vilket innebär att kontakt ska tas med Trafikförvaltningen i god tid innan arbetena påbörjas. Eventuellt måste ett genomförandeavtal tecknas mellan Trafikförvaltningen/SL och exploatören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande regleras med anledning av närheten till tunnelbanan. Detta bör ske innan detaljplanen är antagen. Med anledning av att den planerade bebyggelsen ligger i närheten av tunnelbanan bör plankartans störningsskydd kompletteras med att bostäder ska grundläggas så att eventuella vibrationer från tågpassage ej överstiger 0,3 mm/sek i bostad. Det är också viktigt att bostäderna utformas så att stomljud från tunnelbanan i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage.

## Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

SSBF förutsätter att brandposter är anordnade enligt reglerna för konventionellt system för brandvattenförsörjning samt att planbeskrivningens avsnitt om Räddningstjänst beaktas i den fortsatta projekteringen.

De påpekar att om utrymning via brandförsvärets stegfordon förutsätts ska detta möjliggöras från varje lägenhet i byggnad högre än 4 våningar. Avståndet från uppställningsplats för stegfordon till husvägg får ej överstiga 9,0 meter. SSBF anser dock att utrymning genom att förse byggnaderna med minst ett trapphus Tr 2 är att föredra.

## Trafikverket

Ingen erinran. Trafikverket har berett ärendet i samråd med Swedavia Bromma flygplats.

## Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

### Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra.

### Stadsdelsnämnden

Stadsdelsnämnden är i stort positiva till de tilltänkta byggplanerna som medför välbehövliga tillskott av bostäder och förskolor som kommer att ge en positiv effekt på stadsmiljön i allmänhet. Stora delar av den tilltänkta upprustningen av Rosenlundsparken är också synnerligen välkommen.

Med utgångspunkt i medborgarförslag som har kommit in till stadsdelsnämnden anser nämnden att det är bra att förslaget till detaljplan innehåller en konstgräsplan, men sämre att hundrastgården som idag finns i området försvinner. Då behovet av hundrastgårdar på Södermalm är stort och då det finns få andra hundrastgårdar i närheten önskar de att detaljplanen kompletteras med en hundrastgård.

Nämnden avstyrker anläggandet av den nya bussgatan med den tilltänkta utformningen, framför allt med hänvisning till barns säkerhet som de anser behandlas alltför lättvindigt i detaljplanen.

Utifrån erfarenhet av andra bussgator på Södermalm uttrycker nämnden en oro för att andra bilister kommer att använda bussgatan som smitväg. Nämnden konstaterar också att för buss 55 innebär den tilltänkta omläggningen en högst marginell tidsbesparing, och sammantaget anser de att nackdelarna överstiger fördelarna med bussgatan.

### Stadsdelsförvaltningen

Stadsdelsförvaltningen är positiva till att planförslaget innebär att lägenheter tillkommer i ett centralt läge med närhet till service och kollektivtrafik.

Förvaltningen konstatera dock att bussgatan kommer att utgöra en tydlig barriär mellan den västra och den östra delen av parken. Om den föreslagna

bussgatan ändå ska anläggas bör den enligt förvaltningen vara så smal som möjligt så att endast en buss kan passera gatan åt gången, detta för att minimera risken för otillåten smittrafik. Enligt förvaltningen framgår det inte tydligt i planeringsunderlaget på vilket sätt den föreslagna bussgatan tillför området ett mervärde ur kollektivtrafikhänseende.

Förvaltningen konstaterar att den framtagna barnkonsekvensbeskrivningen inte på ett tydligt sätt beskriver bussgatans konsekvenser för barn i området vilket är en brist.

Förvaltningen anser att det är positivt att den nya bebyggelsen får ett attraktivt arkitektoniskt uttryck som kan bidra till ett intressant inslag i området. Positivt är också att planen möjliggör verksamhetslokaler i bottenplanen i husen och att nya rumsbildningar skapas vid det tänkta parkhuset. Förvaltningen poängterar dock att det är angeläget att den nya bebyggelsen i utformas så att den minimerar påverkan på den befintliga bebyggelsen med avseende på skuggningseffekter.

Vid upprustningen av parken vill förvaltningen poängtera vikten av att tillgängligheten för funktionshindrade tryggas i den kuperade delen av parken som ligger i anslutning till kvarteret Alnmåttet. En kommande upprustning av Rosenlundsparken bör innebära att parken får tydliga entréplatser vid bland annat hörnet av Hallandsgatan/Grindsgatan och vid Västgötagatan.

#### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att konsekvenserna av lågfrekvent buller till befintliga bostäder och trafik tydliggörs för den planerade bussgatan.

Nämnden anser att konsekvenserna är bristfälligt beskrivna utifrån miljö- och hälsosynpunkt av att bygga en ny bussgata genom Rosenlundsparken, och de anser att kompletteringar bör göras i beslutsunderlaget och att förslaget jämförs med nuvarande bussgata.

De konstaterar att den nya bussgatans trafik kommer att innebära risk för lågfrekvent buller till bostäder. Enkelsidiga lägenheter är särskilt utsatta vid lågfrekvent buller, och de påpekar att det finns enkelsidiga lägenheter såväl i kv. Linjalen som i kv. Ögonmåttet som vetter mot den föreslagna bussgatan. Bedömningsgrunder för lågfrekvent buller utgörs av Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6). Nämnden efterfrågar också en redovisning av bullernivåerna på lektyr utomhus för förskolor och skriver att dessa inte bör vara exponerade för trafikbuller över 55 dBA.

De skriver att gatan bör anges som bussgata på plankartan för att undvika tillkommande buller från t ex smittrafik. Nämnden ser positivt på ambitionen att utföra fönsteråtgärder för enkelsidiga lägenheter mot bussgatan och skriver att ambitionsnivån bör vara ljudklass B för dessa lägenheter.

Nämnden anser att handlingarna tydligare bör beskriva de övergripande konsekvenserna som en ny bussgata skulle innebära för trafiken i närområdet och därmed för hälsofrågor som t ex buller. De ger exempel på konsekvenser vid omkringliggande gator om den befintliga bussgatan tas bort och all trafik tillåts passera mellan Tjurbergsgatan och Västgötagatan. De anser att platsen bör ges en lämplig markanvändning och exemplifierar med en grön parkentré

som prioriterar gång- och cykeltrafik. De anser vidare att befintlig återvinningsplats bör finnas kvar.

Nämnden är positiv till stadsbyggnadskontorets förslag till ny bostadsbebyggelse. Den parkmark som ianspråktas anser nämnden kompenseras med den gröna yta för rekreation som skapas där den nuvarande förskolan finns och bussgatan som övergår i parkmark. Nämnden förordar att förskolornas lekytor utomhus ordnas omedelbart öster om de byggnader där förskolorna är lokaliserade, en plats som erbjuder större ytor för barnen än de detaljplanen föreslår inne på gården. Risken för buller och säkerhetsaspekter som följer av närheten till den föreslagna bussgatan måste dock beaktas.

Frågan om dagvattenhantering och översvämningsrisker har bearbetats på ett bra sätt genom den genomförda dagvattenutredningen. Att tillföra parkmarken synligt vatten i form av dagvattendammar kan, enligt nämnden, kombinera dagvattenhantering/klimatanpassning med att stödja ett lokalt djur och växtliv i parken.

#### Trafikkontoret

##### *Park*

Trafikkontoret har inga invändningar på ny bostadsbebyggelse i Rosenlundsparken, men påpekar att det råder brist på parker i området. I Parkplan Södermalm från 2009 föreslås att hela den nordvästra delen införlivas med nuvarande park för att skapa en större, sammanhängande park, vilket omöjliggörs med den nya bebyggelsen. I samma plan beskrivs också parken som en viktig spridningskorridor för ekologiska värden mellan Tantolunden och Vitabergsparken, något som trafikkontoret befarar försämrats i och med den nya bebyggelsen. De är positiva till att förskolebyggnaden i parkens mitt tas bort då detta möjliggör en bättre park.

##### *Gata*

Trafikkontoret anser att förlängningen av Swedenborgsgatan medför bättre tillgänglighet då trappan och rampen vid Magnus Ladulåsgatan byggs bort. Kontoret ser också positivt på att befintlig bussgata i parkens sydöstra del – som också är den mest frekventerade delen av parken - omvandlas till park. Dock befarar kontoret att den nya gatan genom parken kommer att utgöra en barriär som gör området intill gatan mindre användbart. Gatan riskerar också att bli en smitväg för biltrafik och påpekar att stora ansträngningar bör göras för att undvika detta, till exempel genom smalare körbana, cykelväg parallellt med körbanan och/eller fysiska hinder för att omöjliggöra smittrafik.

##### *Parkering*

Trafikkontoret noterar att föreslaget p-tal om 0,5 p-platser/lägenhet löses genom planerat garage i kvarterets souterräng, men påpekar att det dock inte framgår hur många platser som kan finnas till förfogande i kvarteret Linjalen om del av garaget där omvandlas till lokaler. Trafikkontoret anser även att p-talet är för lågt satt och hänvisar till stadens p-tal som är 1,0. Kontorets rekommendation är ett p-tal om minst 0,7. Kontoret uppskattar det väl tillgodosedda behovet av cykelparkeringar samt deras tillgänglighet och funktionalitet.

### *Avfall och distributionstrafik*

Ett förtydligande av förskolans avfallshantering önskas, då avståndet mellan den norra gatan och den planerade förskolan är längre än vad stadens riktlinjer för sophantering anger. Då miljörum ska kunna angöras 10 m från den norra gatan måste samtliga miljörum förläggas till fastigheterna längst norrut. Detta innebär ett gångavstånd på mindre än 100 meter från övriga entréer vilket är acceptabelt. Även leveranser till förskolan bör ses över, då avståndet mellan varubilens bakgavellyft och varumottaget riskerar att bli för långt. Det är, påpekar Trafikkontoret, angeläget att avståndet blir så litet som möjligt.

### *Belysning*

Trafikkontoret anser att det finns behov av att se över belysningsplanen för offentlig mark inom projektet.

### *Tillgänglighet*

Det framgår inte i planbeskrivningen hur man avser att beakta det faktum att områdets topografi medför bristande tillgänglighet – t.ex. vilka stråk som är tillgängliga eller om tillgängligheten kan förbättras i samband med exploateringen. Detta problem blir tydligt för den sydöstra huskroppen vars enda tillgängliga entré ligger mot gångfartsgatan. Eftersom parkering inte får ske på gångfartsgatan måste parkeringsmöjlighet i direkt anslutning till hiss finnas till alla trapphus.

### *Stockholms stadsmuseum*

(Stadsmuseet påpekar att stadsmuseet har gjort en kulturhistorisk klassificering av all bebyggelse på Södermalm äldre än 1960-talet. Bebyggelsen i anslutning till planområdet, kvarteren Linjalen, Alnmåttet oh Ögonmåttet är uppförd på 1960-talet och således inte klassificerade. I närheten finns grönklassade byggnader. Rosenlundsparken började anläggas på 1930-talet som en del av ett öst-västligt stråk mellan Vita bergen och Tantolunden med målet att få in rymd i stenstaden. När kvarteret Linjalen byggdes på 1960-talet utökades parkens yta och bebyggelsen uppfördes utifrån stadsbyggnadsidealet hus i park, med syfte att få in ljus i lägenheterna och ha nära till luft och grönska.)

Stadsmuseet bedömer att föreslagen utbyggnad mellan kvarteret Ögonmåttet och Alnmåttet inte kommer att påverka kulturhistoriska värden negativt. De bedömer dock att risk finns för att parken delas i två delar av föreslagen bussgata. Den öst-västliga siktlinjen i parken riskerar att brytas av bussgatans sträckning. Höjden i väster är ett viktigt blickfång och motiv i parken. Den föreslagna bussgatan bör utgå ur planförslaget.

### *Rådet till skydd för Stockholms skönhet*

Skönhetsrådet anser att det aktuella planärendet och planärendet för kv. Linjalen och Ögonmåttet är sammankopplade och måste behandlas i ett sammanhang. De anser att kopplingarna mellan ärendena är svaga i remisshandlingarna, särskilt vad avser de befintliga kvarterens anpassning till den nya bebyggelsen och gatustrukturen.

Rådet lyfter platsens betydelse som skärningspunkt mellan Nytorget i öster och Mariatorget i norr och anser att det är logiskt och rimligt att Swedenborgsgatan



förlängs söderut som ett sätt att förtydliga detta. De poängterar gatan måste utformas med omsorg så att den upplevs som en gata och inte en väg. Rådet är inte negativt till det nya bebyggelsekvarteret med hänvisning till att den mark som tas i anspråk har karaktären av överbliven mark. De föreslår att bebyggelsen utformas mer som ett storgårdskvarter än som den föreslagna öppna kvartersstrukturen för att bättre ta tillvara den befintliga topografin.

Skönhetsrådet är starkt kritiskt till att de föreslagna förskolorna endast förses med utsläppsgårdar där personalen förutsätts ta med barnen till en lekpark.

Rådet är kritiskt till den arkitektoniska utformningen av bebyggelsen i det nya kvarteret. De anser också att den framtida utformningen av kv. Ögonmåttet är bristfälligt hanterat och de saknar redovisning av hur den befintliga bebyggelsen och gårdar möter gatan. De föreslår en sammanlänkning av de södervända gavlarna med nya volymer i en eller flera våningar för att skapa mervärden. De önskar också tydligare visioner för bottenvåningarna mot Magnus Ladulåsgatan i de båda kvarteren.

Skönhetsrådet är positiva till en generös trapplösning mellan kv. Linjalen och Rosenlundsparkens västra del men anser att mötet med den förlängda Swedenborgsgatan är oklart. Detta förstärks av det nya Parkhusets otydliga placering i förhållande till stråket, vilket utgör en förlängning av Åsögatan. Rådet betonar vikten av att Åsögatans närvaro även fortsättningsvis får upplevas genom kvarteret, d.v.s. den trädplantering som föreslås i stråket bör omprövas.

Med ovanstående erinringar och synpunkter tillstyrker Skönhetsrådet planförslaget.

#### **Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor**

Rådet noterar att området är kuperat och kommer att förses med trappor. För att området ska bli tillgängligt för alla ska trappor kompletteras med gångvägar och/eller ramper av rätt längd och med rätt lutning.

I planbeskrivningen nämns att detta är en målsättning. Rådet förutsätter att det fortsatta arbetet kommer att leda till att alla, såväl med som utan funktionsnedsättning, kan nyttja utemiljön på lika villkor.

#### **Stockholms Parkering AB**

Stockholm Parkering är i grunden positiva till planförslaget med hänvisning till att förändringen kommer att bidra till en fortsatt positiv utveckling av stadsdelen Södermalm.

Tillgången av parkeringsplatser i detta område är idag mer än väl tillgodosedd. Stockholm Parkering anser att behovet av parkeringsplatser för dessa nya bostäder kan helt eller delvis tillgodoses genom parkeringsköp. Stockholm Parkering anser att det skulle gynna det allmännas intresse att utreda frågan om parkeringsköp.

## Övriga remissinstanser

### Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten konstaterar att det i östra delen av planområdet finns vatten-, spillvatten-, och dagvattenledningar som idag ligger på körytor, som kommer att hamna på parkmark längs områdets södra delar enligt planförslaget. Befintlig vattenledning i Siargatans förlängning norrut bör inte byggas över med större fasta lekredskap. Brunns- och ventilbeteckningarna för dessa måste anpassas till eventuella markjusteringar till följd av planförslagets genomförande. Ny bostadsbebyggelse kan anslutas till planerade VA-ledningar i ny gata norr om planerad bebyggelse. Gemensamhetsanläggningar kan bli aktuellt. Stadens avvattning av gata söder om bebyggelsen måste troligen anslutas till fastighetens installation med anslutning norrut. Gemensamhetsanläggningar kan bli aktuella.

Stockholm vatten understryker vikten av att markhöjder och grönytor planeras med tanke på i första hand lokalt omhändertagande av dagvatten, och i andra hand fördröjning innan avledning sker till dagvattenledningar.

### Fortum Distribution AB

Fortum Distribution framför att de har befintliga elledningar i parken som ska beaktas. I övrigt har de inget att erinra.

### AB Fortum Värme

Konstaterar att de har fjärrvärmeledningar i området. Eventuell flytt av ledningarna regleras enligt gällande avtal. Det finns möjlighet till fjärrvärmeanslutning.

### TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har befintliga teleanläggningar till befintliga byggnader och inom parkområdet. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sitt nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenät till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna.

### Hyresgästföreningen Södermalm

Hyresgästföreningen Södermalm avstyrker bussgata genom förlängning av Swedenborgsgatan till Grindsgatan. Den anser inte att man ska dela av parken med en gata med hänsyn till barnen som leker där. Hyresgästföreningen Södermalm tillstyrker förslaget om ny bebyggelse då behovet av bostäder är mycket stort.

### Naturskyddsföreningen

Storstockholms naturguider, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, anser att Rosenlundsparken med omnejd är unikt och bör bevaras som ett större bilfritt område. Föreningen vill förstärka parkens befintliga kvaliteter genom att att åstadkomma bilreglerade övergångsställen, övergångsstället i höjd med övrig mark där bilar måste köra upp för att komma över, vid alla entréer till



grönytorna i anslutning till parken. Föreningen anser även att alla tillträdesvägar från skolor och förskolor ska vara gångtrafikantprioriterade.

### **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

Följande sakägare, fastighetsägare och tomträttsinnehavare utanför planområdet enligt fastighetsförteckningen, har inkommit med yttranden, som finns redovisade i den ämnesvisa sammanställningen ovan.

- BRF Alnmåttet (Alnmåttet 1)
- AB Stockholms hem (Ögonmåttet 1, Vattenpasset 10)
- Brf Designationen (Designationen 2,3)
- Katarinagruppen HB (Verktummen 3)
- Stockholms stads parkerings AB (Gamen 14, 3D-utrymme)

### **Övriga**

Då det har kommit in en stor mängd yttranden från berörda är dessa sammanfattade i ett separat dokument, och synpunkterna finns med i den ämnesvisa sammanställningen ovan.

Susanne Werlinder  
planchef

Monika Rudenska  
planarkitekt