

Utlåtande 2007:156 RII (Dnr 311-3958/2007)

**Detaljplan för Henriksdalshamnen (etapp 1) i stadsdelen
Södra Hammarbyhamnen, del av Hammarby Sjöstad (Dp
2004-20921-54)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Detaljplan för Henriksdalshamnen (etapp 1), i stadsdelen Södra Hammar-
byhamnen, Dp 2004-20921-54, fastställs.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Planförslaget innebär en fortsättning på utbyggnaden av Hammarby Sjöstads-
området och innehåller drygt 880 lägenheter. Nya offentliga ytor tillskapas
inom området, exempelvis det så kallade Hamntorget i sydvästläge vid vattnet,
med bryggor, båtplatser, allmänna vistelseytor och verksamheter i byggnader-
nas bottenvåningar som inramar vattenrummet.

Beredning

Ärendet har beretts inom stadsbyggnadsnämnden. Synpunkter under samråd
och utställning har främst handlat om risk för störningar på grund av närheten
till Henriksdals reningsverk samt kopplingen till genomförandet av Danvikslö-
sen.

Omfattande studier har gjorts angående närheten till Henriksdals reningsverk
som visar att risken för olägenheter är mycket liten. Dessutom kommer stora
ombyggnader att göras i verket vilket ytterligare minskar risken. Planförslaget
är avgränsat så att det ska kunna genomföras oberoende av Danvikslösens

genomförande i tid. Danvikslösen är ytterst viktig för stadsdelens slutliga miljömässiga kvalitet, men utbyggnaden måste ske i etapper.

Mina synpunkter

Föreliggande detaljplan möjliggör uppförandet av dryg 880 bostäder i Henriksdalshamnen i Hammarby Sjöstad. Planförslaget innebär en fortsättning på utbyggnaden av Hammarby Sjöstadsområdet och syftar till att skapa en stadsbebyggelse av innerstadskaraktär med blandat innehåll av bostäder, arbetsplatser och lokaler för butiker och service. Planförslaget bygger vidare på den attraktiva kvartersstruktur som är under uppbyggnad inom Hammarby Sjöstad och som visat sig vara mycket populär.

Planen lägger även grunden för inrättandet av nya offentliga ytor inom området, bland annat det så kallade Hamntorget i sydvästläge vid vattnet, med bryggor, båtplatser, allmänna vistelseytor och en mindre offentlig plats i norra delen av området. Vid Danviksklippans fot anläggs en ny park och två förskolor planeras i bottenvåningarna på byggnaderna närmast parken, därutöver finns det möjlighet att inrymma förskola i övriga byggnaders bottenvåningar.

Med anledning av områdets närhet till Henriksdals reningsverk har omfattande studier gjorts för att säkra närmiljön för de framtida boende. Dessa har visat att risken för olägenheter är mycket liten. Planerade ombyggnader i verket kommer även att göras som minskar risken ytterligare.

Detaljplanen är avgränsad för att den ska vara genomförbar oberoende av de planerade infrastruktursatsningarna vid Danvikslösens genomförande i tid. I och med den centrala betydelse som Danvikslösen har för området är det nödvändigt att den föreslagna utbyggnaden sker i etapper.

Jag anser sammantaget att det är mycket välkommet att vi kan bygga vidare på Sjöstaden med 880 nya bostäder i centralt och kollektivtrafikhärläge. Inte minst är det positivt att detta kan ske med en väl avvägd bebyggelse där det bästa av den täta stadsstrukturen kombineras med en öppenheten mot vatten och grönska.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Genomförandebeskrivning
3. Utställningsutlåtande
4. Samrådsredogörelse
5. Plankarta

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. återremittera ärendet för bearbetning
2. vidare anförda följande:

En större buffertzon gentemot Henriksdals reningsverk måste skapas. Buffertavståndet till ett reningsverk av denna storlek brukar vara 1 000 meter enligt Boverkets rekommendationer.

I det här fallet är avståndet mindre än 100 meter, dvs en tiondel av det rekommenderade avståndet. Minimivstånd för att inte riskera bakteriespridning är 200 meter.

Henriksdalsverket är Sveriges största reningsverk. Det är inbyggt i berget men röt-kammarna måste luftas en gång per år, slammet omhändertas, etc. Att tro att det aldrig förekommer driftstörningar i reningsverk är naivt. Det handlar om risker i form av gaser, explosionsrisk, smittspridning, m fl. Marginalerna för att klara miljö- och riskhantering är för snålt tilltagna i denna planering.

Minska exploateringsgraden för att kunna skapa fler allmänna ytor såsom torg, park samt utrymme för ytterligare förskola. Exploateringsgraden är för hög för att stadsdelen ska kunna utformas på ett bra sätt ur boendeperspektiv. Samtidigt påverkar detta negativt möjligheterna för reningsverket att expandera trots att nya människor (avlopp) hela tiden ansluts till det. Ett sätt att värna Sveriges största reningsverks verksamhet och utvecklingsmöjligheter samtidigt som exploateringsgraden sänks är att skapa mer parksamband mellan den norra bebyggelsedelen och reningsverket.

Utformningen av byggnader mot nuvarande Värmdöleden blir i dagsläget med nödvändighet ett bullerskydd. Det är tråkigt om man redan idag låser utformningen av det som, när väl biltrafiken förhoppningsvis flyttats, skulle kunna bli ett mycket sympatiskt stadsstråk längs med spårvägslinjen. Idrottsbyggnader kan användas som bullerskärm. Det skulle behövas fler av dessa då friytorna är så få i området.

Minska parkeringsnormen till 0,35 i enlighet med Hammarby Sjöstads miljöprogram. Hammarby Sjöstads höga miljöprofil lockar tiotusentals utländska besökare. Miljöambitionen måste hållas på en hög nivå och därför måste parkeringsnormen minskas för att inte urholka miljöprofilen på Sjöstaden och försämra den internationella dragkraften på området.

Ett minskat antal parkeringsplatser sänker därutöver kostnaderna för detta projekt. En satsning på bilpooler och att snabbt färdigställa tvärbanans utbyggnad till Slussen är att föredra.

För miljön och människornas hälsa borde de förorenade sedimenten behandlas i samband med planeringen. Det är komplicerat och kostsamt men på längre sikt, för att skapa en giftfri miljö, är det inte hållbart att lämna stora föroreningsmängder kvar.

I ärendet redovisas inte några climateffekter. Ärendet bör kompletteras med relevanta bedömningar av framtida vattenståndsförändringar, som under de kommande 100 åren kan orsakas av de pågående klimatförändringarna, med hänsyn till försiktighetsprincipen och bästa tillgängliga vetenskapliga bedömningar. Enligt senare bedömningar finns risk för en höjning av havsnivån med 0,5 m på 30 år eller 1,5 cm per år. Detta överstiger väsentligt landhöjningen i Stockholmstrakten. Till detta ska läggas en möjlig storm-effekt på 1 cm per år. I ärendet anges gatunivån till 1,70 m.

Då Hamntorget kan komma att bli lite av Hammarby Sjöstads skyltfönster i framtiden bör extremt höga krav ställas på husens kvalitet i dess omgivning gällande utformning och materialval. Husen Kv D är lite trista och borde ges det visuellt mer tilltalande uttryck som hus i Hammarby Sjöstad förtjänar. Dagsljusförhållandena på de två mest skuggiga innergårdarna bör ses över.

Ett sammanbindande park- och gångstråk från sjönivån upp till Henriksdalsbergets grönområde och bostäder vore värdefullt. En upprustning och breddning av gångbron mot Danvikstullsbron, utmed förkastningsbranten under Danviksklippan, bör göras.

Det är beklagligt att alla spår av den tidigare industrikarakteren i området i och med förslaget helt raderas ut. En viktig del i skapandet av ett områdes karaktär är en god förankring i den tidigare kulturmiljön. Att bevara en viss industrikaraktär i området är av stor vikt för gemensamhetskänslan bland de boende samt bidrar till en ökad kulturell medvetenhet.

Ett konstverk för att påminna om den tidigare varvsverksamheten på platsen - i synnerhet Hammarbyvarvet - borde uppföras, gärna på Hamntorget.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Stadsbyggnadsnämnden i huvudsak godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande
2. Att därutöver anföras

Bebyggelsen i den norra delen av Hammarby sjöstad innebär att slutspurten påbörjas för området som helhet. I detta aktuella området har tyvärr planeringen för service inte haft samma prioritet som tidigare och det tycks inte finnas tillräckligt med butikslokaler. Vi vet av erfarenhet att många barnfamiljer flyttar till de nya bostäderna och förskolor måste därför finnas i hela området, inte enbart i den norra delen. Det är även viktigt att det planeras för en skola.

Exploateringsgraden är hög i Henriksdalshamnen. Det ställer stora krav på utformningen av byggnaderna, så att de boende får bättre solljusförhållande än i förslaget. Grönområdena måste utökas strax utanför planområdet i nästa etapp.

Parkeringstalet ska minskas till det som tidigare gällt för miljöstadsdelen Hammarby sjöstad, som med en fortsatt utbyggd tvärbana och en båttrafik med snabba förbindelser in till city kan fortsätta att vara den minst bilberoende stadsdelen i staden.

Frågan om Danvikslösen och tvärbansans förlängning till Slussen måste även få en lösning, inte minst ekonomiskt och samarbetet med Nacka kommun måste intensifieras.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Detaljplan för Henriksdalshamnen (etapp 1), i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, Dp 2004-20921-54, fastställs.

Stockholm den 28 november 2007

På kommunstyrelsens vägnar:
CARIN JÄMTIN

Mikael Söderlund

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Planförslaget innebär en fortsättning på utbyggnaden av Hammarby Sjöstadsområdet och innehåller drygt 880 lägenheter. Nya offentliga ytor tillskapas inom området, exempelvis det s.k. Hammtorget i sydvästläge vid vattnet, med bryggor, båtplatser, allmänna vistelseytor och verksamheter i byggnadernas bottenvåningar som inramar vattenrummet.

Synpunkter under samråd och utställning har främst handlat om risk för störningar på grund av närheten till Henriksdals reningsverk samt kopplingen till genomförandet av Danvikslösen.

Omfattande studier har gjorts angående närheten till Henriksdals reningsverk som visar att risken för olägenheter är mycket liten. Dessutom kommer stora ombyggnader göras i verket vilket ytterligare minskar risken. Planförslaget är avgränsat så att det ska kunna byggas ut oberoende av Danvikslösens genomförande i tid. Danvikslösen är ytterst viktig för stadsdelens slutliga miljömässiga kvalitet, men utbyggnaden måste ske i etapper.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 september 2007 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för beslut.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2007 har i huvudsak följande lydelse.

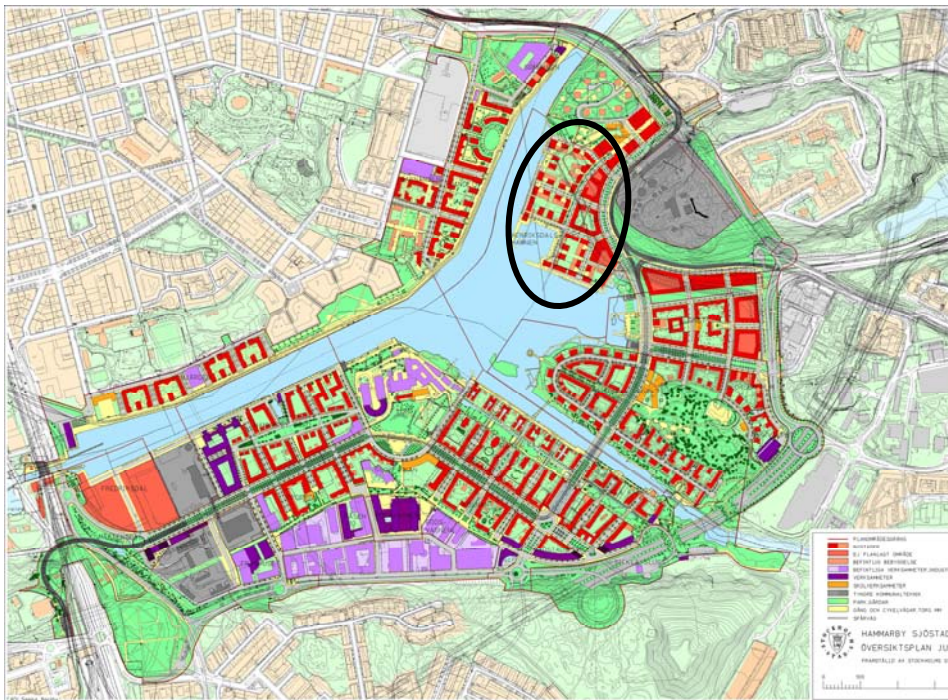
UTLÅTANDE

Bakgrund

I ett inledande skede av planarbetet inbjöds till parallella skissupdrag för utformningen av området, med utgångspunkt i ett av kontoret framtaget skissförslag. Resultat av parallellskisserna samt förslag till inriktning för fortsatt arbete godkändes av nämnden i juni 2005.

Exploateringsnämnden (dåvarande Marknämnden) beslutade i juni 2005 respektive i mars 2006 att anvisa mark för bostäder till 11 olika byggherrar, fördelat på 65 % bostadsrätter och 35 % hyresrätter.

Detaljplanen var ute på samråd under oktober - november 2006. Redovisning av plansamrådet samt beslut om att gå vidare till utställning togs av nämnden den 8 februari 2007.



Översikt Hammarby Sjöstad, planområdet markerat.

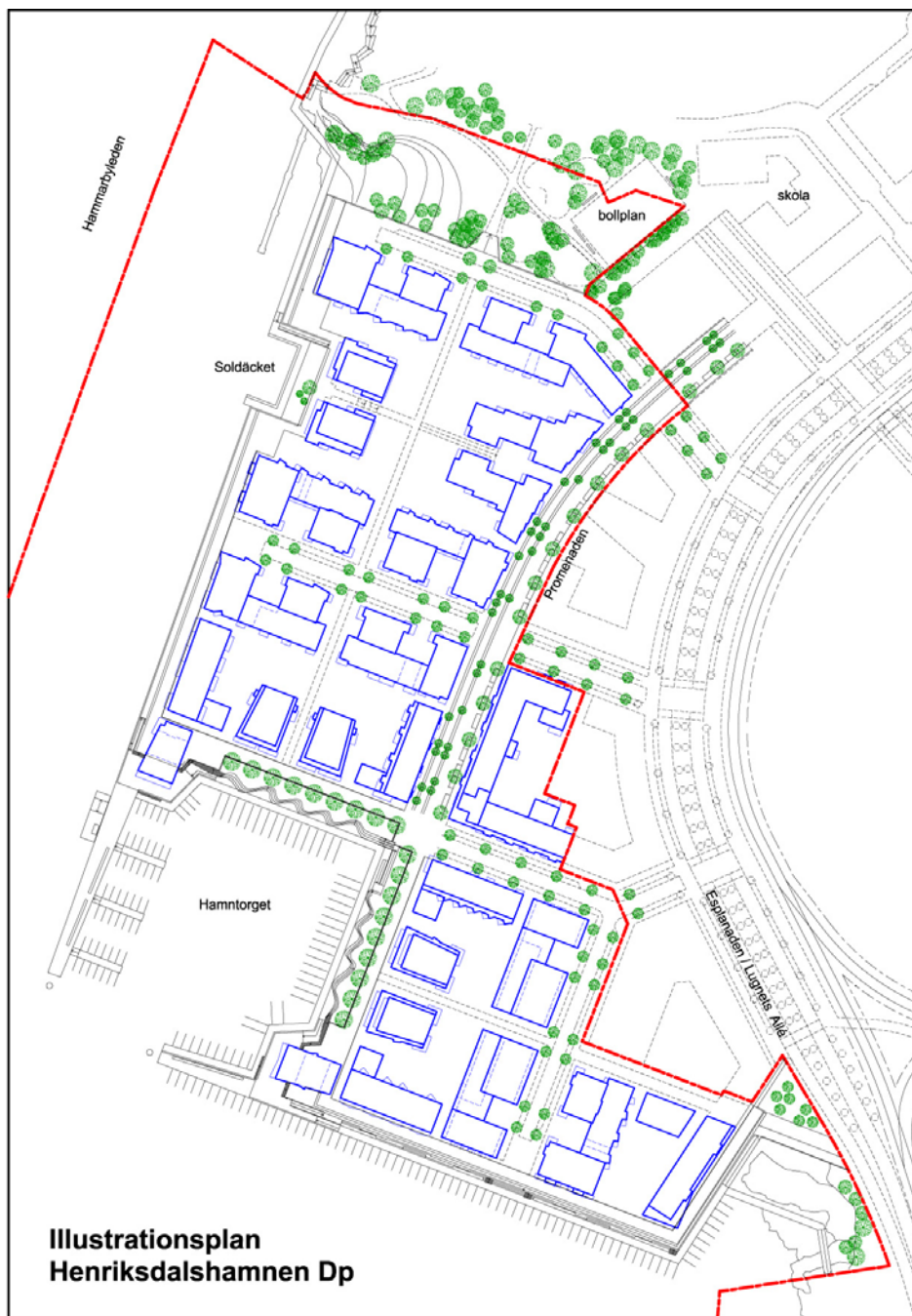
Planförslaget

Planen är en del av Hammarby Sjöstad och syftar till att skapa stadsbebyggelse av innerstadskaraktär med blandat innehåll av bostäder, arbetsplatser och lokaler för butiker och service. Planförslaget bygger vidare på den kvartersstruktur som är under uppbyggnad inom Hammarby Sjöstad. Området integreras i den överordnade stadsstrukturen.

Planen möjliggör drygt 880 nya lägenheter. En ny offentlig plats tillskapas i sydvästläge vid vattnet, med bryggor, båtplatser och allmänna vistelseytor. En mindre offentlig plats tillskapas i norra delen av området som pendang till Mandelparken. Vid Danvikssklippans fot anläggs en ny park som länkar samman områdena. Två förskolor planeras i bottenvåningarna på byggnaderna närmast parken. Det finns också möjlighet att inrymma förskola i övriga byggnaders bottenvåningar, utom mot kaj och Hammtorg. Lokaler för handel, service, restauranger etc. ska inrymmas i bottenvåningar mot det sk. Hammtorget samt längs delar av promenaden upp mot Danviks Torg. Även i övriga bottenvåningar finns möjlighet att inrymma lokaler för denna typ av verksamhet.

Kvartersbebyggelsen är relativt sluten mot omgivande kaj- och gaturum, men har ett antal smala slitsar mellan byggnaderna för utblickar. Kvarteren öppnar sig dock något åt söder eller väster för att ge bättre solljusförhållanden på gårdar och till lägenheterna. Där kajerna möter Hammtorget finns två byggnader som blir nya karaktärer i området. Kajhusen står på en förhöjd bottenvåning/fot som landar i Hammtorgets hörn.

Planförslaget innebär en viss förändring av befintlig strand- och kajlinje. Dock inte mer än vad som idag är ianspråktagat av pråmar, bryggor och ledverk.





'Hamntorget'. (Andersson Jönsson Landskapsarkitekter)

Tillgänglighet

Området är relativt plant, men sluttar från nordöst ner mot vattnet och de sydvästra delarna. Störst nivåskillnader är det inom det norra kvarteret. Mindre nivåskillnader inom området, såsom mellan genomgående gångstråk och de något förhöjda bostadsgårdarna, tas upp med ramper med maxlutning 1:20 och trappor. Samtliga trapphus har genomgående entréer och direkt anslutning i plan till såväl gata/entrégård som bostadsgård.

Miljökonsekvenser

Detaljplanen för Henriksdalshamnen kan medföra betydande miljöpåverkan på grund av planområdets närhet till Henriksdals reningsverk samt osäkerheterna kring vad en etappvis utbyggnad av området och en komplicerad byggprocess i samband med Danvikslösenprojektet, kan innebära för konsekvenser för boende. En MKB enligt miljö-

balken är därför upprättad. Utöver dessa aspekter har planen ytterligare ett antal miljöfrågor som belysts inom planarbetet, de väsentligaste är vägtrafik- och spårbuller, kompensation för ianspråktagande av vassbälte och strandbiotop samt markföroreningar.

Henriksdals reningsverk

Den övervägande delen av reningsverket ligger inbyggt i berg vilket minskar risken för lukstörningar och spridning av bakterier. Reningsverket ligger som närmast cirka 105 meter från de bostäder som planförslaget medger. De luktkällor som idag finns vid centralbyggnadens gård kommer att flyttas in iberget. Den eventuella luktkälla som finns kvar efter ombyggnad är rötkamrarna, som kan avge lukt en eller två veckor om året, vid underhållsarbeten. Den lukttutredning som tagits fram visar att risken för störande lukt inom planområdet är mycket liten efter att planerade åtgärder inom reningsverket genomförts. Även risken för spridning av bakterier har utretts och bedöms som mycket liten och ett skyddsavstånd på ca 100 meter har ansetts tillräckligt efter att nämnda åtgärder genomförts. Att åtgärderna genomförs garanteras genom ett avtal som finns tecknat mellan staden och Stockholm Vatten. Projektering pågår.

Danvikslösen

Boendemiljön i Henriksdalshamnen påverkas väsentligt av projektet Danvikslösens genomförande, vilket bland annat innebär flyttning av Värmdövägen till en tunnel genom Henriksdalsberget. En principöverenskommelse finns mellan Stockholm, Nacka och Landstinget om planering och genomförande av projektet. Huvudlinjen är att projektet ska genomföras, men ännu är inte alla beslut fattade, vilket innebär en osäkerhet. Bostäderna inom denna byggnadsetapp kommer att färdigställas medan Värmdövägen ligger kvar i sitt provisoriska (befintliga) läge, under Danvikslösens genomförande. För buller och luftkvalitet beskrivs därför konsekvenserna även under Danvikslösens byggske, vilket visar att riktlinjer klaras även under detta skede.

Utställning

Detaljplanen har varit utställd under tiden 31 maj till 6 juli 2007. Synpunkter under utställningen handlar om närheten till Henriksdals reningsverk med avseende på lukt och risk för eventuell smittspridning och kopplingen till utbyggnaden av Danvikslösenprojektet. Vidare framförs att ett alternativförslag från en intresseorganisation ska utredas för att ha nytt samråd kring samt att programmet som används för Hammarby Sjöstad inte längre kan åberopas på grund av ändrade förutsättningar. Synpunkter som rör farligt gods på Värmdöleden och risk för avåkning, för lågt parkeringstal och exploateringsnivå har också framförts.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontorets slutsats, med stöd i bedömningar utförda av bland annat Stockholm Vatten, Miljöförvaltningen och Smittskyddsinstitutet, är att genomförandet av detaljplanen inte kommer att medföra problem, då det närbelägna reningsverket byggs om till en näst intill helt inkapslad anläggning. Endast rötkamrarna kommer att ligga kvar i befintligt läge uppe på berget på ca 100 meters avstånd från de planerade bostäderna (inklusive Henriksdalshamnen etapp II).

Smittskyddsinstitutet (SMI) har gjort en bedömning av risken för smittspridning från Henriksdals reningsverk. SMI's bedömning utgår från att även Henriksdalshamnen

etapp II är utbyggd och det anses som mindre troligt att aerosoler i luften från rötkamrarna, kan spridas ner till personer på 100 meters avstånd. Det framgår tydligt av SMI's beskrivning. Åtgärder som klart minskar risk för lukt- och smittspridning jämfört med idag genomförs. Dessutom kommer en mobil anläggning med kolfilter att användas för att minska risken för lukt och spridning av mikroorganismer. Detta bedöms av SMI ge en väsentlig förbättring och att det är en god förebyggande åtgärd. En fördjupad luktutredning har genomförts för rötkamrarna, vilken visar att luktfrekvensen skulle vara ca 1 % av tiden under en månad, med maximalt ogynnsamma förhållanden. Förhärskande vindar i området är dock västliga och sydliga, vilket leder vinden bort från planområdet.

Henriksdalshamnen etapp I är för sin slutliga miljö- och stadsbyggnadsmässiga kvalitet beroende av att dagens infrastruktur beträffande väg och spår ändras genom Danvikslösens genomförande, liksom hela denna återstående del av Hammarby Sjöstad. Dock har förutsättningen för planområdets avgränsning varit att de olika etapperna inte är beroende av varandra i tid. Ur störningssynpunkt under byggtiden är det naturligtvis en fördel ju kortare utbyggnadsperioden är. Hammarby Sjöstad är ett stort stadsutvecklingsområde och har hela tiden byggts ut i etapper. Denna del är än mer komplex på grund av de stora infrastrukturella förändringarna, varför en etappvis utbyggnad är absolut nödvändig. Omfattande alternativstudier till det nuvarande förslaget till Danvikslösen har utretts vid ett flertal tillfällen. Att förlägga Värmdöleden i två plan på utsidan av berget (enligt förslag som inkommit under samrådet), har inte bedömts som ett rimligt alternativ vare sig av stadsbildsmässiga eller miljömässiga skäl.

Värmdöleden är sekundär transportled för farligt gods. Längs Värmdöleden finns idag ett bullerplank, som kommer att förstärkas och byggas på. Detta kommer därmed ha effekt även som avrinningsskydd och till viss del även som avåkningsskydd. Detta anses som en rimlig lösning då vägen endast är en sekundärled för farligt gods samt att det är ett provisoriskt läge för vägen. Synpunkter på planbestämmelser angående avåknings- och avrinningsskydd i övrigt har inte tillgodosetts då leden ligger utanför planområdet.

Planförslaget innehåller ca 0,55 parkeringsplatser/lägenhet i garage under husen, vilket är den planeringsnorm förslaget är utformat efter. Därutöver finns ca 0,1 plats/lägenhet på gatumark. I princip all gårdsmark i planförslaget är underbyggd med ett garageplan. Grundvattenförhållandena i området är särskilt svåra, varför det inte är tekniskt och ekonomisk rimligt att bygga ytterligare garageplan under mark. Vidare visar inventering av befintliga garage, att det i dagsläget finns lediga parkeringsplatser tillgängliga.

Kontoret anser att planförslaget är väl avvägt mellan en tät stadsstruktur med en öppenhet mot vatten och grönska för att ge bra boendekvalitéer. Områdets exploatering hör dock till de högre inom Hammarby Sjöstadsprojektet.

De synpunkter som inkommit under utställningen innebär inget nytt eller förändrat ställningstagande. Kontoret anser därför att planen kan föras vidare utan ändringar till stadsbyggnadsnämnden för godkännande och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Tidplan och fortsatt arbete

Saneringen av området liksom demontering av evakuerade byggnader har redan påbörjats. Stadens förberedande arbeten vad gäller arbetsgator och kajkonstruktioner, beräk-

nas kunna påbörjas kring årsskiftet. Detta innebär att möjlig byggstart för bostadsproduktionen är 2:a kvartalet 2008, med första inflyttning under 2009.

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för
Henriksdalshamnen
i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen
i Stockholm
Dp 2004-20921-54

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning. Ett kvalitetsprogram för områdets yttre gestaltning samt markbehandling kommer att upprättas i ett senare skede som komplement till planhandlingarna.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen är en del av Hammarby Sjöstad och syftar till att skapa stadsbebyggelse av innerstadskaraktär med blandat innehåll av bostäder, arbetsplatser och lokaler för butiker och service.

Planen möjliggör drygt 880 nya lägenheter. En ny offentlig plats tillskapas i sydvästläge vid vattnet, med bryggor, båtplatser och allmänna vistelseytor. En mindre offentlig plats tillskapas i norra delen av området som pendang till Mandelparken. Vid Danviksklippans fot anläggs en ny park som länkar samman områdena.

PLANDATA

Planområde

Planområdet, om drygt 18 ha, utgör första etappen i utbyggnaden kring Henriksdalsberget och avgränsas av vattenområden i väster och söder, Danviksklippan i norr samt av ännu ej detaljplanlagda kvarter i öster enligt programmet för Hammarby Sjöstad. Planen omfattar fastigheterna Södra Hammarbyhamnen 1:3, 1:37, 1:35, en mindre del av Hammarbyhöjden 1:1, Skärgårdsbåten 1, Hammarbyverken 2, Båtklubben 2, Cedern 4 och delar av Cedern 3 och Mahognyn 2.

Markägförhållanden

Marken inom planområdet ägs av Stockholm Stad, men är delvis upplåten med tomträtt eller är utarrenderad. Avtal finns dock om avflyttning.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Enligt Stockholms översiktsplan 1999 är området markerat som stadsutvecklingsområde, del av Hammarby Sjöstad. Stadsutvecklingsområdena utgör Stockholms framtida utvecklingsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse. Översiktsplanens utbyggnadsstrategi innebär att Stockholms utbyggnad främst kommer att ske i dessa områden.

Program för planområdet

Plan- och programarbetet för Hammarby Sjöstad har pågått sedan 1990. Ett förslag till fördjupad översiktsplan presenterades 1991, där området föreslogs omvandlas från ett hamn- och industriområde till en utvidgning av Stockholms innerstad. Gemensamma planeringsförutsättningar har upprättats gemensamt av Staden, Nacka och Landstinget (1995) främst vad gäller den övergripande infrastrukturen för området.

Ett program för detaljplaneläggning av Hammarby Sjöstad har upprättats, där områdets huvudsakliga markanvändning regleras. Denna del av Sjöstaden redovisas som stadskvarter med blandat innehåll (bostäder, service och verksamheter). Programmet godkändes av stadsbyggnadsnämnden i september 1996. Kommunfullmäktige antog 1996 ett speciellt miljöprogram för Sjöstadens vidare utbyggnad.

Som en del i det inledande skedet av planarbetet inbjöds till parallella skissuppdrag för utformningen av området med utgångspunkt i ett av stadsbyggnadskontoret upprättat skissförslag. Resultatet av bedömningen gav att delar av förslaget från Erséus Arkitekter samt delar av förslaget från Nyréns Arkitekter bedömdes ha de största kvalitétéerna. Utifrån dessa två förslag arbetades sedan fram ett gemensamt förslag som legat till grund för fortsatt planarbete.

Angränsande planområden

Denna etapp av Henriksdalshamnen angränsar delvis till det så kallade Danvikslösenprojektets kommande detaljplaner. Utformningen bygger på den struktur över vilken en principöverenskommelse gjordes 2003 mellan Stockholm, Nacka och Landstinget om planering och genomförande av projektet. Finansierings- och genomförandefrågorna är dock ännu inte lösta. För Stockholms del pågår detaljplaneläggning för projektets infrastrukturanläggningar som omfattar Tvärbanans utbyggnad till Slussen, förlängning av Lugnets Allé till Danvikstull och en förläggning av Värmdöleden i ny tunnelsträckning genom Henriksdalsberget.

Gällande detaljplaner

Inom planområdet gäller stadsplanerna 2917A (KM 1944-03-17), 3019 (KM 1944-09-29), 5960A (fastställd 1969-01-13), 5074 (fastställd 1960-12-09) samt 7530A (fastställd 1975-08-15). Samtliga planer anger i huvudsak industrianvändning för området. Stora delar av vattenområdet är inte planlagt. Stadsplanen 3019 ersätts helt av planförslaget.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintliga förhållanden/ tidigare markanvändning

Området består till största delen av gammal sjöbotten som torrlades i samband med byggandet av Hammarbyleden och sänkningen av Hammarby Sjö. När Hammarbyleden färdigställdes 1929 etablerades successivt varvsverksamhet inom delar av området. Varvet Hammarbyverken hade sin storhetstid som nybyggnadsvarv på 1940- och 50-talen. Verksamheten flyttade 1961 till Finnboda. Området övertogs då av Södermalms Trä samt av Stockholms Hamn som underhållsdepå. Även båtklubsverksamhet samt vissa mindre företag finns inom området.



Hammarbyverken 1939 (foto från Stadsarkivet).

Inom området finns ingen bebyggelse klassad som bevarandevärd. Områdets stränder utgörs av utfyllnadsslänter. Brygg- och kajkonstruktioner finns kring den gamla hamn-/varvsbassängen. I områdets norra del, kring det område som nyttjas för båtuppläggning, finns värdefull vegetation i slänten upp mot Danviksklippan. Här finns även rester av den gamla utfartsvägen mot Nacka som togs ur bruk i samband med Hammarbyledens utbyggnad.

Ny bebyggelse

Markanvändning och nyttjandegrad

Planen innehåller i huvudsak bostäder. Bottenvåningarna kring det sk. Hamntorget avser innehålla butiks-, restaurang- eller verksamhetslokaler liksom hörnlägen längs den sk. Promenaden. Norra delen av planområdet innehåller en parkyta om ca 0,6 ha.

Exploateringsstalet är drygt 3,0 vilket innebär en högre exploatering än inom vissa tidigare delar av Hammarby Sjöstad; Sickla Udde ca 2,2 och Sickla Kaj och Kanal ca 2,5 men motsvarande nivå som inom Hammarby Gårdsområdet.

Planområdet innehåller ca. 94.000 kvm ljus bruttototalarea (BTA). I detta inräknas både bostadsyta samt butiks- och verksamhetslokaler i bottenvåningarna. Antalet lägenheter är drygt 880 st (preliminära uppgifter).

Överordnade stadsbyggnadsmotiv

Den översiktliga planstrukturen för området mellan Sickla Udde och Danviksklippan har lagts fast i detaljplaneprogrammet och i samband med arbetena med Danvikslösenprojektet. Strukturen karaktäriseras rumsligt av de stora ovalformade bergs- och parkpartierna Danviksklippan, Henriksdalsberget och Sickla Park. På den lågt liggande marken kring Hammarby Sjö redovisas en bågformad anslutande stadsstruktur och tvärgående gator mot vattnet. Längst in i Lugnetviken tangerar esplanadsystemet sin enda del av vatten och vid denna punkt har en av Sjöstadens centrala 'öppna' platsbildningar, Lugnetterrassen, förlagts. Vid Danvikstull planeras en ny rektangulär platsbildning kring Tvärbanans hållplats, som ansluter till Lugnets Allé mot den östra sidan. Mot den västra sidan ansluter det nya stråket, Promenaden, som leder ner mot Henriksdalshamnen. Områdets nya samlande stads- och vattenrum är det sk Hamntorget vid den gamla hamn- och varvsbassängen i sydvästra delen av området.



Övergripande planprinciper

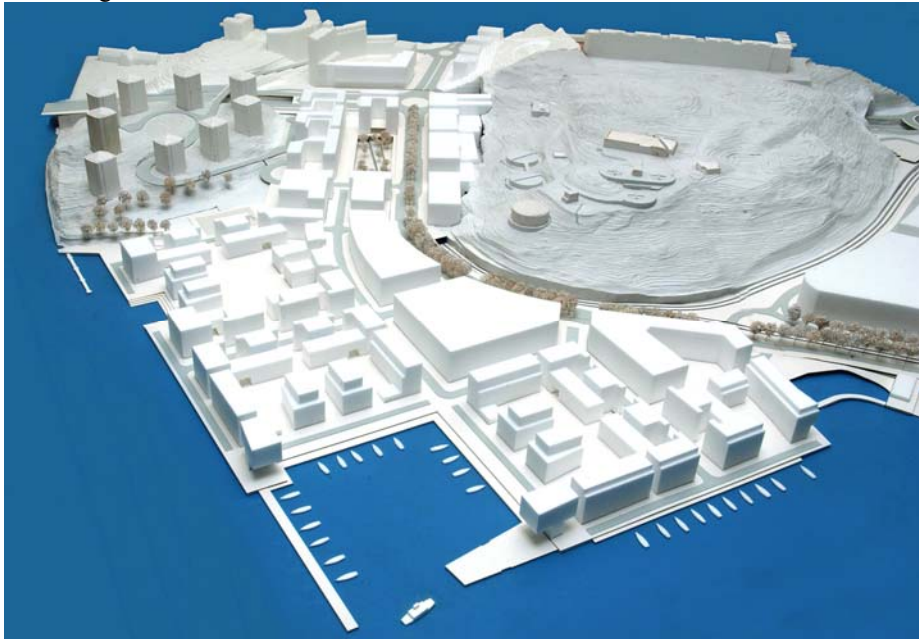
För Sjöstaden gäller att kvarters- och gatustrukturen avseende skala och mått utgör en utvidgning av innerstaden. Kvarterens yttermått är vanligen kring ca. 70x100 meter och lokalgatorna har 18 meters bredd mellan fasaderna. I Sjöstaden är fronten mot vatten och parker ofta uppbruten för att ta tillvara värdefulla utblickar. Plats- och parkstrukturen i Sjöstaden bygger på att det genom området löper en småskalig parkstråksstruktur som kopplar samman de olika kvarteren med större parker eller som löper längs området stränder och sammanbinder området delvis vattenorienterade platsstruktur.

Bebyggelsestruktur

Strukturen inom planområdet bygger vidare på tidigare principer för Sjöstadens utbyggnad, samt tillför också nya och kompletterande element. Målsättningen är att nå ett effektivt markutnyttjande, men inte genom att bygga högre än tidigare etapper utan att hitta ett lågt och tätt byggnadssätt. Kvarteren är därför en kombination av de mer traditionella lamellhuset och punkthuset med ett 24-metershus med entrégårdar. Dessa entrégårdar ger en serie mindre, halvprivata rum som kommer att ge en särskild karaktär till lokalgatorna.

Kvarteren är relativt slutna mot omgivande kaj och gator, men har ett antal smala slit-sar mellan byggnaderna för utblickar. Kvarteren öppnar sig dock något åt söder eller väster för att ge bättre solljusförhållanden på gårdar och till lägenheterna. Kvarteren bildar en typ av storgårdskvarter med en gemensam gård som byggnaderna samlas kring. Genom dessa gårdar löper interna gångstråk som och förbinder kvarteren med varandra.

Där kajerna möter Hamntorget finns två byggnader som blir nya karaktärer i området. Kajhusen står på en förhöjd bottenvåning/fot som landar i Hamntorget's hörn. I bottenvåningen finns möjlighet till verksamheter, liksom i övriga bottenvåningar kring Hamntorget.



*Modellfoto, september 2005. (I planen ingår även del av kvarteret i bildens mitt.)
Efter underlag från parallellskisser av Erséus Arkitekter och Nyréns Arkitektkontor.*

Byggnadsvolymer

Byggnadsvolymerna är i huvudsak 6 eller 4 våningar. Mot kaj och gata är byggnaderna 6 våningar medan bebyggelsen mot gårdarna är 4 våningar för att bryta ned skalan mot gårdsrummen. I övergången mot Lugnets Allé i sydöst trappas bebyggelsen upp en våning för att anpassas till planerade byggnadsvolymer i kommande detaljplan (Henriksdalshamnen, etapp II) längs esplanadsystemet, som är något högre än i områdets övriga delar. Längs gatorna följer byggnaderna i huvudsak gatuliv med slätare fasader, medan det mot gårdarna är mer uppbrutna och artikulerade fasader.

Bostadsgårdar

I princip hela bostadsgårdarna i kvarteren blir underbyggda med garage. Parkytorna i området är begränsade och gårdsytorna är relativt små, vilket ställer än högre krav på gårdarnas utformning. Stor vikt bör därför läggas vid att utforma gårdarna som gröna, planterade bostadsgårdar med effektiva, mångfunktionella ytor.

Balkonger/ burspråk

Utöver angivna byggnadsrätter får balkonger och burspråk utföras i samband med nybyggnation, enligt principer som kommer att utarbetas i kommande kvalitetsprogram. Följande inriktning gäller:

Mot kajer får balkonger samt enstaka gestaltningsmässigt motiverade byggnadsvolymer utföras med ett maxdjup på 1,8 meter och med minst 3,0 meter frihöjd (ej första bostadsplanet). Mot Hamntorget (där kajen är bredare) får balkonger utföras med ett maxmedeldjup på 2,0 m.

Vid soldäcket och mot lokalgator får balkonger utföras med ett maxdjup på 1,4 meter och med minst 3,0 meter frihöjd. Där det finns förgårdsmark kan mindre avsteg göras från frihöjden.

Mot den sk. Promenaden får utanpåliggande balkonger utföras med ett maxdjup på 1,0 meter och burspråk med ett maxmedeldjup på 0,7 meter, med minst 3,0 meter frihöjd.

Mot bostadsgård får balkonger utföras med ett maxmedeldjup på 2,0 meter samt burspråk. Detta måste dock anpassas vid de trängre passagerna inom delar av bostadsgårdarna.

Utanpåliggande balkonger får ej glisas in i efterhand. Eventuella inglasningar redovisas i kommande kvalitetsprogram.

Kvalitetsprogram

Den gestaltningsmässiga samordningen mellan de olika projekten och stadsrummet kommer att redovisas i ett till planen kompletterande kvalitetsprogram. Även materialval och färgsättning redovisas. Programmet ska ingå som en del i avtalen med byggherrarna och ska vara ett stöd vid projektering, bygglov och genomförande. På grund av planområdets storlek är programmet nödvändigt för samordning av olika frågor byggherrarna sinsemellan samt mellan dessa och staden.

Vattenområden

Planförslaget innehåller stora vattenområden, ca 10,8 ha. Stora delar av denna yta är tidigare inte planlagd, varför ytorna finns med i denna detaljplan. Förslaget innebär viss förändring av strandlinjen. Inom det område som föreslås nyttjas för ny kaj, som betecknas som öppet vattenområde enligt gällande detaljplan, finns dock stora bryggkonstruktioner, pråmar, ledverk etc. Därmed kan området inte anses vara öppet vattenområde idag. Tillstånd för byggnation i vatten (vattendom) behandlas i särskild ordning.

I de inre delarna av Lugnetviken planeras kompensationsåtgärder för borttagande av vassbälte i samband med planering och utbyggnad av Lugnetterrassen i angränsande planområde i sydöst. Ett utvecklat och delvis nytt vassbälte avses etableras här (betecknas W₂ på plankartan). Längs vissa sträckor av kajerna möjliggörs för bryggor för småbåtar (betecknas W₁ på plankartan) samt tilläggsplats för persontrafikfärja. Samtliga bryggor ska vara tillgängliga för allmänheten och får inte stängslas in.

Geotekniska förhållanden

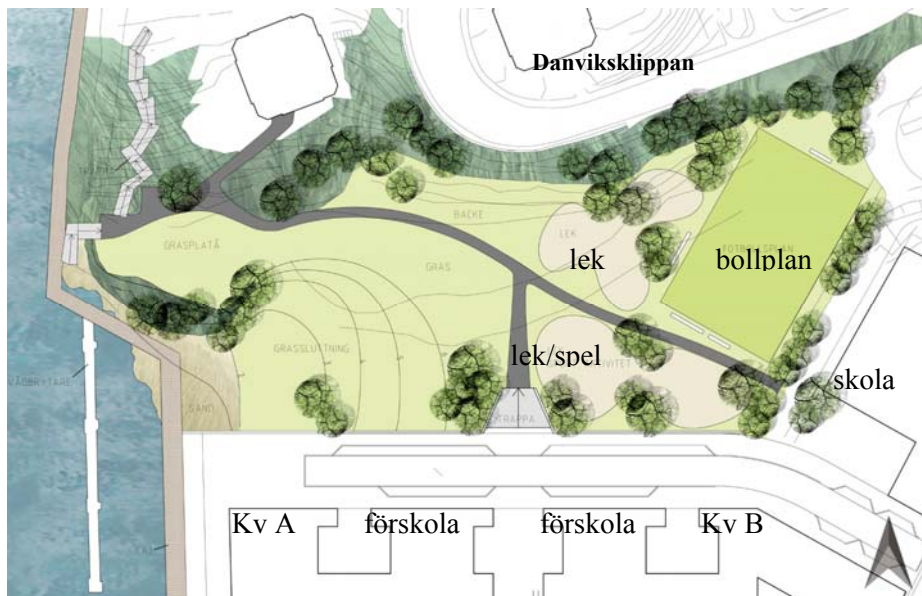
Planområdet består till stor del av utfylld mark på före detta sjöbotten. Mark- och miljötekniska undersökningar har genomförts. Marken i området är förorenad och

saneringsarbeten kommer att utföras. Se vidare under Tekniska frågor i genomförande-
beskrivningen.

Vegetation, friytor och rekreation

Inom planområdet finns idag inte mycket vegetation. I norra delen finns uppvuxna, värdefulla träd i slänten upp mot Danviksklippan samt längs vägen ned mot vattnet och i sydöstra delen finns naturslänter och vassområden. Den livsmiljöanalys som genomförts för Hammarby Sjöstad (sociotopkarta, Gfk 2004) visar att bristen på grönytor är stor i denna del av området. Framförallt saknas lekytor och ytor för ro och avkoppling. Dessa två funktioner är svåra att kombinera, men målsättningen är ändå att försöka kompensera bristerna i närområdet.

Planförslaget innebär att en ny park anläggs i norra delen av området och ansluter till naturslänten vid Danviksklippans fot. Det är inom denna del som den mesta befintliga vegetationen finns. Om dessa träd kan bevaras är ännu oklart, med anledning av de eventuella saneringsåtgärder som måste genomföras. Parken utformas som en grön oas med träd i gräsytor och mjukt formade gångvägar. Östra delen planeras för lek och spel, med klätterställningar och lekredskap samt en mindre bollplan med konstgräs. Parken sluttar ner mot vattnet i väster, för att förbättra kontakten med vattnet.



Parkillustration Andersson Jönsson Landskapsarkitekter

Gårdsytor/friytor

Gårdsytan i kvarteren uppgår till ca 16 kvm/ lägenhet (ca.100 kvm BTA). Tillgången till gårdsyta i tidigare etapper av Hammarby Sjöstad har varit mellan 12-25 kvm/lägenhet. Parkytan inom planförslaget är begränsad (ca 0,6 ha) men inräknas även dessa ytor åstadkoms en friyta på ca 23 kvm/ lägenhet.

Service

Bottenvåningarna kring Hamntorget centralt i stadsdelen innehåller lokaler för butiker och andra verksamheter. Även längs Promenaden upp mot Danvikstull planeras för butikslokaler i kvarterens hörnlägen. Kommunal service finns i form av två förskolor placerade på var sida mittstråket i norra kvarteret, i nära anslutning till parken. Förskolorna innehåller 4 avdelningar för totalt ca. 80 barn. Planen möjliggör även förskolelokaler i övriga byggnader (dock ej kring Hamntorget).

Skola och förskola (barn i åldern 1-16 år) planeras inom angränsande område alldeles öster om parken. Denna kan dock inte påbörjas förrän ombyggnaden och omläggningen av Värmdöleden enligt Danvikslösenprojektet är genomförd och området ingår därför inte heller i planområdet.

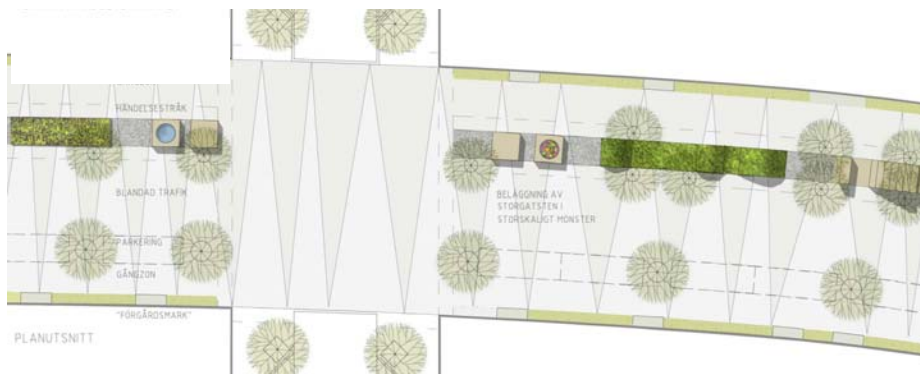
Närmaste centrumbildning finns i dagsläget vid spårvagnshållplats Sickla Kaj. Planer finns dock på en större centrumbildning och omstigningspunkt för kollektivtrafik norr om planområdet, kallad Danviks Torg.

Gator och trafik

Gatuutformning/kajer

Lokalgatorna utformas för blandtrafik. Gaturummet är 18 meter mellan motstående fasader. På norra och östra sidan av lokalgatorna finns en tre meter bred förgårdsmark. Gator utformas generellt med trädplantering och indragna parkeringsplatser. Korsningspunkter överhöjs för att sänka farten och öka trafiksäkerheten. Kajerna är körbara, men avser i första hand angöringstrafik. Alla garagedfarter ligger mot lokalgatorna, för att begränsa trafikflödet på kajerna.

Centralt genom området går den sk Promenaden, som förbinder Hamntorget med den framtida knutpunkten vid Danvikstull. Avsikten är här att utforma gatan som i första hand ett promenadstråk, med större utrymme för gångtrafik och planteringsytor än övriga lokalgator. Promenaden får genomgående beläggning av hög kvalitet och trädplanteringar som skiljer sig från andra gator. Trafiktekniskt planeras gatan att bli gårdsgata, då bil- och cykeltrafik framförs i gångfart med väjningsplikt för gående och parkering får endast ske på särskilt markerade platser.



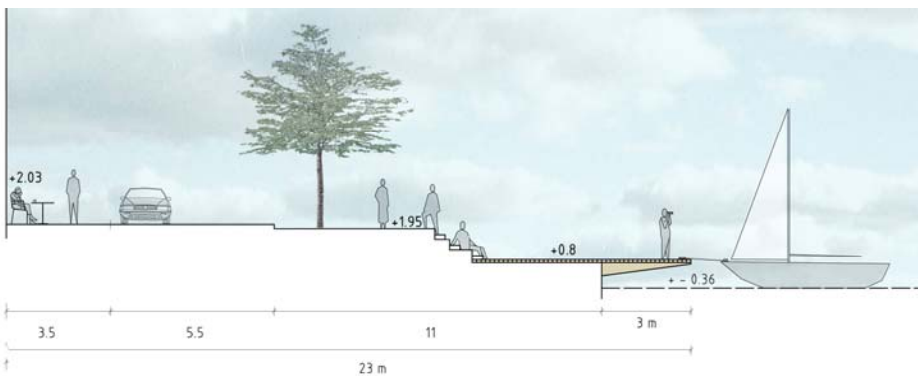
Planutsnitt 'Promenaden', idéskiss Andersson Jönsson Landskapsarkitekter

Utformning av torg och platser

I planområdets sydvästra del planeras ett nytt offentligt stadsrum, Hamntorget, som blir det samlande rummet i denna del av Hammarby Sjöstad. Planen innehåller lokaler för butiker, caféer och restauranger som samlas runt torget. Bryggor och terrasseringar, med trapp- och rampsystem, förbättrar kontakten med vattenrummet och utrymme finns för båtplatser längs bryggorna. Markbeläggningen föreslås urskilja sig från lokalgator och kajer för att markera torgets funktion.



'Hamntorget'. (Andersson Jönsson Landskapsarkitekter)



Nivåskillnaden till den övre torgytan består av böljande terrasser som skapar en variation av sittplatser och olika ytor för aktiviteter. (Andersson Jönsson Landskapsarkitekter)

I norra delen av området finns en utvidgning av vatten- och kajområdet som skapar en mindre platsbildning framför de två punkthusen. Denna plats utgör en pendang till Mandelparken på andra sidan Hammarbyleden. Platsen föreslås delvis som vattenyta, delvis som ett böljande soldäck av trä som förbinder kajens övre nivå med en lägre bryggnivå för närmare kontakt med vattnet.



'Soldäcket'. (Andersson Jönsson Landskapsarkitekter)

Parkering

Parkering anordnas i garage under kvarteren. Parkeringstalet är 0,55 bilplatser/ lägenhet alternativt 0,14 platser/ rumsenhet. Detta innebär med nu aktuella husprojekt ca 480 bilplatser i garage. Området förutsätts anslutas till bilpoolsystemet inom Hammar-

by Sjöstad. Längs lokalgatorna och ena sidan av Promenaden anordnas parkeringsplatser för besökande.

Gång- och cykeltrafik

Områdesövergripande cykelstråk går i första hand längsmed den planerade nya Esplanaden runt Henriksdalsbergets fot. Lokal cykeltrafik sker för övrigt i blandtrafik. Gångbanor finns längs alla lokalgator och kajer. Ett prioriterat gångstråk går från den planerade Danvikstulls centrumplats och Henriksdalshamnen i den sk Promenaden. Längs områdets kaj- och strandlinje går ett gångstråk på bryggor som också förbinder området med Lugnetterrassen och den fortsatta strandpromenaden söderut. Interna gångstråk finns även genom kvarteren för att knyta samman de olika kvarteren och för att förbättra kopplingen till parken i norr.

Cykelplatser anordnas inom respektive kvarter, beräknat till ett riktvärde på 1,5 platser/lägenhet, fördelat på utrymmen delvis på gården delvis i cykelrum/ garage/förråd.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger mellan två hållplatser för Tvärspårvägen. Den ena är hållplatsen Sickla Udde och den andra är den planerade hållplatsen Danviks Torg. Detta ger god tillgänglighet till kollektiva färdmedel. Området kommer även att trafikeras av busslinjer med hållplatser i samma läge.

Båtförbindelse planeras mellan Hamntorget i Henriksdalshamnen och Tegelviksgatan, Norra Hammarbyhamnen på Södermalm. Färjan kommer då troligtvis gå växelvis till Henriksdalshamnen och dagens färjeläge vid Sickla Kaj/ Luma.

Tillgänglighet

Området sluttar från nordöst ner mot vattnet och de sydvästra delarna. Störst nivåskillnader är det inom det norra kvarteret. Mindre nivåskillnader inom området, såsom mellan genomgående gångstråk och de något förhöjda bostadsgårdarna, tas upp med ramper med maxlutning 1:20 och trappor. För det tvärgående, östvästliga stråket genom norra kvarteret är det på grund av rådande marknivåer och underbyggnad för garage inte möjligt att lösa tillgängligheten fullt ut via ramper. Lokalgatan längst i norr har största lutningen på ca 1:30 där terrängförhållandena är givna. Övriga gator har en lutning på ca 1:40 – 1:50.

Mellan olika nivåer på kajer och bryggor finns ramper med som en del i gestaltningen, som också gör dem tillgängliga. Även utformningen av de offentliga platserna; parken, Hamntorget och Soldäcket har ingått att göra de olika nivåerna tillgängliga med ramper med en lutning på högst 1:20.

Planförslaget har utformats så att möjlighet finns till angöring inom ca. 10 meter till alla bostadsentréer. Vissa trapphus ligger kring mindre entrégårdar där det tekniskt och nivåmässigt är möjligt att angöra inom 10 meter. I praktiken kan dock angöring beräknas ske längsmed gatan, vilket då innebär ett avstånd på mellan 12-16 meter. Detta för att undvika körning/backning över trottoar, främst med avseende på trafiksäkerhet.

Under eller i anslutning till byggnader längs omgivande gator byggs parkeringsgarage. Planen möjliggör därmed att huvuddelen av områdets trapphus kan ha direkt tillgänglighet till kvarterets garageanläggningar. Ingen biltrafik ska förekomma på bostadsgårdarna.

Samtliga trapphus har genomgående entréer och direkt anslutning i plan till såväl gata/entrégård som bostadsgård.

Miljökonsekvenser

Behovsbedömning

Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska detaljplaner behovsbedömas, vilket betyder att en bedömning ska göras om planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska detaljplanen åtföljas av en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kap. 11§. Stadsbyggnadskontoret har beslutat att detaljplanen för Henriksdalshamnen kan antas medföra betydande miljöpåverkan på grund av planområdets närhet till Henriksdals reningsverk samt osäkerheterna kring vad en etappvis utbyggnad av området och en lång och komplicerad byggprocess i samband med projekt Danvikslösen, kan innebära för konsekvenser för boende. En MKB enligt miljöbalken är därför upprättad (Tyréns, maj 2007). Utöver de aspekter som kan antas medföra betydande miljöpåverkan har planen ytterligare ett antal miljöfrågor som är viktiga att följa upp inom planarbetet. Miljöförvaltningens bedömning är att vägtrafik- och spårbuller, compensation för ianspråktagande av vassbälte och strandbiotop samt markföröreningar är de väsentligaste miljöaspekterna att belysa. Nedan återges en sammanfattning av konsekvenserna, i övrigt hänvisas till rapporten i sin helhet.

Henriksdals reningsverk

Den övervägande delen av reningsverket ligger inbyggt i berg vilket minskar risken för luktstörningar från verksamheten och spridning av bakterier. Rekommenderat skyddsavstånd för befintlig verksamhet är 200 meter. Reningsverket ligger dock som närmast cirka 105 meter från de bostäder som planförslaget medger. Utsläpp av lukande ämnen, i en omfattning som kan ge luktstörningar, kan förekomma och planförslaget kan därmed inte genomföras såvida inte de luktstörande delarna av verksamheterna begränsas. Som en del i Danvikslösens genomförande kommer luktkällorna vid centralbyggnadens gård att flyttas in i berget. Den luktkälla som finns kvar efter ombyggnad är rötkamrarna som avger lukt en eller två veckor om året. Den luktutredning som togs fram visar att risken för störande lukt inom planområdet är mycket liten efter att planerade åtgärder genomförts. Även risken för spridning av bakterier har bedömts som mycket liten och ett skyddsavstånd på ca 100 meter har bedömts tillräckligt efter att nämnda åtgärder genomförts. Genomförandet av åtgärderna styrs inte av denna detaljplan men utgör en förutsättning för detaljplanens genomförande. Att åtgärderna genomförs garanteras genom ett avtal som finns tecknat mellan staden och Stockholm Vatten.

Danvikslösen

Boendemiljön i Henriksdalshamnen påverkas väsentligt av projektet Danvikslösens genomförande, vilket bland annat innebär flyttning av Värmdövägen till ett tunnelläge genom Henriksdalsberget. 2003 gjordes en principöverenskommelse mellan Stockholm, Nacka och Landstinget om planering och genomförande av projektet. Huvudlinjen är att projektet ska genomföras, men ännu är inte alla beslut fattade, vilket innebär en osäkerhet. Bostäderna inom planområdet kommer att färdigställas innan Värmdövägen flyttas. Som närmast uppförs bostäder cirka 35 meter från Värmdövägen. För buller och luftkvalitet beskriver MKB:n konsekvenserna av två etapper/ scenarier; med Värmdövägen kvar runt berget i nuvarande lägen under byggskedet och med Värmdövägen i tunnel genom berget, se nedan.

Buller

Med Värmdövägen kvar i befintligt läge ligger de ekvivalenta bullernivåerna på över 65 dB(A) vid de närmaste fasaderna. En bullerskärm kommer dock att anläggas, vilket begränsar bullernivåerna till som högst 59 dB(A) närmast Värmdövägen. Trafikbullret överskrider därmed riktvärdet för god boendemiljö, 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå, vid delar av byggnadernas fasader mot Värmdövägen. Lägenheterna kan dock uppfylla avstegsfallen om en sida där buller från trafiken inte överstiger 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför minst hälften av boningsrummen.

Med rådande tidplan för Danvikslösen kommer Värmdöleden ligga kvar i befintligt läge ca 3 år efter det att boende börjat flytta in. Efter att Värmdövägen förlagts i tunnel minskar ljudnivåerna med upp till 10 dB(A). Efter att kvarteren öster om planområdet byggs kommer stora delar av fasaderna att klara gällande riktvärden och ljudmiljön bedöms som mycket god för en stadsmiljö. Kvarteren närmast vattnet har goda möjligheter att få relativt låga ljudnivåer. Här finns dock bakgrundsbullret från staden. Att åtgärder för att klara riktvärden för inomhusbuller genomförs säkerställs genom planbestämmelse.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten i området påverkas framför allt av trafiken på Värmdövägen. Beräkningar visar att halterna av kvävedioxid och partiklar ligger under miljö kvalitetsnormernas krav i båda scenarierna. I och med Värmdövägens flytt in i berget förbättras luftkvaliteten, framför allt i de östra delarna av planområdet.

Naturmiljö

Planförslaget medför konsekvenser för naturmiljön. Lugnetvikens vassbälten, som utgör häckningsbiotop för skäggdopping och andra sjöfåglar, kommer till stor del att försvinna i och med byggandet av Lugnet. Denna detaljplan anger anläggande av nya vassar som compensation. Detaljplanen medger även en gångbro mellan Lugnet och Henriksdalshamnen. Vassar kommer att finnas både innanför och utanför bron, där vassarna utanför bron bedöms ge en fortsatt funktion som häckningsbiotop. Därmed finns förutsättningar för att fåglarna kan finnas kvar inom området efter planens genomförande. I övriga delar medför planförslaget en ökad andel grönyta i jämförelse med nollalternativet. Det sker framför allt genom anläggandet av parken i den norra delen av planområdet.

Mark och vatten

Stora delar av marken i Henriksdalshamnen är förorenad av främst metaller och PAH. Förslag på platsspecifika riktvärden har tagits fram och marken saneras innan området exploateras. Planens genomförande medför därmed en förbättring eftersom föroreningarna tas om hand på ett kontrollerat sätt. Risken för att föroreningar sprids till Hammarby Sjö minskar betydligt. Sedimenten i Hammarby Sjö är förorenade. I samband med arbeten i vatten eller nära strandkant finns risk för spridning av dessa. Åtgärder som begränsar grumling och spridning krävs. De negativa konsekvenserna bedöms som små.

Byggstörningar

Danvikslösens byggstart är planerad till 2010 då också de första inflyttningarna inom planområdet beräknas ske. Byggtiden är beräknad till ca fyra år. Efter att Danvikslösen genomförts kommer kvarteren öster om planområdet att bebyggas. Boende i kvarteren närmast Värmdövägen kommer således ha en hög störningsnivå under uppskattningsvis 6-7 år. Bra ljudisolering är extra viktigt för dessa bostäder.

Barnkonsekvensanalys

En barnkonsekvensanalys är framtagen för projektet (*Barnkonsekvensanalys för del av Henriksdalshamnen, Carl Bro AB, 2006-04-03*). En sammanfattning av resultaten återges nedan.

Planområdet har en hög exploateringsgrad, vilket ger en begränsad tillgång på ytor för bostadsgårdar, grönområden, park och förskolegårdar. Andelen vistelseytor särskilt lämpliga för barn är mycket begränsad. Barn tillbringar största delen av sin tid där de bor. Utemiljön i barns närområde är därför av stor betydelse. Centrala begrepp är rörelsefrihet, tillgänglighet och säkerhet.

Eftersom det råder brist på planerade utemiljöer och aktiviteter för mindre barn blir förbindelser till målpunkter utanför planområdet viktiga. Bryggförbindelsen med Lugnet och Sickla Udde är betydelsefull och att den utformas barnvänligt är av vikt. Kajer och hamnområden är trevliga platser för ungdomar, men inte för mindre barn. Gångvägar och allmänna ytor vid kajer bör utformas till så lekbara miljöer som möjligt.

Det kommer att förekomma blandtrafik på alla lokalgator och kajer. Faror och barriärer för barn blir då alla korsningar mellan gata och förbindelsestråk. Även tvärbanan och Lugnets Allé (utanför planområdet) utgör barriärer. Det är viktigt med tydlighet i ex markbeläggning för att uppmärksamma bilister på att de befinner sig i en miljö med oskyddade trafikanter. Upphöjda övergångar planeras bland annat vid förskolorna och parken. Det är av vikt att samtliga övergångar utformas så att de blir tydliga, säkra och överblickbara. God belysning längs förbindelsestråk, vid korsningar och övergångsställen bidrar till en trygg och säker trafikmiljö. Vissa av bostadshusen har små entrégårdar där det är fysiskt möjligt att köra in med personbil. Bilar på dessa förgårdar bör endast få köra in i undantagsfall, för att åstadkomma så trafikfria närmiljöer som möjligt. Alla gator inom Henriksdalshamnen ska vara hastighetssäkrade till 30 km/h. Att

planera för väl sammanhängande gång- och cykelvägar, som är tydligt avskiljda från körbanan, underlättar för barn att ta sig runt i området och till andra områden.

Vattenområden nära bostaden kan innebära att barnens fria rörelse i området begränsas. Det finns risk att barn snabbt tar sig ut på kajerna från bostadsgårdarna och riskerar att falla över kajkanten, då kajen ligger i princip i samma plan och barriär saknas. Utformningen bör studeras extra ur ett barnperspektiv. Dock kan stängsel eller annat som tydligt signalerar att vattnet är förbjudet medföra motsatt effekt och istället öka barns nyfikenhet och intresse.

Parken i norra delen av planområdet kommer att nyttjas i hög utsträckning av såväl barn som vuxna. Många behov ska tillgodoses på liten yta, varför ytorna bör göras så mångfunktionella som möjligt. Parken kommer att innehålla öppna grönytor liksom ytor för lek och spel. Placering av småbarnsleken är särskilt viktig, ur perspektivet att den bör vara väl soljustbelyst. Både förskola och skola kommer också att nyttja parken, vilket ställer extra höga krav på att ytor och redskap är tåliga för slitage.

Teknisk försörjning

Befintligt ledningssystem i området ska i huvudsak ersättas med ett nytt system. Ledningssamordning pågår för utbyggnaden av allmänna ledningar. En ny elnätstation planeras i mitten av området, förlagd under en av bostadsgårdarna (markerad B(E) på plankartan). En ny pumpstation planeras förläggas under kajnivå i mittenkvarteret, delvis under kaj, delvis under byggnad (markerad (E) på plankartan).

Hanteringen av avfall ska lösas genom anläggande av sopsug, för fraktionerna organiskt avfall, brännbart avfall respektive papper. Enskilda lösningar för hushållsavfall får därmed inte anläggas. Hantering och sortering av övriga avfallsfraktioner sker i soprum/grovsoprum i byggnaderna.

Brand och säkerhet

Utrymning sker i huvudsak med stegbil från omgivande gator och kajer. Brandfordon har inte möjlighet till tillträde på bostadsgårdarna. Enkelsidiga lägenheter som vetter in mot bostadsgård kan därför inte genomföras på en nivå högre än vad brandförsvarets bärbara stegar når (11 meter, 4 våningar). Avståndet mellan uppställningsplats för brandfordon och lägenhet som ska utrymmas med bärbara stegar får vara högst 50 meter. Alternativt kan trapphusen utföras som TR1 eller TR2.

MEDVERKANDE

Planbeskrivningen är upprättad av Malin Olsson, Stadsbyggnadskontoret. Från Stadsbyggnadskontoret har även Karl Gylje medverkat. Strukturen för planförslaget är utarbetad i samarbete med Dag Cavallius, Nyréns Arkitektkontor och Peter Erséus, Erséus Arkitekter.

Underlag och illustrationer till detaljplanen är framtagna av Björn Thyberger, Erséus Arkitekter på uppdrag av Mia Levedahl, Familjebostäder, Peter Erséus och Karl Liljeström, Erséus Arkitekter på uppdrag av Birgitta Seman, Ab Borätt, Jesper Engström, AIX arkitekter på uppdrag av Björn Ljungdahl och Rolf Hoffborn, Skanska, Anna Hidemark, White arkitekter Stockholm på uppdrag av Johan Lundqvist, Svenska Bostäder samt Peter Broström och Karin Geijer Lundin, Järntorget, Per Nilsson, FFNS Linköping på uppdrag av Staffan Schartner, BoTrygg, Dag Cavallius och Anna Roos, Nyréns Arkitektkontor på uppdrag av Karin Barck-Holst, Seniorgården, Tomas Åsberg och James Martin, ÅWL arkitekter på uppdrag av Åke Stenlund och Lars Borgman, JM, Sven-Magnus Sjögren, Fränning&Sjögren på uppdrag av Per Jutner, Wallenstam, Bengt Winell och John Kirsh, White arkitekter Linköping på uppdrag av Gunnar Nordfeldt och Marcus Svensson, ByggVesta samt Anette Lindberg och Johanna Pålstedt, Lindberg Stenberg arkitektkontor på uppdrag av Josa Lundbäck, Abacus.

Underlag och illustrationer till utformning av park och offentliga ytor är framtagna av Anders Jönsson, Brita Magnusson Holmberg och Anna Englund, Andersson Jönsson landskapsarkitekter på uppdrag av Kristina Menyes, Exploateringskontoret. Miljökonsekvensbeskrivningen är utförd av Marianne Klint på Tyréns på uppdrag av Martin Skillbäck, Exploateringskontoret.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för del av
Henriksdalshamnen
i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen
i Stockholm
Dp 2004-20921-54

BAKGRUND

Inom planområdet planeras för ny bostadsbebyggelse som en del i utbyggnaden av Hammarby Sjöstad.

Stockholm Stad äger all mark inom planområdet. Marken är dock upplåten med tomträtt eller arrenden till olika företag och föreningar. Exploateringskontoret har träffat uppgörelser med samtliga parter inom området om avflyttning på så sätt att området blir friställt under 2007. Södermalms Trä flyttar till kvarteret Mejeristen på Årstafältet och Stockholm Hamnentreprenad i huvudsak till Värtan.

För området gäller äldre detaljplaner från 1940- och 50- talen för i huvudsak industri-ändamål.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Markanvisningar

Marknämnden (numera Exploateringsnämnden) beslutade 2005-06-23 och 2006-03-09 att anvisa mark avsedd för bostäder till följande företag (bostadsrätt, totalt ca 670 lgh):

AB Borätt
Skanska PDR Sweden
Botrygg Bygg AB
Seniorgården AB
JM AB
Wallensatm Bostad AB
Järntorget Bostad AB
Byggnads AB Abacus

Samt till följande företag (hyresrätt, totalt ca 265 lgh):

AB Svenska Bostäder
AB Familjebostäder
Botrygg Bygg AB
Wallenstam Bostad AB
Bygg Vesta AB

Tidplan

Samråd	3:e kvartalet 2006
Redovisning i SBN	1:a kvartalet 2007
Utställning	2:a kvartalet 2007
Godkännande i SBN	3:e kvartalet 2007
Antagande KF	4:e kvartalet 2007
Laga kraft	4:e kvartalet 2007

Markarbeten	3:e kvartalet 2007
Planerad byggstart	1:a kvartalet 2008

Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för gator, parker och torg. Stockholm Vatten AB är huvudman för vatten- och avloppssystem, Fortum Distribution AB är huvudman för el, AB Fortum Värme är huvudman för fjärrvärme. Den stationära sopsuganläggningen ska inrättas som en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen och fungera med en samfällighetsförening som huvudman. Telia är huvudman för teleledningar.

Avtal

För detaljplanens genomförande erfordras att följande avtal upprättas:

Överenskommelse om exploatering mellan staden och respektive byggherre som ska erhålla tomträtt. Överenskommelserna reglerar kommande tomträttsupplåtelse samt övriga exploateringsfrågor t ex kostnads- och genomförandeansvar för vissa anläggningsarbeten, tidplan mm.

Avtal med ledningsdragande bolag avseende genomförande, markupplåtelse m m.

Avtal mellan staden, Nacka kommun och Vägverket ska tecknas för flytt av dagvattenledning som idag går genom området, innan planen antas.

Avtal mellan staden och Stockholm Vatten angående ombyggnad av Henriksdals reningsverk tecknades 2006-02-08. Tilläggsavtal angående nya förutsättningar har tecknats mellan parterna 2007-03-14 och 2007-03-20.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Planen omfattar delar av Södra Hammarbyhamnen 1:3, 1:37, 1:35, en mindre del av Hammarbyhöjden 1:1, Skärgårdsbåten 1, Hammarbyverken 2, Båtklubben 2, Cedern 4 samt delar av Cedern 3 och Mahognyn 2. All mark inom planområdet ägs av staden, men är till viss del upplåten med tomträtt eller är utarrenderad.

MARKÅTKOMST

Avtal har träffats med samtliga tomträttshavare/arrendatorer om avflyttning. Den enda tomträtten i området (Mahognyn 2), ska upphöra.

Fastighetsplan

Gällande fastighetsplaner (tomtindelningar) för kvarteren Skärgårdsbåten, Hammarbyverken och Båtklubben upphör att gälla, se administrativ bestämmelse på plankartan. Ny fastighetsplan erfordras ej.

FASTIGHETSBILDNING

Inom planområdet ska separata fastigheter bildas för respektive byggherre-enhet. Fastighetsbildning ska vara genomförd innan bygglov kan beviljas.

Planen möjliggör bildandet av tredimensionella fastigheter för pumpstation och elnätstation (markerade med (E) på plankartan).

För några kvarter möjliggör planen tredimensionell fastighetsindelning för bostadsfastigheterna, för delar av byggnader som utförs som överbyggnad över allmän plats, torg eller gata (betecknade (B) på plankartan).

Servitut, gemensamhetsanläggning

Kvarteren kommer att indelas i flera fastigheter. Frågor om gemensamma bostadsgårdar, garagenedfarter och liknande, avses lösas genom gemensamhetsanläggning och/eller servitut. Gårdar får inte innehålla avskiljande staket eller murar som hindrar gemensamt nyttjande av gården.

För ett av kvarteren ingår endast halva det blivande kvarteret inom detta planområde. Andra halvan kommer att ingå i kommande detaljplan för Henriksdalshamnen etapp II. Även för detta kvarter ska gemensamt nyttjande av gården säkerställas genom gemensamhetsanläggning och/eller servitut. Projektet i denna etapp ska utformas och avgränsas så att etapperna kan utföras oberoende av varandra, där respektive byggherre står för sin del, men med ett framtida gemensamt gårdsutnyttjande. Möjlighet ska finnas för gemensamt nyttjande av garagenedfart till kommande etapp. För detta kvarter är det särskilt viktigt att genomförandefrågorna är avtalsreglerade med respektive byggherre på grund av det successiva genomförandet.

Staden har för avsikt att lösa hanteringen av tre avfallsfraktioner (organiskt, brännbart och papper) genom att en stationär sopsugsanläggning installeras. Anläggningen ska inrättas som gemensamhetsanläggning. Enskild lösning för hushållsavfall får därmed ej anordnas.

Frågor om gemensamhetsanläggningar och servitut ska utredas vidare inom respektive byggprojekt och avses regleras i avtal med respektive byggherre.

LEDNINGSRÄTT

En avloppsledning planeras passera genom det norra kvarteret. Ett u-område finns därför markerat på plankartan. Ledningen kommer delvis att gå i kulvert genom garaget under gården, varför det finns en underbyggnadsrätt inom u-området.

Rätt för allmänna ledningar ska säkras genom ledningsrättsupplåtelse, alternativt med avtalsservitut.

Rätt för pumpstation under gata/byggnad respektive elnätstation under bostadsgård avses lösas genom ledningsrätt och/eller servitut.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Stadens intäkter utgörs av det markvärde som skapas genom planläggningen. Upplåtelse av mark med tomträtt är aktuellt inom planområdet. Markvärdet utgörs av det beräknade avgäldsunderlaget vid framtida tomträttsupplåtelser.

Stadens exploateringskostnader avser kostnader för utredning, projektering, markförvärv, sanering, omläggning av ledningar, anläggning av kajer, huvud- och lokalgator, anslutningsavgifter, fastighetsbildning samt parkanläggningar.

Planförslaget medför exploateringskostnader om ca 857 Mnkr. Intäkterna förväntas bli ca 745 Mnkr. Sammanlagt ger detta ett underskott på ca 112 Mnkr.

Finansiering

Stadens kostnader för exploateringen finansieras via exploateringskontorets investeringsbudget. Investeringar i vatten- och avloppssystem finansieras via Stockholm Vattens budget. Sopsuganläggningen finansieras gemensamt av de blivande tomträttsinnehavarna.

TEKNISKA FRÅGOR

MARK OCH GRUNDEVATTEN

Planområdet utgörs till stor del av utfylld mark på en före detta sjöbotten. Markytan sluttar från ca + 8,0 m i områdets norra del ned mot Hammarby Sjö där medelvattenståndet ligger på -0,36. Fyllnadsmassornas mäktighet varierar mellan 0,5-11,5 meter. Där lera underlagrar fyllningen varierar lerans mäktighet mellan 0,5 och 11,0 meter. Berget är beläget på nivån ca +1,0 meter i norr till -17,3 meter i söder.

De karakteristiska vattenstånden i Rikets höjdsystem GH 00 är:

Högsta högvattenstånd	+0,82 m
Medelhögvattenstånd	+0,26 m
Medelvattenstånd	-0,36 m
Medellågvattenstånd	-0,81 m
Lägsta lågvattenstånd	-1,12 m

Grundvattenytan inom området korresponderar i stort med Hammarby Sjös nivå. Grundvattensänkande åtgärder får ej vidtas.

Byggherrarna ansvarar för att vidta erforderliga geotekniska och hydrologiska undersökningar, för att fastställa grundvattennivå och markens beskaffenhet innan byggnation påbörjas.

MARKFÖRORENINGAR

Provtagningar visar att markföroreningarna är liknande de som funnits inom tidigare planområden inom Sjöstaden. Marken i området är förorenad av tidigare verksamheter vilka bland annat bestått av träimpregnering, industri, verkstad samt gjuteri. Det finns även uppgifter om en deponi för det som då klassades som miljöfarligt avfall. Viss sanering utfördes i samband med nedläggningen. Marksaneringen är påbörjad och hittills genomförd sanering visar på en lägre föroreningsgrad än förväntat. Saneringen av området kommer att avslutas under 2007.

Provtagningar visar också att bottensedimenten i Hammarby Sjö innehåller halter av föroreningar. Detta kommer att beaktas i samband med pålning för kajkonstruktioner och grävning i eller nära strandkant.

LEDNINGAR

Befintliga ledningssystem inom planområdet ska i huvudsak rivas. Några ledningar ska flyttas, bland annat en biogasledning tillhörande SL samt en dagvattenledning som främst avvattnar delar av Sicklaområdet i Nacka. Ledningssystem för den nya bebyggelsen i området anläggs i samband med gatuutbyggnaden och övriga anläggningsarbeten i området.

SOPSUGSYSTEM

Ett stationärt sopsugssystem ska anläggas inom området. I slutskedet ska hela planområdet anslutas till en permanent anläggning preliminärt belägen vid trafikplatsen Värmdöleden/Hammarby Fabriksväg (i berget). Om denna anläggning kan byggas i ett tidigare skede ansluts första delområdet, sydöstra delen, direkt till den permanenta anläggningen. Annars ansluts denna del till den provisoriska anläggningen öster om kvarteret Svallvågen i Lugnetområdet, i avvaktan på att den permanenta anläggningen är färdigbyggd.

DAGVATTENHANTERING

Dagvatten från tak samt kvarters- och parkmark ska i största möjliga omfattning omhändertas lokalt (LOD) genom infiltration på vegetationsytor och grusytor.

Överskottsvatten leds till det allmänna ledningsnätet. Trafikdagvatten från lokalgator klassas som måttligt förorenat och rening är inte nödvändig. Vattnet leds till fördröjningsmagasin och vidare till grundvattnet/ Hammarby Sjö.

GENOMFÖRANDE

UTBYGGNADSORDNING

Hela planområdet måste saneras eftersom marken är förorenad av tidigare verksamheter. Detta arbete påbörjades under hösten 2006. Pålning och grundläggning för nya kajer och påldäck beräknas påbörjas tredje kvartalet 2007. Husproduktionen kommer att påbörjas i de södra kvarteren och fortsätta norrut när Södermalms Trä avflyttat och marksanering utförts även inom denna del.

MILJÖPROGRAM

Till det program för Hammarby Sjöstad, som utgör grunden för planförslaget, hör ett särskilt miljöprogram för stadsdelen. I miljöprogrammet anges allmänna mål samt operationella inriktningsmål för olika miljöfaktorer med siktet inställt på 2005 respektive 2015. För att målen ska kunna uppnås erfordras ett målinriktat arbete under planering, projektering, byggande och förvaltning med ett stort och aktivt engagemang av alla inblandade aktörer: staden, kretsloppsbolagen (Stockholm Vatten, Fortum Distribution AB, AB Fortum Värme och Renhållningsförvaltningen), byggherrar, entreprenörer, förvaltare och brukare. Detaljplanen ger förutsättningar för en måluppfyllelse, men kan endast i begränsad omfattning reglera ett genomförande. Ett viktigt instrument för genomförandet är det avtal staden ska träffa med respektive byggherre i samband med exploateringen.

MEDVERKANDE

Genomförandebeskrivningen har upprättats av Malin Olsson, Stadsbyggnadskontoret i samråd med Martin Skillbäck, Exploateringskontoret och Olof Sjöblom, Lantmäterimyndigheten.