



STADSBYGGNADS KONTORET

Planavdelningen
Eva Strömbäck
Tfn 08-508 282 52

Bilaga 3

PLANBESKRIVNING

1 (17)

2011-10-05
Rev 2012-02-27

Dp 2008-06143-54

Detaljplan för områden vid
Bryggvägen och Gröndalsvägen
del av fastigheten Gröndal 1:1 m fl
i stadsdelen Gröndal i Stockholm
Dp 2008-06143-54

HANDLINGAR

Planen består av en plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning och en genomförandebeskrivning. Ett kvalitetsprogram för områdets yttre gestaltning samt markbehandling upprättas som komplement till planhandlingarna.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen syftar till att skapa en ny stadsbebyggelse med blandat innehåll av bostäder och verksamheter.

Planen möjliggör ca 320 nya lägenheter. En ny offentlig plats tillskapas vid vattnet med bryggor, och allmänna vistelsezoner. En ny allmän park tillskapas i mitten av området.

PLANDATA

Planområde och markägförhållanden

Planområdet, omfattar ca 3,1 ha, och utgörs i huvudsak av områden längs Bryggvägen och Ekensbergshöjden och avgränsas av Mälaren i norr. Berörda fastigheter är: Gröndal 1:1, 1:16, samt Paddeln 1 som är i stadens ägo. Gröndal 1:19 som ägs av Tietoenator Sverige AB. Storseglet 3 ägs av GE Real Estate söder KB. Storseglet 5 och Gröndal 1:18 vilka ägs av Aromatic Fastigheter AB.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Gröndal anges i översiktsplanen, ÖP 99, som tät stadsbebyggelse där komplettering kan ske i enlighet med områdets egna förutsättningar, i första hand för lokala behov och genom byggande i goda kollektivtrafiklägen. Enligt översiktsplanen bör staden byggas inåt och redan exploaterad mark återanvändas och äldre industriområden omvandlas till stad.

Enligt översiktsplanens riktlinjer eftersträvas även ett sammanhållet strandstråk mellan Årstaskogen och Vinterviken. Möjligheterna till strandpromenad längs Mälarstranden är på sina ställen begränsade, då arbetsplatser blockerar strandkanten. Gröndals centrala delar är i Byggnadsordningen redovisad som äldre förstad. De har med tiden vuxit samman med omgivande bebyggelse från 1930-40-talen. Enligt byggnadsordningen kan små kompletteringar ske utanför själva kärnan.

I den nya översiktsplanen för Stockholm "Promenadstaden" som antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2010, redovisas Gröndal fortsatt som tät stadsbebyggelse. Där redovisas även att staden bör verka för att skapa attraktiva stråk och bättre möjligheter till rekreation vid stadens vatten. Utbyggnaden av strandpromenader ska fortsätta och bristande länkar ska om möjligt åtgärdas. I samband med omvandling av hamn- och industriområden, ska tillgängliga, levande och tillräckligt breda stråk skapas. Dessutom bör planeringen i vattennära lägen i de viktigaste stråken beakta framtida behov av kajlägen.

Gällande detaljplaner

För området, gäller stadsplanerna, detaljplanerna och generalplan Pl 2989A, Pl 3025A, Pl 3305, Pl 37,04, Pl 5111, Gpl 5355, Pl 6139, Dp 93043A samt Dp 93082, fastställda 1944, 1946, 1947, 1950, 1957, 1960, 1963, 1996 samt 1996. Berörda områden är i planerna avsett för vattenområde, industri-, idrotts-, gatu- och parkändamål. I generalplan från 1960 anges trafikområde för Essingeleden. Planerna upphävs helt eller delvis.

BAKGRUND

Inom stadsdelen Gröndal med angränsande stadsdelar Liljeholmen, Aspudden och Midsommarkransen pågår ett stort stadsutvecklingsarbete. Inom Liljeholmen – Lövholmen kommer över 5 000 nya lägenheter att byggas, vid Telefonplan omkring 2 000 nya lägenheter.

Staden arbetar medvetet med en utveckling av stadsstråken mellan Södermalm – Liljeholmen – Telefonplan – Axelsberg – Gröndal med syftet att binda samman stadsdelarna och skapa en tätare, sammanhållen stadsbygd, samt stärka Liljeholmens funktion som lokalt centrum och knutpunkt. Områden längs stråken kommer därmed att genomgå en förändring mot mer innerstadslika förhållanden. Områdena planeras därför utifrån samma förutsättningar som gäller för innerstaden vad gäller trafik, miljö, bebyggelsetäthet etc.

Målet är att skapa stadsmässiga miljöer med alla dess komponenter, en helhet med bostäder, verksamheter, service, torg och parker m m.

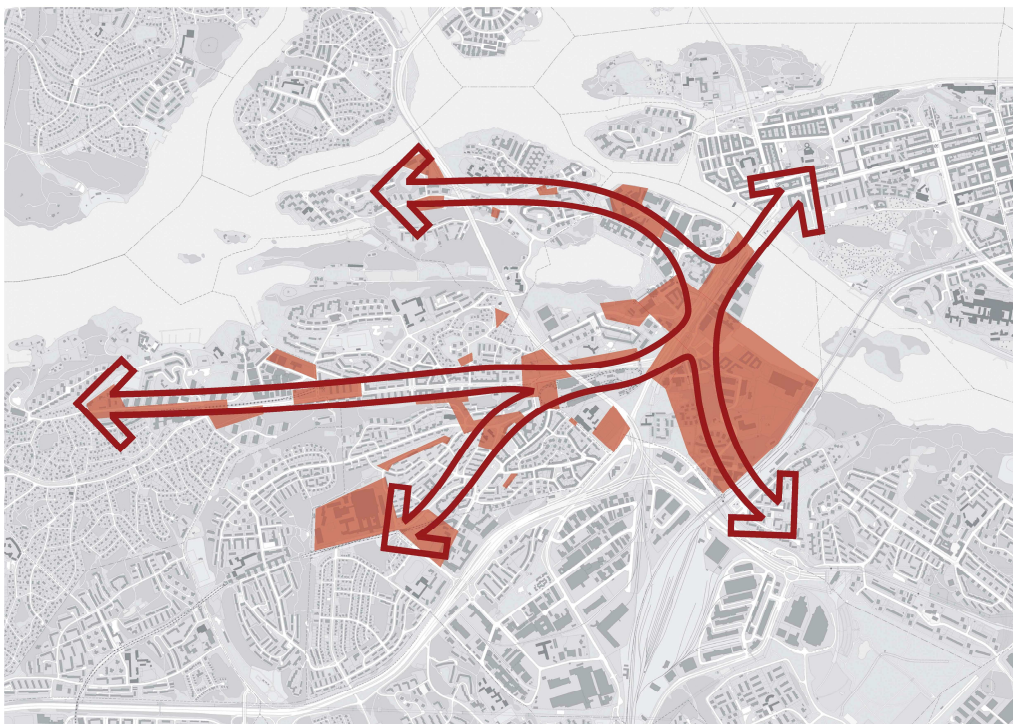


Illustration: Föreslagna bebyggelseområden i Gröndal, Liljeholmen, Aspudden och Midsommarkransen.

Som ett led i utvecklingsstrategin har exploateringsnämnden beviljat fastighetsbolaget Bygg Vesta AB markanvisning för uppförande av lägenheter längs Bryggvägen och Klyvarvägen i Gröndal. Denna detaljplan omvandlar även två privata industrifastigheter, Storseget 3 och 5, till bostadsändamål, verksamheter och park.

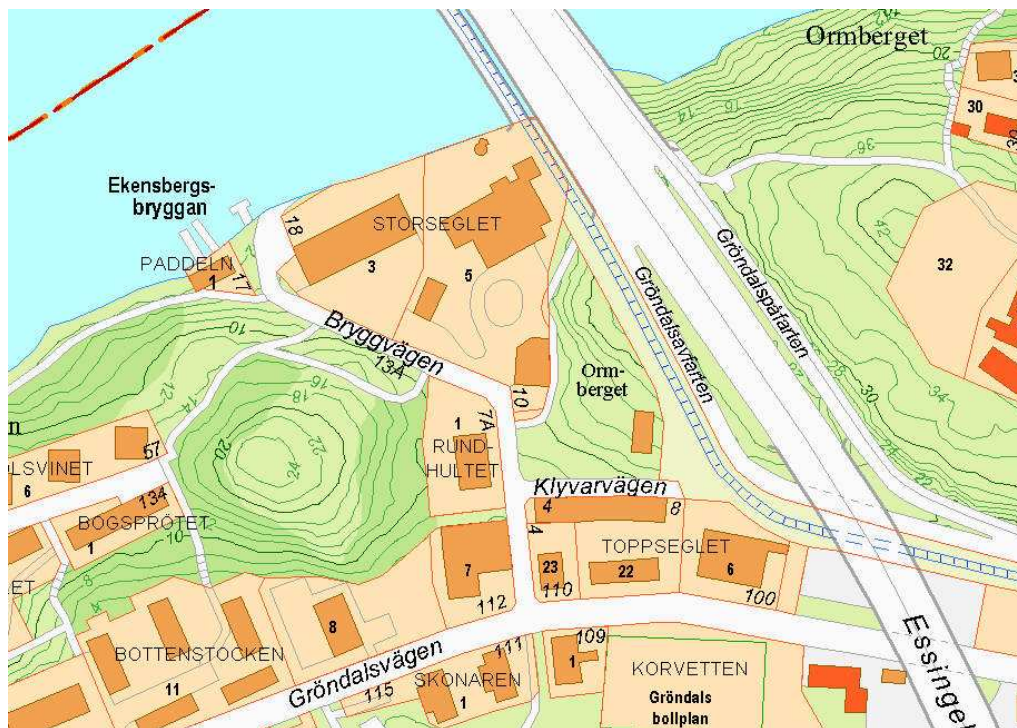
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Nuvarande förhållanden

I Gröndal finns exempel från i stort sett hela Stockholms stadsbyggnads-tradition sedan mitten av 1800-talet. Stadsdelen har successivt byggts ut och har idag en blandning av intressanta och spännande hus från sekelskiftet och framåt vilket ger stadsdelen sin speciella karaktär. Här blandas den traditionella stenstaden med äldre arbetarvillor, stjärnhus, lamellhus, punkthus, terrasshus och bostadshus från 1980-talet. På senare år har även industri- och kontorsbyggnader byggts om till bostäder. Bostadsbeståndet i flerbostadshus består till 41 % av bostadsrätter, till 41 % av kommunala hyresrätter och till 18 % av privata hyresrätter. Andelen småhus understiger 1 %. (USK per 31 december 2008). Lägenheterna i stadsdelen är relativt små och nära hälften ägs av kommunala bolag.

Kulturrehistoriskt värdefulla miljöer och bebyggelse

Aktuellt område utgörs idag i väster av ett relativt brant skogsbevuxet bergsparti och en gata med vändplats och i öster av ett flackare skogsparti och en mer öppen gräsyta. I anslutning till området finns flerbostadshus i varierad skala. Intill Ekensbergsbryggan på fastigheten Paddeln 1 ligger Örnbergs Kanotsällskaps klubbhus uppfört under 1940-talet. Byggnaden är grönklassad och är särskilt värdefull ur kulturrehistorisk synpunkt. Diskussioner pågår i dagsläget med kanotklubben om att flytta verksamheten. På fastigheten Storseget 3 ligger en fabriks- och kontorsbyggnad som uppfördes 1985-1994.



Översiktskarta

I området ligger fastigheten Storseglet 5 bebyggd med en kontors- och fabriksbyggnad från 1945-50. Byggnaden uppfördes för Aromatic Industri AB som bl a tillverkar bageriprodukter men även bedriver forskning och utveckling. Bebyggelsen i kv Storseglet är gulklassad av Stockholms stadsmuseum och har ett visst kulturhistoriskt värde med en positiv betydelse för stadsbilden.

Natur- och rekreationsvärden

I området ligger den vegetationsklädda Ekensbergshöjden där naturmarken sluttar brant ned mot Mälaren på norra sidan och mot dalgången och Gröndalsvägen på södra sidan. På höjden slingrar sig parkvägar och från toppen har man en vidunderlig utsikt. Den skogsklädda förkastningsbranten mot Mälaren har stort värde för stads- och landskapsbilden. Det aktuella bebyggelseområdet ligger inom ett värdefullt kärnområde för ekar.



Flygbild: Nuvarande förhållanden

Mälarstranden är viktig för rekreation och möjligheten att skapa ett sammanhängande gångstråk på brygga längs vattnet bör eftersträvas. Idag finns luckor i strandpromenaden vid Essingeleden och vid industriområdena. Ett sammanhängande gångstråk skulle ge möjlighet att promenera längs stranden från Hägersten till Årstaskogen, via Gröndal och Liljeholmen.



Foto: Utsikt från Ekensbergshöjden. Kontorsbyggnaden på fastigheten Storseglet 3 i förgrunden.

Service

Basservice med bl a två livsmedelsbutiker, post, bibliotek och vårdcentral finns i Gröndals centrum som ligger inom 700 meter från Bryggvägen.

Kollektivtrafik

Gröndal nås med tvärbanan mellan Alvik och Hammarby sjöstad. Gröndalsvägen trafikeras av busslinje 133 mellan Ekensberg och Liljeholmen samt av en när-trafiklinje, buss 907, mellan Gröndal och Axelsberg.

Planen

Planen innehåller i huvudsak bostäder, sammanlagt ca 320 st. Förslaget innebär att kontors- industri- och klubbhuset rivs och ersätts med ny bebyggelse.



Situationsplan: Föreslagen ny bebyggelse i grått.

Övergripande planeringsidé, bebyggelse, offentliga rum

Den nya bostadsområdet har sin entré i söder längs Bryggvägen och sträcker sig norrut mot Mälaren. Bebyggelsen följer i stort terrängförhållandena med högre bebyggelse i söder som sedan trappar ner i höjd mot vattnet med undantag för ett högre hus i väster. Bebyggelsen, nya gator och platser har en tät struktur men är inte en klassisk kvartersbebyggelse. Strävan är att naturen och närheten till vattnet skall kännas tydligt och samspela med en stadsmässig bebyggelsekaraktär. Vattenkontakten är viktig att ta tillvara med siktlinjer mellan husen mot vattnet. Bebyggelsen har en uppbruten karaktär där starka byggnadsvolymer förhåller sig till platsens nuvarande förutsättningar, terräng och riktningar. Hushöjden varierar i huvudsak mellan 4-7 våningar. I delområde B trappar sig bostadshuset lokalt upp till 8 våningar som skärm mot Essingeleden. Ett högre hus vid Mälaren har 9 våningar. De olika hustyperna bidrar till att skapa en varierad boendemiljö.

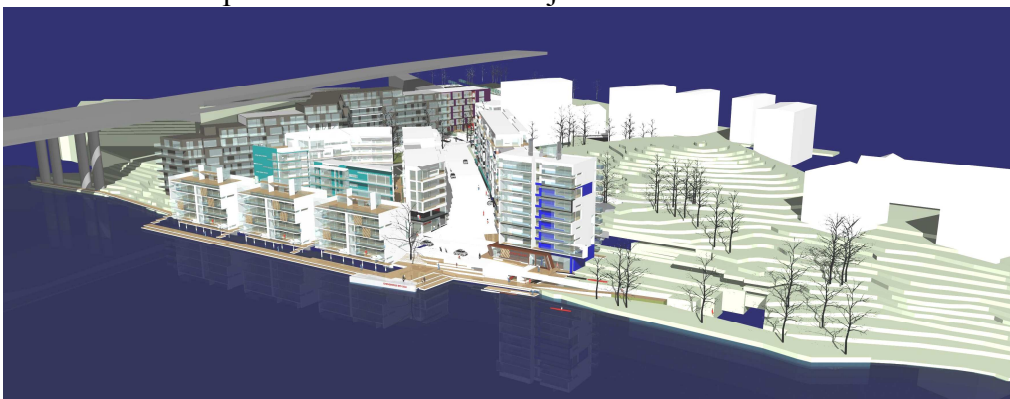


Illustration. Vy från vattnet. I framkant det nya vändplanen/torget och den nya bryggpromenaden längs Mälaren.

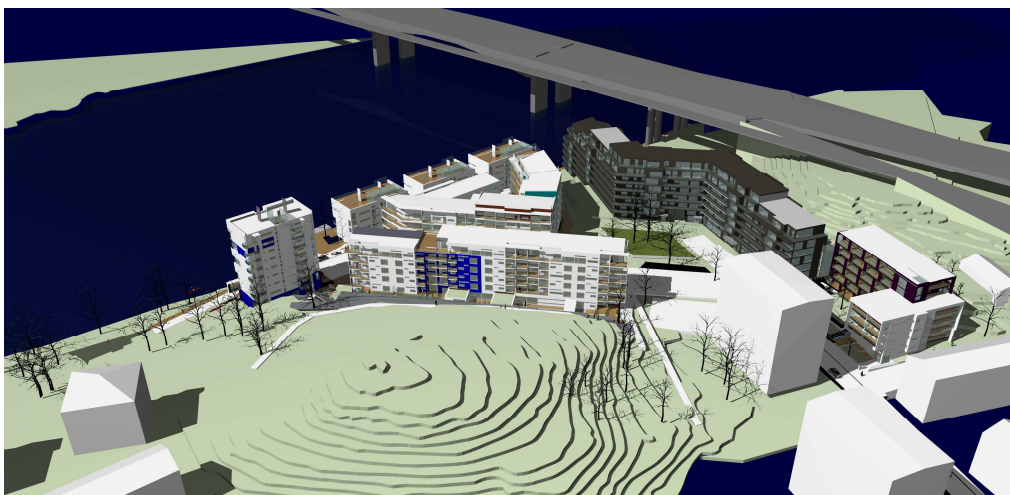


Illustration: Vy från söder. I framkant Ekensbergshöjden. I fonden Gröndalsbron

En övergripande idé är att det nya bostadsområdet ska ha en urban karaktär samtidigt som den skogsklädda förkastningsbranten behålls i stor utsträckning. Täta, levande gaturum eftersträvas både på allmänna och enskilda gator. För att levandegöra sockelvåningarna längs Bryggvägen, vid torget och längs kvartersgatorna får dessa med fördel innehålla publika lokaler, trapphusentréer, serviceverksamhet i form av tex dagis eller möjlighet till verksamhet i bokaler. Slutna fasadpartier undviks och i fall där bostäder möter mark kan bostäderna ges direkta lägenhetsentréer från gatan. Då hushöjder varierar beroende på terräng och anpassning till miljön kan sockelmotivet ibland gå över två våningar. Generellt förekommer inte traditionella gårdar då områdets bebyggelsestruktur är öppen och vänder sig direkt mot naturrum eller allmänna platser.



Illustration: Vy från sydöst. I framkant den nya bebyggelsen vid Essingeleden.

Bryggvägen är områdets huvudgata och leder från Gröndalsvägen upp till en ny park. Det offentliga rummet utgör en viktig del i den nya bebyggelsestrukturen. Här bildar de nya platserna, grönytor, bryggor och vattnet en identitet till området. Byggnaderna har placerats så att en del av utsikten från Ekensbergshöjden tas till vara. I områdets västra del behålls klippans möte med stranden och Mälaren.

Bostäder

Det första nya bostadshuset, en vinklad lamellbyggnad i kv A ligger i öster vid Essingeleden. Från parken leder en ny angoringsgata genom ett portvalv i det nya bostadshuset i kv B. Bryggvägen viker här ned mot Mälarens och områdets nya vattenfront. Ny bostadsbebyggelse uppförs på båda sidor Bryggvägen i kv C och E. Bryggvägen avslutas vid en nyanlagd vändplan vilken utformas som ett torg. Torget inramas av ny bebyggelse och avslutas ner mot vattnet av nya bryggor som trappar sig ner mot Mälaren och ansluter till en ny bryggpromenad..



kv A



kv B



kv C



kv D



kv E



kv F

Vid Mälaren placeras ett högre hus i väster (kv D) och i öster mot Essingeleden föreslås tre mindre byggnadsvolymer i kv F. Bilder nedan redovisar exempel på utformning av den nya bebyggelsen.

Det nya bostadsområdets färgsättning tar sin utgångspunkt i de mörkare färger som präglar det i söder befintliga kvarteret Toppseglet och där huset närmast Klyvarvägen är putsat i rött, grönt och svart. Det nya bostadsområdet möter upp med klara mörka färger men där färgsättningen blir ljusare ju längre ner mot vattnet man kommer. För att skapa variation och ge liv i fasaderna putsas delar av byggnadskropparna i klara färger. En färgskala i plommon, blått, blå-grönt och olika vita nyanser föreslås. Rygghuset vid Essingeleden ges en enhetlig färg i brun-grått. Fasaderna ges ett varierat och levande intryck genom en variation i fönstertyper och fönstersättning. Fasadmaterialet kommer i huvudsak utgöras av puts, klinker, glas och träinslag. Alla lägenheter, med enstaka undantag, förses med balkong, loggia, terrass eller uteplats.

Parkering

Boendeparkering för kv A, C och D ordnas i garage under kv C. Boende i kv E och F har sin parkering i underliggande garage i delområde E. Parkeringstalet för ovan nämnd bebyggelse uppgår till 0,8 bilplatser/lägenhet. För kv B ordnas parkering i garage på fastigheten. Här uppnås parkeringstal 1 bp/lgh.

Cykelparkering för 1,5 cyklar/lgh ordnas inom varje fastighet.

Tillgänglighet

Handikapplats (hkp) för boende i området ordnas antingen i underliggande garage i anslutning till hiss eller inom 10 från entré. För boende i kv D kan hkp ordnas på gatumark. Undantaget kv A där hkp ordnas på gården 17 m från entré.

Sophantering

Hushållssopor kan lämnas inom 10 meter från de flesta entreér. För två entreér kan sopor lämnas inom 30-35 m.

Centrumverksamheter

I ett flertal botten- och suterrängvåningar i bostadshusen ges möjlighet att anordna lokaler för olika verksamheter. Exempelvis kontor, bokal, mindre butiksverksamhet, föreningslokal och dylikt. Verksamheten får ej vara störande för omgivningen och förväntas ej medföra ett stort parkeringsbehov. Lastning och lossning i mindre omfattning ska kunna ske från gatan.

Idrottsändamål

I det fall att kanotklubben blir kvar i området ges möjligheter i och i kring kv D i Brygghuset och att inrätta lokaler för dess verksamhet. Bryggan nedanför utformas för verksamhetens behov.

Förskola

I den nya bebyggelsen kan två förskolor inrättas i kv A och i kv C. Till förskolorna finns s k utsläppsgårdar på ca 120 kvm och tanken är att barnen sedan går till en lekplats i parken på Ekensbergshöjden.

Parkeringsanläggning

Vid Gröndalsvägen, under bron för Essingeleden kan en ny parkeringsplats med 70-talet platser ordnas.

Genomfart

Av plantekniska skäl är en del av Gröndalsbron (Essingeleden) medtagen på plankartan då en parkeringsplats föreslås under bron.

Gata

Den befintliga Bryggvägen finns kvar som allmän huvudgata i området men breddas något och ändras i höjd framför allt vid vändplanen. Gaturummet längs Bryggvägen varierar mellan 24 och 15 meter mellan motstående fasader. En mindre del av fastigheten Storseglet 5 kommer efter det att industrin lagts ner att övergå till gatumark. Bryggvägen avslutas i en större vändplan nere vid vattnet som kommer att utformas mer som ett torg. Bryggvägen utformas med 6 meter körbana för dubbelriktad trafik, med angöring och parkering på båda sidor i parkeringsfickor samt med 2,5 meter breda trottoarer. Den nya platsbildningen med vändplan och gångytor får en sammanhållen beläggning och den befintliga stora eken i platsens nordöstra hörn, ger platsen karaktär, och bör sparas.

Park

Planförslaget innebär att en ny park anläggs i mitten av området i det som nu är ett område med stora ekar inom fastigheten Storseglet 5 vilka ger parken sin karaktär. Parken anläggs då industrin lagts ner och fastigheten bebyggts med bostäder. I en grusyta för rörelse och vistelse ligger ytorna med de befintliga träderna på sin befintliga, högre nivå. Ytorna planteras med vegetation så att en karaktär av utskuren natur i stadsrummet uppnås. Parken förses med en mindre yta för lek.

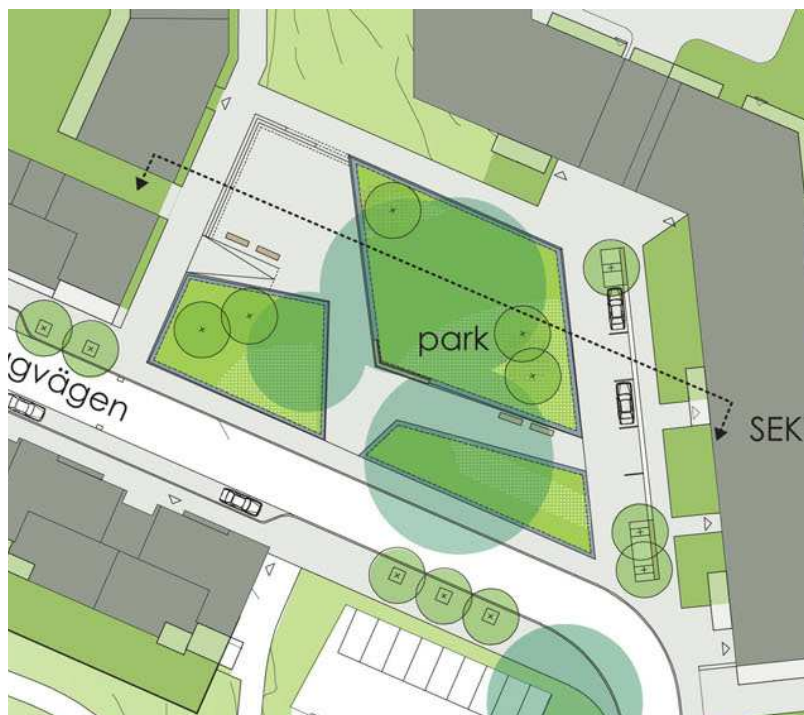


Illustration: En ny anlagd park föreslås vid Bryggvägen.

Planområdet har i vissa delar en begränsad tillgång på ytor för bostadsgårdar och förskolegårdar. Denna del av Gröndal är dock tämligen välförsedd med lekplatser då tre befintliga lekplatser ligger i denna del av Gröndal. En ny lekplats föreslås i den östra delen av Ekensbergshöjden. Den nya bebyggelsen skär delvis av parkvägen på norra sidan Ekensbergshöjden. Parkvägen avleds mot Bryggvägen mellan kv C och D.

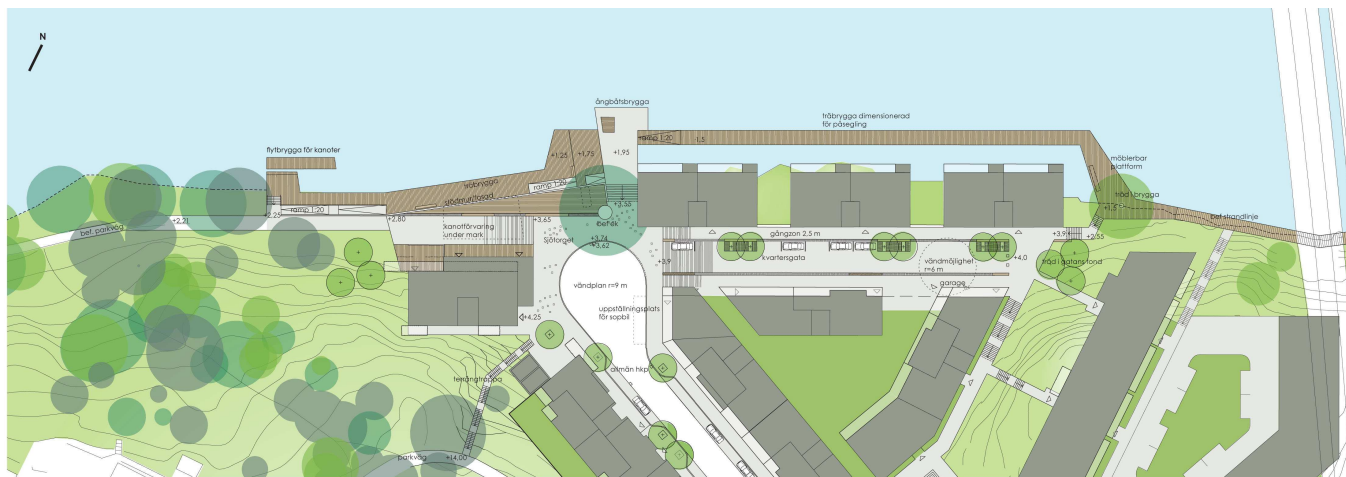


Illustration: Förslag till utformning av allmänna ytor samt kvartersgata.

Tillgänglighet inom de allmänna ytorna

Från Gröndalsvägen stiger Bryggvägen först upp mot norr innan den sjunker ner mot Mälaren. Gatan behåller i stort sett dagens befintliga lutningar (max lutning 8,4 % på en sträcka av 35 m). Den nya vändplanen har en lutning på 4 % medan kvartersgatorna har en lutning på max 2,5 %.

Bryggssystemet nås tillgängligt från vändplanen via ramper med lutning 1:20. Mindre nivåskillnader inom området, såsom mellan gångstråk och förhöjda bostadsgårdar, tas upp med trappor samt ramper med maxlutning 1:20.

Den allmänna lekparken nås tillgängligt via den norra anslutningen från Bryggvägen. Den centrala parken ligger i nivå med gatan och är tillgänglig för alla.

För gångstråket uppe på berget är det på grund av rådande marknivåer inte möjligt att åstadkomma tillgängliga lutningar vid entré till stråket.

Vattenområde

Planförslaget innehåller ett ca 0,4 ha stort vattenområde. Vattenytan är tidigare planlagd som vattenområde varför ytorna tas med i denna detaljplan. Tillstånd för ianspråktagande av vattenytor för bryggor och fundament är inte en planfråga utan behandlas i särskild ordning (anmälan för vattenverksamhet). En befintlig kaj med tilläggsplats för persontrafikfärja finns kvar. Den trafikeras idag inte av någon färjetrafik men kan enligt riktlinjer om kollektivtrafik på vattnet i den nya översiktsplanen nyttjas som kajläge i framtiden.

Ett nytt bryggssystem anläggs med avsikt att knyta ihop det befintliga promenadstråket i väster, som idag löper längs Mälarens vatten från Skärholmen till Bryggvägen, med de befintliga bryggorna i Gröndal i öster. Bryggorna löper förbi det nya området och utformas som ett stråk som på vissa ställen vidgar sig till platser och som fortsätter under Essingeleden och bort till dagens klippbad i Gröndal. Samtliga bryggor ska vara tillgängliga för allmänheten.

Kvalitetsprogram

Den gestaltningsmässiga samordningen mellan de olika projekten och stadsrummet kommer att redovisas i ett till planen kompletterande kvalitetsprogram. Programmet ska ingå som en del i stadens avtal med byggherrarna och där

dessa i exploateringsavtal med staden kommer att förbinda sig vid att kvalitetsprogrammet ska utgöra ett underlag vid projektering, bygglov, byggande och förvaltning av bebyggelsen inom planområdet. Ändringar av byggnadernas utformning i framtiden ska diskuteras och godkännas av staden. Programmet ger stöd för samordning av olika frågor byggherrarna sinsemellan samt mellan dessa och staden.

Miljökonsekvenser

Behovsbedömning

Enligt "Förordning om ändring i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB), SFS 2005:356", (bilaga 2 och 4) har stadsbyggnadskontoret gjort en behovsbedömning av planprojektet. Underlag till bedömningen har lämnats av miljöförvaltningen, stadsmuseum och brandförsvaret som var för sig anser att förslaget inte skulle innebära en så betydande miljöpåverkan att en MKB behöver göras.

Stadsbyggnadskontoret bedömer med stöd av ovanstående att en miljöbedömning och därmed en miljökonsekvensbeskrivning enligt bestämmelserna i miljöbalken 6 kap 11 § eller PBL 5 kap 18 § inte behöver göras då planens genomförande inte förväntas medföra betydande miljöpåverkan. Planens miljöpåverkan är främst lokal och av mindre omfattning och dess genomförande har liten betydelse för andra planers eller programs miljöpåverkan eller uppfyllande av miljömål. Planen överensstämmer med gällande översiktsplan ÖP99 och med den antagna nya översiktsplanen Promenadstaden. Kontorets bedömning har redovisats för länsstyrelsen som delar kontorets uppfattning.

Enligt ett program framtaget av miljöförvaltningen har nedanstående miljöfrågor studerats i projektet.

Buller

En beräkning av trafikbuller har gjorts. Området utsätts för buller från Essingeleden och snabbspårvägen. Beräkningarna visar att flertalet fasader får ekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA utan bulleravskärmande åtgärder. Med redovisade planlösningar och med delvis inglasade balkonger i bullerutsatta lägen går det att uppfylla kravet högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå utanför minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet och på uteplats / balkong. På samma sätt går det att uppfylla kravet högst 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats. Omfattningen och lämplig utformning av inglasningar studeras vidare i samråd med akustiker. Beräkningarna visar att ljudkraven kan uppfyllas även om "skärmhuset" inte byggs. Industribuller från Aromatic som överstiger gällande riktvärden bedöms inte föreligga. I det fall Aromaticfabriken ligger kvar under en övergångsperiod på maximalt 10 år förutsätts att eventuellt fläktbuller från fastigheten dämpas så att gällande riktvärden kan uppfyllas för intilliggande bostäder.

Buller från lastfordon inom Aromatics tomtgräns beräknas inte överskrida gällande riktvärden. Fordonstrafik inom fabriksområdet beräknas uppfylla riktvärdet för ekvivalent ljudnivå dag, kväll samt sön- och helgdag. Transporter till och från Aromatics fastighet omfattar idag ca 20 lastbilar i veckan. I dagsläget sker inga transporter mellan kl 22-07.

Stomljud från spårvägen bedöms inte överskrida 30 dBA. (*Bernström akustik, 2010-03-04*).

I det fall en bullerskärm anordnas mellan kv A och B utförs den genomsläpplig, får placeras över parkmark och ska sitta minst tre meter över mark.

Bostäder ska uppföras så att vibrationer från spårtrafik inte överstiger 0,3 mm/s.

Naturmiljö

Planförslaget innebär intrång i naturmiljön. Områdets natur- och rekreationsvärden har i ett tidigt skede och utretts av exploateringskontoret. Ekar, pilar och andra större träd inom bebyggelseområdet har mätts in. En tidig bedömning av ett för staden värdefullt kärnområde för ekar har medfört att de nya byggnaderna och gatorna placeras så att hänsyn tagits till att spara viktiga stora ekar. Särskilt värdefulla ekar på kvartersmark skyddas genom bestämmelse i planen. Den föreslagna exploateringen medför dock att 36 st ekar fälls. 19 st av dessa har en krondiameter på minst 12 meter. 14 st tallar varav 10 st med minst 0,4 m i stamdiameter tas ned. 2 st lindar och 7 st övriga lövträd fälls. Längs strandkanten växer pilar. Även här har hänsyn tagits till att kunna spara så många av pilarna som möjligt men 18 st pilar beräknas behöva tas ner.

Habitatnätverket för eklemande insekter tar slut vid vattnet i området vid Bryggvägen, då man inte anser att de känsligaste eklemande insekterna tar sig över vattnet till Stora Essingen. Däremot fyller området i korsningen Bryggvägen/Klyvarvägen stor betydelse för att knyta samman ekarna i området med övriga delar av Gröndal och Vinterviken. I korsningen Bryggvägen/ Klyvarvägen finns både större, mellan och mindre träd som bidrar till stora naturvärden inom flera aspekter såsom estetik, ekologi och biologi. Så många ekar som möjligt bör bevaras.

Grönkompensation

Som kompensation för ianspråktagen naturmark kommer området runt ekar att röjas. Strandpromenaden längs Mälaren förlängs och i planen övergår privat industrimark till allmän platsmark för park och de värdefullaste ekarna inom planområdet får därmed ett förstärkt skydd. Återplantering av pilar kan bli aktuellt på lämpliga ställen.

Risk

En riskanalys har genomförts då planförslaget medger bebyggelse nära Mälaren samt inom ca 50 meter från Essingeleden. De riskkällor som har studerats utgörs av Essingeleden (primär transportled för farligt gods), Tvärbanan, hantering av brandfarlig vara (inkl. transporter till anläggningen) på Aromatic AB samt sjötrafiken på en farled strax utanför planområdets strand. Resultatet av analysen visar att det aktuella planförslaget innebär att ett antal olycksrisker förknippade med transporter av farligt gods på Essingeleden samt att påsegling av sjönära bebyggelse kan ha betydande påverkan på planområdets risknivå. Med hänsyn till detta studeras dessa olycksrisker vidare i detaljerade riskanalyser.

Olycksriskerna förknippade med *transporter av farligt gods på* Essingeleden har studerats detaljerat genom beräkning av riskmättet individrisk. Resultatet av riskanalysen visar att transporter av farligt gods på Essingeleden medför en förhöjd risknivå inom planområdet, vilket innebär att riskreducerande åtgärder behöver beaktas vid ny bebyggelse. Obebyggda områden inom 20 meter från Essingeleden utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Marken kan här planteras med täta eller taggiga buskar som försvårar tillgängligheten. Friskluftsintag placeras bort från Essingeleden mot skyddad

sida. Byggnader inom 75 meter från Essingeleden ska utformas så att utrymning kan ske till säker plats (bort från Essingeleden) vid olycka på vägen.

En brandutredning visar att sannolikheten för en brand inom de planerade parkeringsytorna bedöms vara låg och konsekvenserna av en brand avseende längden på ett eventuellt trafikstopp bedöms vara relativt små (mindre än en timme). Åtgärder kan dock vidtas för att skydda bropelarna mot en eventuell fordonsbrand. Antingen med restriktioner avseende minsta tillåtna avstånd mellan parkeringsplatser och bropelare på Gröndalsbron/Essingeleden på parkeringen vid Gröndalsvägen, eller att de nedre delarna av bropelarna förses med en demonterbar förstärkning av bropelare upp till minst 5 meter ovan marknivå. Exempelvis kan förstärkningen utföras som profilerad stålplåt med mellanliggande isolering av 100 mm stenull med densitet minst 140 kg/m². För garaget på fastigheten Storseglet 5 regleras genom planbestämmelse att garaget utförs i obrännbart material.

Risken för påsegling för planerad bebyggelse inom kv. Storseglet 3 beror på den utanförliggande farleden i sundet mellan Gröndal och Stora Essingen som trafikerar av både stora och små fartyg. Sannolikheten för en påsegling bedöms vara relativt låg, men det korta avståndet mellan farled och strand innebär dock att ett fartyg som hamnar ur kurs riskerar grundstötning p.g.a. en begränsad tid för att vidta åtgärder. Den faktor som dock huvudsakligen bedöms innebära en förhöjd sannolikhet för påsegling utgörs av tilläggning vid ångbåtsbryggan i Ekensberg som ligger intill de nya byggnaderna. Placeringen av de nya byggnaderna vid strandlinjen innebär att risknivån förknippad med påsegling bedöms vara så omfattande att riskreducerande åtgärder behöver beaktas. Det är huvudsakligen medelstora fartyg i storleksordningen Strömma kanalbolags passagerarfärjor som behöver beaktas vid utformning av åtgärder. Mindre båtar som t.ex. fritidsbåtar bedöms enbart medföra mycket begränsade konsekvenser vid en eventuell påsegling medan sannolikheten för att ett större fartyg ska segla på de planerade byggnaderna är mycket låg p.g.a. befintliga skyddande föremål som grund och Essingeledens bropelare. Med avseende på risknivån förknippad med påseglingsrisken ska byggnader inom kv. Storseglet 3 skyddas mot påsegling i form av förstärkt brygga. Skyddet ska dimensioneras för påsegling av medelstort fartyg vid en hastighet av max 12 knop. Bryggorna utanför byggnaderna ska dimensioneras så att de står emot påsegling av ett medelstort fartyg, t.ex. passagerarfärja i storleksordningen M/S Prins Carl Philip vid en hastighet på mindre än 12 knop. Bryggsystemets betongstomme ska dimensioneras för en påseglingskraft på ca 11 000 kN, vilket motsvarar ett fartyg med längd 30-50 meter, vikt 300 ton (dwt) och 12 knops hastighet /5/.

Observera att behovet av ovanstående konstruktionsåtgärd enbart gäller för den planerade bebyggelsen inom kv. Storseglet 3. Avstånden mellan stranden och övriga nya byggnader inom planområdet (även inom kv. Paddeln 1) är så stora att påseglingsrisken bedöms vara acceptabel även utan riskreducerande åtgärder. För att minska sannolikheten för att stora mängder oskyddade personer vistas inom ytor med förhöjd risknivå ska bryggsystemet utanför strandlinjen dessutom utföras så att de ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detta ska gälla utmed hela planområdet.

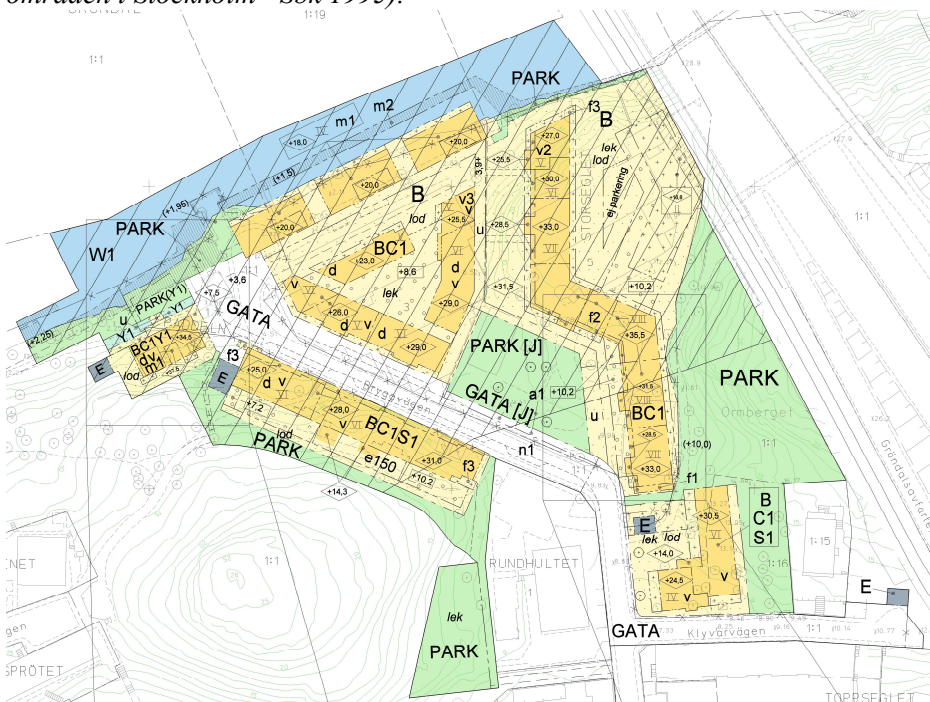
Trafikverket planerar att under oktober 2010 uppföra ett ledverk i farleden utanför för att skydda bropelarna på Gröndalsbron från påsegling. Åtgärder för att minska riskerna för påsegling bör kunna samordnas med aktuellt projekt.

(Riskanalys, våren 2010, kompletterad hösten 2010 och reviderad våren 2011. Brandutredning kompletterad våren 2012. Brandskyddslaget).

Strandskydd

Större delen av planområdet ligger inom 100 meter från Mälaren varför strandskydd gäller. Strandskyddet gäller för land- och vattenområden 100 m från strandlinjen och syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur och växtlivet på land och i vatten.

Staden kan inte själv genom den nya planen upphäva strandskyddet, utan detta måste göras av länsstyrelsen i ett separat beslut. Skälen för att strandskyddet inte bör gälla är att delar av den nya bebyggelsen planeras inom fastigheter som redan idag är ianspråktaga för bebyggelse. Planförslaget medför inte att allmänhetens tillträde till strandområdet inskränks utan stärks då planförslaget ger möjlighet till en allmän strandpromenad längs vattnet vilket i dagsläget inte är möjligt då de två berörda industrifastigheterna är i privat ägo och den ena är inhägnad. Planen ger möjlighet att anlägga bryggor förbi de två fastigheterna. Stranden innehåller ingen känslig flora eller fauna enligt den s.k. rödlistan över hotade arter i Sverige, framtagna enligt internationella kriterier och fastslagen av Naturvårdsverket. Området är heller inte redovisat i handlingen ”Stockholms ekologiska känslighet. (Redovisning av ekologiskt särskilt känsliga områden i Stockholm” Sbk 1995).



Karta: Skrafferat område där strandskyddet föreslås upphävas.

Vattennivå för Mälaren

Risken för översvämning av Mälaren är idag stor men den bedöms inte öka med klimatförändringen. Klimatförändringen förväntas dock att skapa ett mer extremt väder där höga och låga vattennivåer i Mälaren kan bli vanligare. Vattennivån i Mälaren regleras genom avtappning från Mälaren till Östersjön via Slussen och Södertäljekanal. För att minska risken för översvämningar i Mälaren planeras därför en ökning av avtappningsmöjligheterna genom en ombyggnad av Slussen och Södertälje kanal. Ett eventuellt plangenomförande väntas genomföras innan Slussen och Södertälje kanal byggs om. I en planbestämmelse regleras att byggnader ska konstrueras för att klara en förändring av vattennivån.

Miljökvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

I enlighet med det svenska genomförandet av EU:s Ramdirektiv för vatten beslutade Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt den 16 december 2009 om åtgärdsprogram, förvaltningsplan samt miljökvalitetsnormer för alla yt- och grundvattenförekomster i vattendistriktet. Miljökvalitetsnormerna är juridiskt bindande för myndigheter och kommuner. Enligt PBL 2 kap 2 § ska miljökvalitetsnormer följas vid planläggning. Kommunerna ska genomföra sin planläggning så att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås och inte överträds.

Det grundläggande målet är att god ekologisk och kemisk vattenstatus ska nås år 2015, utom i de vattenförekomster som medgetts undantag. För en övervägande del av vattenförekomsterna i Stockholms län har en tidsfrist medgetts vilket innebär att målet att god vattenstatus ska uppnås senast 2021. Kvalitetskraven innebär också att tillståndet i vattenförekomster inte får försämrats.

Vattenförekomsten Östra Mälaren har idag god ekologisk status vilket innebär att kvalitetskravet är fortsatt god ekologisk status 2015. God kemisk ytvattenstatus nås för närvarande ej men ska förbättras och uppnås senast 2021. I en planerad ny indelning av Östra Mälaren kommer vattenområdet utanför att benämnas Mälaren-Riddarfjärden. Där kommer vattenkvaliteten sannolikt ha en sämre kvalitet. Vattenkvaliteten här måste bli bättre än i dag.

Enligt kontoret är den viktigaste frågan att utreda i projektet hur omhändertagandet av dagvattnet från området sker. Hur det ska hanteras ska ske i samarbete med Stockholm Vatten.

Omhändertagande av dagvattnet inom kvartersmark sker i första hand inom fastigheterna (illustrerat med *lod* på plankartan) Där så är möjligt föreslås genomsläppligt markmaterial för infiltration inom fastigheterna. Även växtbädd på byggnadsverk föreslås där så är lämpligt. I andra hand sker fördröjning inom kvartersmarken innan avledning sker till befintlig kombinerad avloppsledning i Bryggvägen. Med tanke på den befarade klimatförändringen med ökad, kraftigare nederbörd bör fördröjningsmagasinen utformas för att kunna hantera detta så att näringsämnen och föroreningar inte rinner ut i Mälaren. Om avledning sker till Mälaren ska dagvattnet renas.

För Bryggvägen sker endast marginella ändringar vad gäller läge och höjd. Den får klart under 15 000 fordon/dygn vilket i normalfallet innebär att rening inte erfordras enligt stadens dagvattenpolicy. Trafikdagvattent föreslås därför fortsatt avledas till Mälaren. Skulle rening bli aktuell renas dagvattnet innan avledning.

Projektet bedöms minska risken för eventuell förorening av Mälaren då industriverksamheten på platsen upphör. Bl a tas en oljecisterna vid vattnet bort. För att minska riskerna för föroreningar bör man i valet av material ej använda koppar och zink.

Ras- och skredrisk

Marken inom området utgörs av fast mark varför ingen storskalig skredrisk finns. Marken består av morän ända ut till strandlinjen. Möjligen kan det finnas lera ute i sjön. Byggnaderna grundläggs på morän och/eller berg. De flesta byggnaderna blir sannolikt berggrundlagda. Möjligen kan pålning bli aktuell för byggnadsdelar närmast sjön. *(PM-Geoteknik, 2011-03-04. Grontmij AB).*

Trafik

En beräkning av framtida biltrafik på Bryggvägen har gjorts. Förslaget innehåller drygt 300 lägenheter vilka förväntas medföra en total biltrafikstring på 1,6 resor/lgh och dygn. Den nya bostadsbiltrafik på Bryggvägen uppgår således till ca 480 fordon/dygn. Detta är något större än den maskinräknade trafiken på Bryggvägen i maj 2011; 340 – 490 fordon/dygn. Men om den stora andelen tung trafik till verksamhetsområdet vägs in framstår skillnaderna i trafikbelastningar på gatunätet som försumbara. Arbetsresor, som kännetecknar dagens trafik på Bryggvägen, är snedfördelade under max-timmar; stor intrafik under förmiddagen och tvärtom under eftermiddagen. För bostadsbaserade bilresor är trafikmönstret det motsatta med störst trafik ut under morgonen och störst intrafik under eftermiddagen.

Trafikbelastningarna i närmast liggande större gatukorsning (Gröndalsvägen – Lövholmsvägen V. – Gröndalsbacken) torde vara som störst under morgonrusningen till följd av ”smittrafik” som föredrar det lokala huvudvägnätet framför rådande köer på Essingeleden. En ändring av markanvändningen från arbetsplatser till bostäder vid Bryggvägen gör att trafikriktningarna under morgonrusningen ändras jämfört med dagens förhållanden; det blir en ökad andel av Bryggvägens trafik som färdas Gröndalsvägen österut mot korset. I denna tillfart är trafikmängderna måttliga och eventuella köer riskerar inte att störa den viktiga spårvägstrafiken som passerar gatukorset Gröndalsvägen – Lövholmsvägen V. – Gröndalsbacken. En samlad bedömning är att planerad exploatering längs Bryggvägen ger en försumbar effekt på framkomligheten i bil- och spårvägsnätet i närområdet. *(Bedömning av biltrafikeffekter, 2011-05-24. Grontmij AB).*

Barnkonsekvensanalys

Trafikkontoret har i ett par frågor utrett trafik och andra risker för barn av projektet. Bryggvägen är idag en smal gata men utan genomfart. Gatan bör utformas så att hastigheten hålls nere och tar hänsyn till gåendes villkor. De tunga transporterna till och från befintlig industri bör om möjligt anpassas till de oskyddade trafikanterna. Transporterna bör inte ske mellan 7.30-8.30 då barn oftast tar sig till skolan och förskolorna.

I dag finns två skolor i närområdet, Gröndalsskolan och Ekensbergsskolan. För boende i den nya bebyggelsen skulle skolvägen till Gröndalsskolan gå antingen Gröndalsvägen och upp i området vid Gröndal, eller gångvägen under Essingeleden som innebär trappor. Inget alternativ är riktigt bra. För att förbättra gångvägen under Essingeleden behöver den breddas och kompletteras med ramper för att kunna dra en cykel upp/ner för backen. Till Ekensbergsskolan finns två alternativa skolvägar. Antingen på gångväg utmed vattnet vilken behöver breddas och göra möjlig att cykla på eller utmed Gröndalsvägen. För att förbättra säkerheten på Gröndalsvägen borde hastigheten sänkas till 30 km/h.

De förskolor som kan anordnas enligt förslaget ges utsläppsgårdar i nära anslutning och sedan är tanken att barnen leker på näraliggande lekplatser. Lek och utevistelse bör helst ske inom förskolans fastighet. Med dagens situation med stora barngrupper och ofta med ett fåtal personal finns det risk för att barnen inte kommer ut så ofta. Förskolan i kvarter C ligger närmare parken men förskolan i kvarter A ligger på andra sidan Bryggvägen vilket ytterligare försvårar möjligheten att ta sig dit. Låga hastigheter på Bryggvägen bör bejakas.

I och med den nya bebyggelsens placering vid vattnet är det viktigt att tydliggöra och markera var ”bryggdelar” tar slut. Även barnens möjlighet till överblick av området bör beaktas. Exempelvis bör höga murar utan möjlighet för barnen att se över undvikas.

Teknisk försörjning

Befintligt ledningssystem i området ligger i huvudsak kvar. Två elnätstationer i området flyttas till nya lägen. En kompressorstation för avloppsvatten flyttas till nytt läge i planområdets västra del. De tekniska anläggningarna är markerade med E på plankartan.

Omhändertagande av hushållsavfall ska lösas med mobil sopsug alternativt lokal sopsugsanläggning. Hantering och sortering av övriga avfallsfraktioner sker i soprum/grovsoprum i byggnaderna.

Medverkande

Planbeskrivningen har tagits fram av Eva Strömbäck, sbk, i samarbete med Gustaf Schneider och Agneta Schill, exploateringskontoret, Bengt Rydén, Tema arkitekter och Johanna Rydberg, Grontmij.

Malin Olsson
planchef

Eva Strömbäck

Bebyggelseillustrationer i dokumentet har gjorts av MAP och Tema arkitekter, landskapsritningar av Grontmij och situationsplan av Grontmij och Tengbom. Övriga kartillustrationer av sbk.