

Detaljplan för
kv Fredriksdal
i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen
i Stockholm
Dp 2007-36164-54

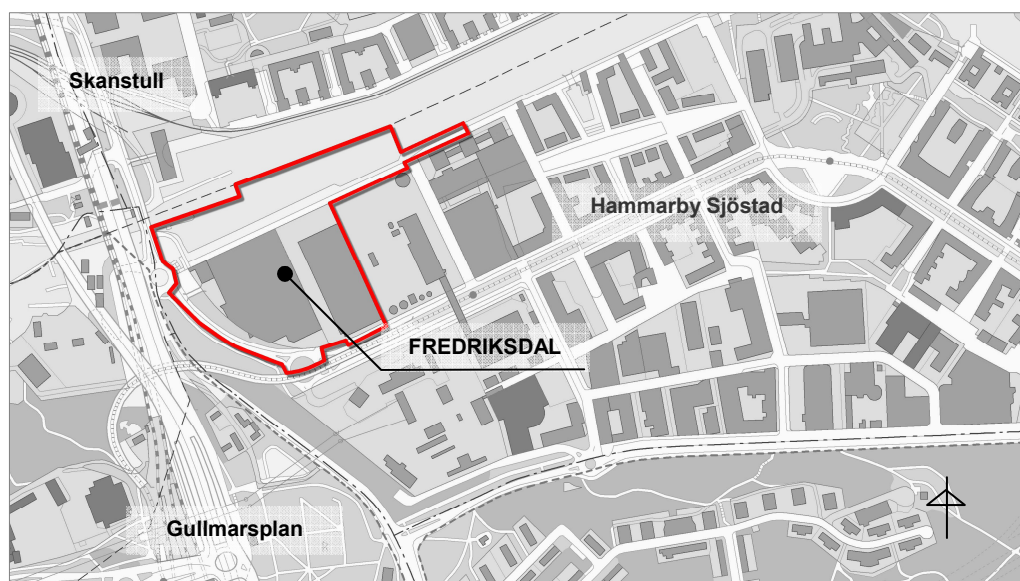
HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning. Även riskanalys och illustrationsbilaga redovisas i samband med utställningen.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att möjliggöra en omvandling från industrianvändning till bostäder, kontor och bussdepå i den västra delen av Hammarby Sjöstad.

Planförslaget omfattar cirka 370 bostadsrättslägenheter, bussuppställning för runt 120 bussar med därtill hörande funktioner samt kontors- och verksamhetslokaler. Området är beläget vid Skansbron och kommer att utgöra entrén till Hammarby Sjöstad i väster.



Orienteringskarta för kv. Fredriksdal med planområdet markerat.

PLANDATA

Planområde

Planområdet är beläget invid Skansbron i den västra delen av Hammarby Sjöstad, mellan Hammarbyverket, Hammarby Allé och Hammarby kanal. Området omfattar ca 6,1 ha, varav ca 1,4 ha är vattenområde, och består av fastigheterna Fredriksdal 8, Hammarby Gård 10 och del av Enskede Gård 1:1 och Hammarbyhöjden 1:1.

Fredriksdal 8 ägs av Skanska Nya Hem Blå AB. Stockholms stad är lagfaren ägare till Hammarby Gård 10 och Skanska Nya Hem Blå AB är tomträttsinnehavare för denna fastighet. Enskede Gård 1:1 och Hammarbyhöjden 1:1 ägs av Stockholms stad.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Enligt gällande översiktsplan för Stockholm (antagen oktober 1999) redovisas området som en del i stadsutvecklingsområdet Hammarby Sjöstad. Ett förslag till fördjupad översiktsplan för Hammarby Sjöstad togs fram 1991 med inriktningen att området skulle fungera som en utvidgning av innerstaden, med ett varierat innehåll av bostäder, verksamheter och service.

Enligt Stockholms byggnadsordning, som tillhör översiktsplanen, ingår kvarteret Fredriksdal m.m. i det område som utpekats som ”nyare kranstad” i samband med Hammarby Sjöstad. Den nya täta kranstaden innebär en kombination mellan traditionellt slutna kvarter och öppnare delar för att tillvarata utsikt och ljus i sjönära lägen eller mot omgivande natur- och parkmark. Stadslandskapets siluett formas av topografin och byggnader i sammanhållen höjdskala.

I förslag till ny översiktsplan för Stockholm anges Fredriksdal som del av Hammarby Sjöstads stadsutvecklingsområde, som är ett av planens centrala strategiska område. Det ligger inom sambandet mellan Södermalm och Gullmarsplan, som föreslås utvecklas. Översiktsplanen anger även att Gullmarsplan ska integreras med Hammarby Sjöstad genom sammanbindning av gatunätet eller att underlätta rörelsen mellan stadsdelarna. På sikt kan stadsdelarna byggas samman med bostäder, verksamheter, parker och offentliga miljöer.

Detaljplan

För huvuddelen av planområdet gäller stadsplan 2022C (fastställd 1940) som anger industriändamål och hamnverksamhet. Mindre delar av stadsplan 2320 (fastställd 1941), 7540 (fastställd 1978), detaljplan 1999-00327 (laga kraft 2000), detaljplan 2000-04642 (fastställd 2004-03-10) samt detaljplan 2008-01265 (fastställd 2008-12-25) som anger park, vattenområde och trafikområde berörs av det nya förslaget. Stadsplan 8153 (fastställd 1984), som anger industriändamål, ersätts helt av det nya förslaget.

Program för planområdet

Eftersom bostäder inte prövats på denna plats i tidigare program, arbetade stadsbyggnadskontoret fram ett nytt program för kv. Fredriksdal och samråd hölls under 2007. I programmet prövades markanvändning och samlokalisering av bostäder, kontor och bussdepå.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

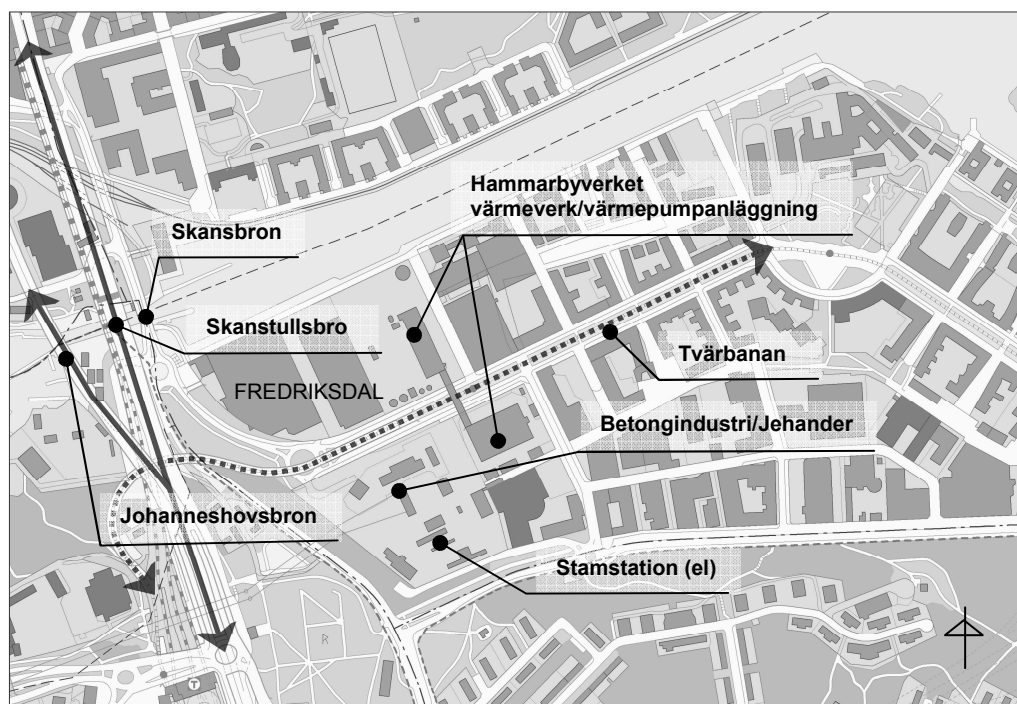
Befintliga förhållanden

Idag används området för verksamhetsändamål med stora lager- och industribyggnader samt en mindre andel kontor. I princip hela planområdet är ianspråktaget för verksamheter med tillhörande lastnings- och angöringszoner. Tillgängligheten för allmänheten är därmed begränsad och områdets estetiska och urbana värden är i dagsläget låga.

Två byggnader inom planområdet är, enligt stadsmuseets klassificering, av positiv betydelse för stadsbilden/av visst kulturhistoriskt värde (gul). Byggnaderna har dock ingen skyddsbestämmelse enligt gällande detaljplaner.

I Hammarby Sjöstad är kajen längs södra Hammarby sjö ett viktigt rekreations- och promenadstråk. Stråket knyter samman stadsdelen och Årstaskogen, där Fredriksdal är en förbindelselänk vid broarna. Idag är kajen inom planområdet tillgänglig för allmänheten, men tillför inga kvalitéer då området är ianspråktaget för industriändamål.

Området gränsar i öster till fjärrvärmeanläggning Hammarbyverket och i söder betongtillverkningsföretaget Betongindustri samt Jehander Heidelberg Cementgroup (nedan kallad Jehander), som tar in ballast.



Planområdets läge i förhållande till befintliga broar, verksamheter och Tvärbanan.

Stockholms hamn bedriver hamnverksamhet i Hammarby kanal och tillhandahåller kajplatser för fartyg inom planområdet. Kajen nyttjas idag av bogserbåtar och för fartyg med transporter till Hammarbyverket och Jehander.

Hammarbyverket gränsar direkt till kajen och lossar framför allt olja och pellets medan Jehander tar in ballast från lastfartygen via en transportör över mark direkt öster om planområdet. Stockholms hamn ansöker för närvarande om tillstånd enligt miljöbalken för sin verksamhet i Södra Hammarbyhamnen hos länsstyrelsen. Ansökan omfattar kajområdet utanför planområdet, dock har diskussioner förts med hamnen om att hela området framför bostäderna inte behöver användas för allmän hamnverksamhet.

Planområdet ligger i nära anslutning till både större trafikleder (Skanstullsbron, Johanneshovsbron, Skansbron och Hammarby Allé) och Tvärbanan, vilket gör att området är utsatt för både partiklar och buller.

Markföroreningar

Då området är ett industriområde idag finns markföroreningar i form av tungmetaller enligt en miljöteknisk undersökning. Omfattningen är dock osäker då större delen av området är bebyggt, vilket inte medger provtagning.

Även bottensedimenten i Hammarby sjö innehåller höga halter av föroreningar medan vattenkvalitén vanligtvis är bra.

Ledningar

Befintliga ledningar som korsar planområdet förutsätts i nuläget kunna flyttas. Nyetablering av ledningar kommer främst ske längs gata och kaj.

DETALJPLANEFÖRSLAGET

Markanvändning och nyttjandegrad

Planförslaget möjliggör för en utbyggnad med knappt 370 nya bostadsrättslägenheter, cirka 38 000 m² ljus BTA, samt kontor, butiks- och verksamhetslokaler om cirka 24 000 m² ljus BTA. Inom planområdet inryms även en bussdepå med därtill hörande utrymmen om cirka 48 000 m².

Exploateringen är något högre i Fredriksdal än för övriga områden i Hammarby Sjöstad. Detta motiveras genom att området, med sitt utsatta läge, behöver avskärmning med avseende på både buller och partiklar samt risk och säkerhet.

Stadsbyggnadskoncept

Den översiktliga planstrukturen utgör bebyggelse i kvarter, vilken harmonierar med övriga kvarters grammatik i Hammarby Sjöstad. Principen bygger på att definiera gaturummet längs Hammarby Allé samt skapa en tydlig entré till hela Sjöstadsområdet från Skanstull/Gullmarsplan.

Hammarby Allé utgör ryggraden genom Hammarby Sjöstad med anslutande lokalgator som i den nordvästra och nordöstra delen leder mot Hammarby sjö respektive Sickla kanal. Inom kv. Fredriksdal ansluter en lokalgata till rondellen vid Hammarby Allé och skapar därmed både en visuell och fysisk kontakt mellan allén och vattnet. Gatan tillsammans med kajen utgör i formen ett T, som blir områdets viktigaste kommunikationsstråk.

I planprogrammet för Hammarby Sjästad (1996) angavs inramningen av Hammarby sjö som ett gestaltningsmotiv där brobågarna av Skanstullsbron och Johanneshovsbron definierar gränssnittet mellan Mälaren och Saltsjön och två byggnader föreslogs flankera slussen vid Skanstull, där White Arkitekters kontor utgör ena halvan av inramningen.

Öppna platser inom kv. Fredriksdal utgörs av bostadsgårdar och ett utvidgat kajområde. Bostadsgårdarna är att betrakta som halvprivata rum och ligger inom kvartersmark och kajen som allmän platsmark och ett offentligt rum.

För Hammarby Sjästad gäller att kvarters- och gatustrukturen avseende skala och mått utgår en utvidgning av innerstaden. Lokalgatan följer i princip den 18 m-sektion som återfinns i övriga kvarter inom Sjästaden medan skalan på kvarteren, men hänsyn till den mer storskaliga typologi som finns i broarna och Hammarbyverket, tillåts vara större än typkvarteren inom stadsdelen. Fronten mot vattnet är uppbruten för att ta tillvara värdefulla utblickar samtidigt som bottenvåningarna är sammanhållna både mot kaj och gata.

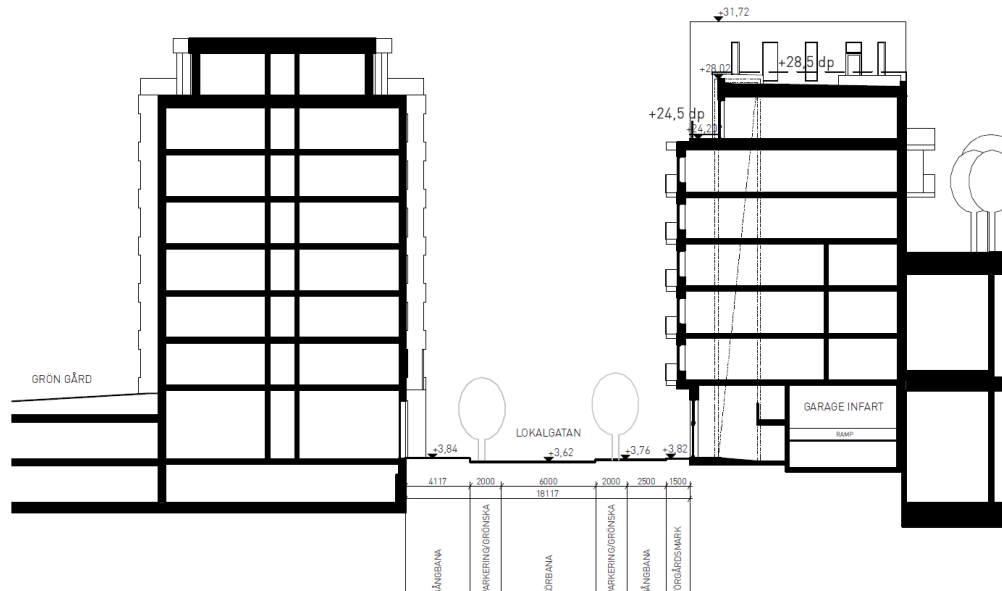
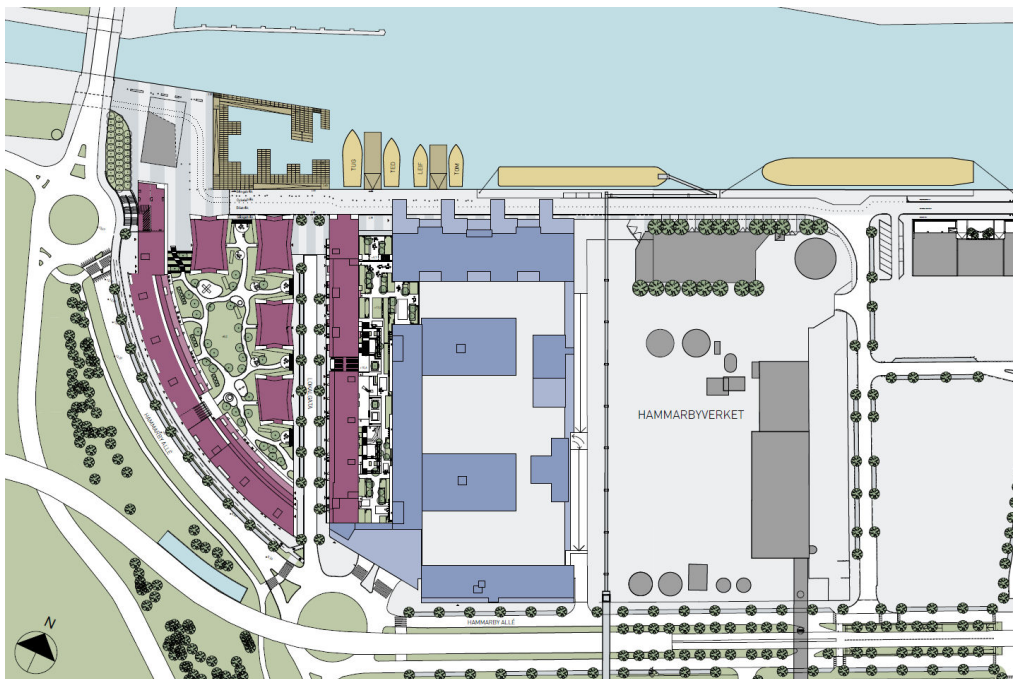


Illustration över gatusektionen längs föreslagen lokalgatan.

Bebyggelsestruktur

Bebyggelsemönstret bygger på tidigare principer för Hammarby Sjästads utbyggnad med bebyggelse längs gata och kringbyggda bostadsgårdar. Bussdepån utgör ett nytt element inom strukturen och ställer, genom den verksamhet som kommer att bedrivas där, särskilda krav på utformning, både gällande själva depån men även på kringliggande bebyggelse. Platsens förutsättningar ger också särskilda utformningskrav för att inom området tillskapa en god boendemiljö. Detta gestaltar sig genom täta fasader mot Hammarby Allé samt en högre andel kontorslokaler än generellt i Sjästaden.

Bussdepån är kringbyggd med kontor i norr, väster och söder och avgränsas i öster av en infartsgata till depåns garage samt transporter till Hammarbyverket. Större delen av depån är förlagd under mark, dock är verkstäder och tankningsplats placerat på det övre planet.



Illustrationsplan över föreslagna bostäder, kontor och bussdepå.

Bostäderna är uppdelade kring två gårdar, öster och väster om lokalgatan. Höjdskillnaden mellan Hammarby Allé och kajen gör att både kajen och gaturummet kommer att definieras av bostädernas sockelvåningar. Längs Hammarby Allé mellan rondellerna sträcker sig en lång, tät, bågformad byggnad. Utblickar mot vattnet tillskapas genom en uppbruten bebyggelsestruktur på gården. Öster om lokalgatan sträcker sig en lång lamell från Hammarby Allé till kajen.



Gaturummet definieras av bostädernas sockelvåningar och gatan sluttar ner mot kajen i norr.

Kontorshusen är placerade i norra och södra delen av planområdet samt i västra delen av bussdepån. Kontorshuset längs Hammarby Allé definierar gatan och följer karaktären vid allén med förhöjd sockelvåning. Kontorshusen mot kajen har utskjutande delar över kajen, enligt samma princip som i Hammarby Gård, med en frihöjd på 6 m. Fasaden kommer att bestå av större glasade partier, som ger en öppenhet mot vattnet. De utskjutande delarna, vilka landar med pelare på kajen, kommer att fungera som skärmar mot buller från omkringliggande verksamheter för bostadsdelen.



Perspektiv över kv. Fredriksdals byggnadsvolymer sett från Hammarby sjö.

På kajen invid Skansbron föreslås ett torg med en lägre byggnad som en pendang till Whites kontor på andra sidan Hammarby sjö. Byggnaden föreslås ha publik verksamhet i bottenvåningen, som tillsammans med kajområdet definierar entrén till Hammarby Sjöstad och skapar förutsättningar för ett offentligt liv på platsen.

Byggnadsvolymer och utformning

Byggnadsvolymer varierar inom planområdet med den högsta delen i väster mot Hammarby Allé för att begränsa buller- och partikelpåverkan. I huvudsak består bostadshusen av 6 våningar med indragen 7:e våning.

Byggnaderna öster om lokalgatan följer gatans sluttning och är i 6-7 våningar med indragen 8-9:e våning. Mot kajen är byggnaden 8 våningar.

Samtliga friliggande hus på gården är 6 våningar med indragen 7:e våning mot gårdssidan. Mot gatan kommer sockelvåningen att öka i takt med gatans lutning, vilket tillskapar utrymmen för lokaler från ungefär mitten av gatan mot kajen och ger därmed en sammanhängande sockelvåning mot gatan.

Bostadshuset längs Hammarby Allé följer gatans lutning och är i den södra delen 7 våningar med förhöjd sockelvåning. Det mellersta partiet är mot gårdssidan 9 våningar varav de två översta är indragna. Här ligger även de två nedersta våningarna mot gården i suterräng. Mot gatan är byggnaden 7

våningar med förhöjd sockelvåning. I den norra delen når byggnaden 10 våningar mot kajen. Mot vattnet har byggnaden en överhängande del på 6 våningar som står på pelare på kajen. För att säkerställa en god ljudmiljö inomhus föreslås fasaden vara tät och utanpåliggande balkonger medges ej mot Hammarby Allé. I den södra delen behöver i dagsläget särskild utformning av huset iakttas då både trafiken och intilliggande verksamheter medför höga bullernivåer. I denna del kommer således en loftgångslösning att tillämpas för att säkerställa en god inomhusmiljö.

Kontorshuset mot Hammarby Allé är i 5 våningar med indragen 6:e våning. Mot kajen är kontorshuset ytterligare en våning höga.

Det mindre kajhuset invid Skansbron föreslås vara i högst 3 våningar med indragen bottenvåning för att förbättra orienterbarheten för rekreativstråket mellan Hammarby Sjöstad och Årstaskogen. Den indragna bottenvåningen bidrar även till att portiken för gångvägen under bron tydliggörs från kajen.

I samtliga hus markeras sockelvåning mot gata/torg samt mot kaj i en till två våningar, vilket bryter upp volymerna och tillskapar utrymmen av mer publik karaktär. Inom planområdet föreslås även samtliga byggnader ha gröna tak och beklädas med mossedum.



Samtliga byggnader inom planområdet föreslås med gröna tak, vilket är positivt ur energisynpunkt samt för dagvattenfördröjning. De gröna taken kommer även att förstärka upplevelsen av gården från de övre våningarna.

Bostadsgårdar

Planförslaget omfattar två bostadsgårdar, en större och en mindre. Den större av gårdarna blir underbyggd med garage och den mindre ligger ovanför bussdepåns ramper till de undre våningsplanen. Båda bostadsgårdarna ligger upphöjda i förhållande till lokalgatan och kajen.

Den östra bostadsgården föreslås utformas på ett mer dramatiskt sätt genom att följa bussdepåns rampsystem, vilket skapar olika nivåer på gården. Spaljéer kan användas som rumsskapande element på den i övrigt långsmala gården. Gården kommer att vara tillgänglig från samtliga trapphus men däremot inte

från kajen på grund av de stora höjdskillnaderna. Gården föreslås terrasseras mot kajen och planteras för att skapa en grön kil mellan bostadshuset och kontorshuset.

Den västra bostadsgården utformas som ett svagt böljande landskap med planteringar och flera sitt- och lekmöjligheter samt en plan gräsyta i mitten. Mot kajen möter bostadsgården torgytan genom en generös trappa i den västra delen av gården.



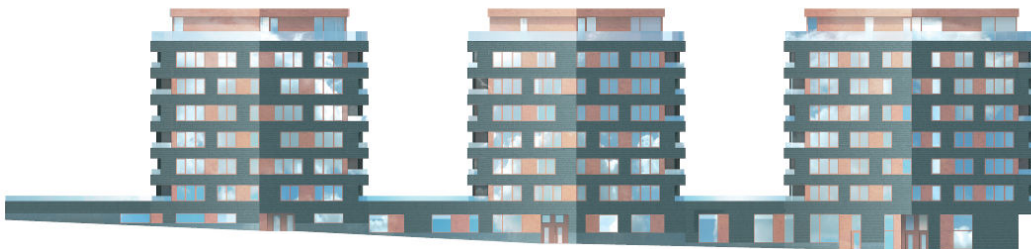
Utformningen av den västra bostadsgården är ett mjukt skulpterat landskap, som hålls fritt från komplementbyggnader.

Planförslaget tillskapar grön- och friytor inom ett område som idag helt saknar vegetation och vistelseytor. Gårdarna är i förhållande till exploateringen relativt begränsade storleksmässigt, vilket ställer höga krav på utformning i form av planteringar och gröna ytor för att skapa trivsel samt effektiva, mångfunktionella ytor. Ett av miljömålen för Hammarby Sjöstad är att varje lägenhet (100 m² BTA) ska ha tillgång till minst 15 m² gårdsyta och totalt 25-30 m² gårds- och parkyta inom 300 m. Gårdsytorna i kvarteren uppgår till 16,5 m²/lägenhet och har Årtaskogen inom 300 m, vilket gör att planförslaget uppfyller miljömålet.

Då huset mot Hammarby Allé är relativt högt, för att tillskapa en så buller- och partikelfri gårdsmiljö som möjligt, påverkas solförhållandena på bostadsgården negativt. En konsekvens blir att målet, enligt miljöprogrammet för Hammarby Sjöstad, att minst 15 % av bostadsgårdarna ska vara solbelysta 4-5 h vår- och höstdagjämning inte klaras. Även den mindre gården kommer att vara i skugga dagtid under stor del av året på grund av omkringliggande byggnaders höjd. För kv. Fredriksdal kommer 15-20 % av den större gården att solbelyst drygt 3 h medan den mindre bostadsgården inte kommer att bli solbelyst alls under vår- och höstdagjämning (se vidare *Miljökonsekvens-beskrivning tillhörande detaljplan för kvarteret Fredriksdal mm inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, del av Hammarby Sjöstad*, Tyréns 2010). Som kompensation föreslås två urbana fönster från Hammarby Allé mot gårdarna för att öka känslan av rymd samt ge ytterligare ljus. Från lokalgatan föreslås även en högre portik med trappor till den mindre gården för att skapa visuell kontakt utåt. Båda bostadsgårdarna kommer att få utblickar ut över Hammarby sjö.

Lokaler i bebyggelsens gatuplan

I sockelvåningarna mot gata och kaj föreslås lokaler för verksamheter eller gemensamma utrymmen, t.ex. cykelförråd, för boende. Längs den västra delen av lokalgatan ökar sockelvåningen successivt hela vägen mot kajen genom att gården underbyggs och därmed skapas ett sammanhängande element som definierar gaturummet med möjliga verksamhetslokaler i den norra delen.



Lokalgatan sluttar från Hammarby Allé mot kajen och en sockelvåning med gemensamma utrymmen samt lokaler skapas under gården på den västra sidan av gatan.

Mot gårdarna möjliggörs utrymme för förskola i de nedersta 1-2 våningarna. Förskola kan således angöras från lokalgatan och ges direkt anslutning till gård, som kan nyttjas som vistelseyta för barnen.

Mot kajen föreslås verksamheter i bottenvåning med möjlighet att tillskapa kommersiella lokaler eller restauranger. Kajhuset föreslås även tillföra offentligt liv invid kajområdet med möjlighet för restaurang eller liknande i bottenvåningen. Genom att tillskapa verksamhetslokaler i bottenvåningarna tillförs möjlighet till offentligt liv inom kv. Fredriksdal som bedöms bli en kvalité både för de boende samt för besökare och flanörer längs kajpromenaden.



Även längs Hammarby Allé ges möjlighet att ha lokaler i bottenvåningen, vilket bidrar till den urbanitet och stadsmässighet och som eftersträvas inom planområdet. Den förhöjda sockelvåningen bryter även ner husets skala mot Hammarby Allé.

Vy längs Hammarby Allé mot norr. Lokaler i bottenvåningen ger liv till gaturummet längs gatan.

Vatten- och kajområde

Vattenområdet föreslås i den nordvästra delen fyllas ut för att tillskapa ett offentligt torg som kompletteras med ett bryggsystem för rekreation. Från bryggan skjuter små bryggmoduler ut i vattnet där man kan stanna upp och slå sig ner. Tillgängligheten till vattnet förbättras därmed och området kompletteras med vistelseytor med goda solförhållanden.

Den blå trappa som leder ner från Skansbron till kajen föreslås bevaras som allmänt gångstråk och passerar under den norra delen av det bågformade huset längs Hammarby Allé. Huset föreslås här stå på pelare och byggnadsvolymen utgör en storskalig portik till trappan.

Planen förutsätter att den transportör som finns på kajen idag vänds 180 grader, dock med samma angröringspunkt som i dagsläget. Vändningen innebär att lossande båtar till stor del kommer att ligga utanför Fortums värmeverk för att bullerstörningarna ska minska mot bostäderna. Planförslaget medger att bogserbåtar kan ligga förankrade vid pontoner under förutsättning att ingen störande verksamhet pågår på båtarna medan de ligger vid kaj.

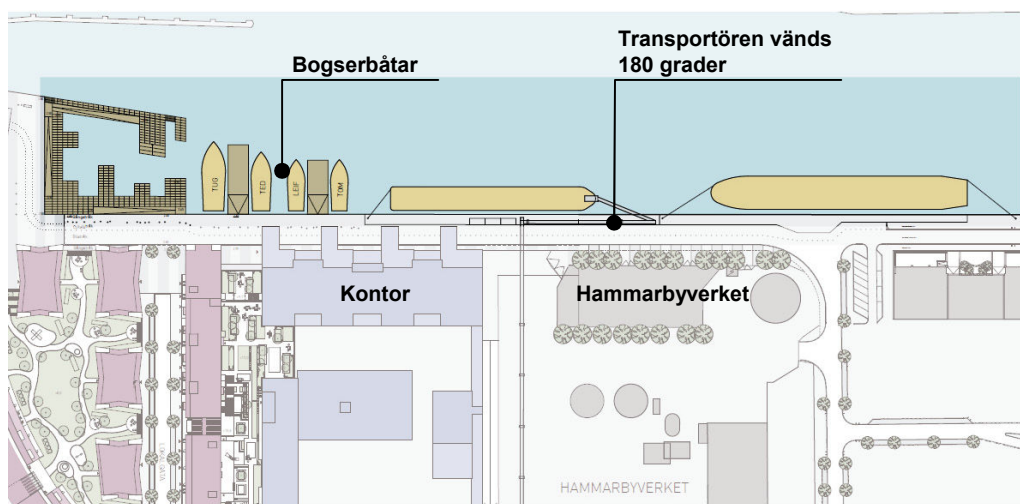


Illustration över kajområdet med bogserbåtarnas placering samt vändningen av transportören.

Kajen ingår i ett längre stråk längs med vattnet från Liljeholmskajen bort till Sickla sluss. Fredriksdalskajen ska fungera för befintliga hamnverksamheter, såsom Fortum och Jehander, samtidigt som olika trafikslag ska samsas med rekreation. Den industriella karaktären är utgångspunkten för en enkel och enhetlig gestaltning. Kajen behandlas som ett generellt plan och det öppna vattenrummets stora skala tas upp i en storskalig beläggning. Olika trafikslag separeras med hjälp av gjutjärnspollare med tydlig hamnkaraktär, inspirerade av de förtöjningspollare som finns på kajen idag. Där det ges utrymme för vistelse får pollaren sittfunktion. I öster kommer även förankringspollare att finnas på kajen för Fortums båtar. Längst mot väster vid Skansbron föreslås en trädunge i slutningen mellan bron och kajen. Längst mot öster invid värmeverket planteras en tät trädrad som stöd för gångstråket längs kajens södra del.

Gator och trafik

Hammarby Allé passerar söder och väster om planområdet och är huvudgata genom hela Hammarby Sjöstad. Allén trafikeras med 6800 fordon/årsmedeldygn varav cirka 10 % är tung trafik. Den höga andelen trafik, från allén, Johanneshovsbron, Skansbrogatan samt Skanstullsbron, gör att bostadshusen inte tillåts ha öppna, utanpåliggande balkonger mot huvudgatan samt att friskluftsintag inte får placeras mot vägen. Krav på bullerdämpning i fasad och fönster ställs i detaljplaneförslaget samt i exploateringsavtalet.

Rondellen på Hammarby Allé i den södra delen av planområdet föreslås byggas om till viss del för att dämpa hastigheten genom rondellen och därmed öka säkerheten.

En ny gata föreslås från rondellen vid Hammarby Allé ned mot vattnet. En vändplan placeras i den norra delen av gatan men där angöringstrafik kan köra ut på kajen för att nå kontors-, bostads- och verksamhetsbyggnader. Lokalgatan utformas som en 6 m bred gata för blandtrafik med längsgående parkering samt gångbanor som löper parallellt längs båda sidorna. Ett gestaltningsprogram för gata och kaj kommer att tas fram i ett senare skede. Planområdet omfattar även kajområdet förbi värmeverket för att fastställa hamnområde samt gatans förlängning till Hammarby Gård.

Infart till garagen samt lastning och lossning till kontorshusen vid kajen kommer att ske från lokalgatan. I lamellhuset föreslås ett lastfar samt infart till parkeringsgaraget för kontorshuset, vilket säkerställs genom avtal. SL kommer att kunna angöra sin anläggning via både rondellen och en egen infart från Hammarby Allé. Fortum medges infart till sin verksamhet genom bussdepån. Mot kajen finns även en evakueringsväg för bussar från depån ut på kajen.

I en begränsad del framför punkthusen tillåts dubbelriktad trafik. I slutet av kajen föreslås en vändplan framför den befintliga trappan som leder upp på bron. I övrigt föreslås enkelriktad trafik österut på kajen på grund av den trängre sektionen. I övrigt tillåts enkelriktad trafik på kajen i väst-östlig riktning på grund av den trängre sektionen som bildas längs med Jehanders och Fortums verksamheter. Ett oavbrutet gång- och cykelstråk planeras längs med vattnet och hamnverksamheterna. En gångbana löper längs med den nya planerade bebyggelsen.

Parkering

Parkering löses genom parkeringsgarage under den västra bostadsgården för de boende i området. Antalet parkeringsplatser är beräknade till cirka 260 platser, vilket ger ett parkeringstal på 0,7. Detta bedöms som god tillgång till parkering i jämförelse med övriga delar av Hammarby Sjöstad samt det i övrigt mycket goda kollektivtrafikläget.

Parkering för personal tillhörande kontorshusen samt bussdepån placeras på ett mellanliggande plan inom bussdepån. Infart sker genom bostadshuset längs lokalgatan samt från infarten i östra delen av planområdet och säkerställs med avtal (se ovan samt *Genomförandebeskrivning*). För besökare till området finns markparkering längs lokalgatan samt parkeringsplatser längs det bågförmade huset längs Hammarby Allé. Dessa parkeringar avser även, i den mån de behövs, användas för att klara tillgänglighetskraven.

Tre stycken bilpoolsplatser anges inom planområdet. Bilpoolen är en del av Hammarby Sjöstads miljöprofil för att minska bilinnehavet och för att säkerställa parkeringsmöjligheterna anges del av gatan som kvartersmark avsedd för de antal poolbilar som planeras i Fredriksdal.

Dagvatten

Dagvatten från tak och kvartersmark ska i största möjliga mån omhändertas lokalt genom infiltration på vegetationsytor. Samtliga byggnader föreslås ha gröna sedumtak. Dagvatten från gata kan ledas direkt ut till Hammarby sjö.

Tillgänglighet

Området sluttar från Hammarby Allé mot kajen samt reser sig i den västra delen längs gatan upp mot Skansbron. Lokalgatan föreslås få en lutning på 1:20 och Hammarby Allé följer nuvarande höjdläge.

Samtliga trapphus har genomgående entréer och anslutning till både gård och gata.

Föreslagen brygganläggning möjliggör fullgod tillgänglighet från kajen på den södra och östra sidan genom att ramper ingått i gestaltningen. Även torg och kaj har gestaltat utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Planförslaget har utformats så att möjlighet till angöring och parkeringsplatser ca 10 m från entré finns. Planen föreslår parkeringsgarage i både den västra delen av planområdet och inom bussdepån. Planen möjliggör därmed för att trapphus ansluter direkt från bostäderna/kontoren till garagen. Ingen biltrafik ska förekomma på gårdarna.

Konsekvenser för barn

Planområdet har en hög exploatering och tillgången till gårdsytor i allmänhet och lek- och rekreationsområde särskilt lämpliga för barn synnerhet är begränsade, även fast planen uppfyller de mål som anges för Hammarby Sjöstad. Barn tillbringar största delen av sin tid där de bor och utemiljön i barnens närområde är därför av stor betydelse.

Då bostadsgårdarna är begränsade är utformningen av desto större vikt för att skapa lekmiljöer, främst för mindre barn. Även möjligheten att knyta samman området med andra grönområden är viktigt. Området ligger i direkt anslutning till Årstaskogen och möjligheten att passera under broarna för att nå området är positivt för barn och ungdomar.

På såväl lokalgatan som kajen föreslås blandtrafik. Det är viktigt med tydlighet, i t.ex. markbeläggning, för att uppmärksamma bilister på att det inom området finns oskyddade trafikanter. Alla gator inom kv. Fredriksdal ska hastighetssäkras till 30 km/h.

Vattenområden nära bostaden kan innebära att barns möjlighet att röra sig fritt begränsas då de på egen hand kan ta sig från bostadsgårdarna ner till kajen och riskerar att falla över kajkanten. Utformningen av kajen behöver således studeras ur ett barnperspektiv. Dock kan stängsel eller andra markerade

avgränsningar medföra att vattenområdet upplevs som förbjudet och spännande, vilket snarare kan öka barnens intresse.

Strandskydd

Nya regler för strandskydd trädde i kraft den 1 juli 2009. Strandskydd gäller enligt bestämmelserna som huvudregel inom 100 meter från en strandlinje. Kommunen får i en detaljplan bestämma att skyddet upphävs, om det finns särskilda skäl. Reglerna innebär vidare att strandskydd inträder när en fastställd stadsplan ersätts av en ny detaljplan (jfr 10a § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken). Den sistnämnda bestämmelsen ska dock inte tillämpas för planärenden som inletts före den 1 juli 2009 och som avslutats genom antagande av planen före den 1 juli 2010. Av övergångsbestämmelserna till plan- och bygglagen framgår att äldre bestämmelser i fråga om strandskydd ska tillämpas för ärenden som inletts före den 1 juli 2009.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att delar av planområdet ligger inom 100 meter från Hammarby sjö. Kontoret konstaterar vidare att om planförslaget antas kommer den nya planen att ersätta en fastställd stadsplan. Planarbetet påbörjades före den 1 juli 2009, men kommer sannolikt inte att avslutas före den 1 juli 2010. De nya reglerna innebär därför i detta fall, såvitt kontoret kan förstå, att strandskydd kommer att inträda när en ny plan antas. Staden kan dock inte själv genom den nya planen upphäva strandskyddet, utan detta måste göras av länsstyrelsen i ett separat beslut.

Staden begär mot bakgrund av ovanstående att länsstyrelsen förordnar att strandskydd inte ska gälla inom det berörda området, för det fall kommunen beslutar att anta en ny plan. Skälen för att strandskyddet inte bör gälla är att området redan är taget i anspråk för bebyggelse, industriverksamhet och hamnområde och därmed saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap 18c § pkt 1 miljöbalken). Planförslaget medför inte att allmänhetens tillträde till strandområdet inskränks utan stärks då det öppnar upp möjligheten att anlägga en kajpromenad inom område, som idag är kvartermark för hamn- och industriändamål. Därmed säkerställs allmänhetens tillgång till fri passage längs vattnet. Vattenområdet tillgängliggörs även med allmänna bryggor i den västra delen av planområdet. Planområdet omfattar även hamnverksamhet, som för sin funktion måste ligga vid vatten. Stranden innehåller inga värden för flora och fauna.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. Miljöbedömningen redovisas i bilagd miljökonsekvensbeskrivning, vilken kortfattat sammanfattas nedan.

Luftkvalitet

Trafiken på Skanstullsbron och Johanneshovsbron väster om planområdet samt Hammarby Allé genererar höga halter av trafikrelaterade luftföroreningar väster om planområdet. Planförslagets utformning med en sammanhängande byggnad längs Hammarby Allé medför försämrade utvädring av luftföroreningar. Det leder till högre halter längs Hammarby Allé jämfört med

nollalternativet men planförslaget medför inte överskridande av miljökvalitetsnormerna. Samtidigt medför den höga byggnaden längs Hammarby Allé en avskärmning vilket ger bättre luftkvalitet på gården. Exponeringen för luftföroreningar längs Hammarby Allé blir hög men inga öppna balkonger placeras mot denna sida och detaljplanen ställer krav på att luftintagen till bostäderna läggs in mot gården. Omkringliggande verksamheters bidrag av PM10-partiklar inom planområdet är litet och bedöms inte påverka möjligheten att klara miljökvalitetsnormen för PM10.

Buller

Planområdet påverkas av trafikbuller samt buller från närliggande verksamheter som Jehander, Betongindustri och Hammarbyverket. Den bussdepå som ingår i planförslaget utgör ytterligare en bullerkälla.

Det nationella riktvärdet för nybyggnation, 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå, klaras för hälften av bostäderna. Riktvärdet överskrids vid fasaden mot Hammarby Allé samt mindre delar av fasaden mot lokalgatan inne i planområdet och vid fasader mot vattnet. Bostadshuset längs Hammarby Allé bildar dock en sammanhängande avskärmning mot trafiken vilket innebär att lägenheterna kommer att ha en bullerdämpad sida mot gården. Avstegsfall B, det vill säga högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen och högst 30 dB(A) inomhus, kan klaras för samtliga bostäder med åtgärder i form av halvt inglasade balkonger, absorbenter m.m.

Buller från verksamheterna klarar Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller dagtid. Med dagens elförsörjning skulle riktvärdet 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå nattetid överskridas vid en begränsad del av bebyggelsen. Genom avtal kommer landbaserad eluppkoppling för Jehanders båt att säkerställas och i och med detta klaras riktvärdet även nattetid. Fordonstransporter inne på Betongindustriens område nattetid medför överskridande av riktvärdet 55 dB(A) maximal ljudnivå vid delar av närmast liggande fasader. Genom åtgärder som loftgång med bullerskärmar samt absorbenter kan riktvärdet klaras vid dessa bostäder.

Boende i planerade bostäder kommer att exponeras för olika typer av buller varav trafikbullret genererar de högsta bullernivåerna. Bullernivåerna inom planområdet bedöms medföra risk för bullerstörning, framför allt i byggnaden närmast broarna. Inom ramen för planprocessen har en rad åtgärder för att minska risken för bullerstörning beaktats bland annat placeras alla balkonger mot den mer ljuddämpande gården och bostäderna kommer att ha ljudklass B vilket ger mycket god ljudmiljö inomhus.

Risk och säkerhet

Planområdet gränsar i öster till Hammarbyverket (värmeverk) som är ett riskobjekt med bland annat oljecistern och oljepannor. Inom området hanteras bland annat oljor och ammoniak. Verkets planer på utveckling innebär att man även kommer börja hantera pellets och naturgas. I planområdets närhet finns ytterligare riskobjekt i form av en betongindustri.

Utbyggnadsförslaget medför att en bussdepå för biogasdriva bussar lokaliseras mellan planerade bostäder och Hammarbyverket. Förutom att både bussdepån och Hammarbyverket var för sig utgör riskobjekt medför planförslaget att de

båda verksamheterna kan komma att påverka varandra. Det kan medföra ökad risk för olycka samt att en olycka vid den ena anläggningen kan innebära påverkan på driften eller orsaka en annan olycksrisk vid den andra anläggningen.

Resultaten från riskvärderingen i grovanalysen visar på acceptabla risker förutom för följande riskobjekt; bussdepåns uppställningshall och verkstad, pelletslager i Hammarbyverket samt transporter av farligt gods. Ovan nämnda riskobjekt har studerats i en teknisk riskanalys som visar att en acceptabel risksituation kan uppnås inom planområdet. I riskanalysen har risken beräknats i form av individrisk (risken för att en människa dödas) och samhällsrisk (den sammanlagda risken för alla personer inom ett riskområde dödas). Riskberäkningarna har baserats på ”Worst-case”-situationer och dimensionerande scenarier, d.v.s. beskrivningar av realistiska eller tänkbara händelser som är att betrakta som dimensionerande fall.

Slutsatsen är att bussdepån går att kombinera med bostäder och med omgivande verksamheter. Riskreducerande åtgärder för att hantera trycket vid en eventuell explosion i bussdepån krävs och regleras genom planbestämmelse. Det fåtal farligt godstransporter som kommer att passera planområdet medför inga krav på åtgärder vid bostäderna. Sammantaget bedöms individ- och samhällsriskerna för tredje man vara låg och därmed acceptabel.

Närrekreation och lokalklimat

Boende inom planområdet kommer ha små friytor på gårdarna men nära till stora rekreationsområden i form av Årstaskogen och Nackareservatet. Årstaskogen ligger endast 300 meter från planområdet och skogen kan nås utan att man behöver korsa någon väg. Hammarby Sjöstads mål om bostadsnära rekreationsområden och Stockholms grönkartas rekommendationer för friytor uppfylls.

Den slutna bebyggelsen medför relativt skuggiga gårdar och Hammarby Sjöstads mål om antal soltimmar klaras inte.

Vatten och sediment

Befintlig kaj kommer att byggas ut och i samband med det finns risk för spridning av förorenade sediment. Arbetena utförs dock utanför ett industriområde med begränsade naturvärden. Med vanliga åtgärder som tillämpas vid byggande i vatten bedöms inte planförslaget medföra några väsentliga konsekvenser för naturmiljön i Hammarby sjö.

Markföroreningar

Enligt en miljöteknisk undersökning ligger halterna av vissa tungmetaller högre än Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning. I och med att området tas i anspråk för bostadsbebyggelse kommer befintliga markföroreningar att åtgärdas i enlighet med miljömålen för Hammarby Sjöstad och exponeringen för människor kommer att vara liten.

Översvämningsrisk

Bebyggelsen inom planområdet kommer att ligga högre än högsta vattenståndet i Hammarby sjö och även högre än högsta dimensionerande flödet för Mälaren. Därmed följs länsstyrelsens rekommendationer för nybebyggelse. Bebyggelsen kommer därmed inte påverkas av höga vattenstånd, även vid beaktande av kommande klimatförändringar.

Påverkan på klimatet

Detaljplanen är i enlighet med stadens strategi om att bygga den täta staden nära kollektivtrafik vilket skapar förutsättningar för ett högt kollektivtrafikresande. Det stadsnära läget och den utbyggnad av gång- och cykelförbindelser som planen medger medför även goda förutsättningar för låg bilanvändning.

MEDVERKANDE

Detaljplanen är framtagen av Louise Heimler, Sanna Norrby, Anne-Marie Wallbom och Malin Olsson på stadsbyggnadskontoret i samarbete med Kristina Menyes, Nils-Göran Nilsson, Gösta Olsson och Martin Skillbäck på exploateringskontoret.

Underlag och illustrationer till detaljplanen har tagits fram av Brunnerberg & Forshed, Kjellander+Sjöberg och ÅWL. Gårds- och kajutformning har gjorts av Nivå Landskapsarkitektur och Topia Landskapsarkitekter.

Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram av Tyréns och riskanalysen är gjord av Sweco.

Malin Olsson
planchef

Louise Heimler
planarkitekt