

**Utlåtande 2005: RII (Dnr 311-839/2005)**

**Förslag till detaljplan för del av Lugnetområdet m.m. inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, Dp 2003-02068-54**

<p>Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande Förslag till detaljplan för del av Lugnetområdet m.m. inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, Dp 2003-02068-54, antas.</p>
---

**Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson** anför följande.

*Ärendets beredning*

Stadsbyggnadsnämnden godkände 1996 ett program för detaljpaneläggning av Hammarby Sjöstad. Samma år godkände kommunfullmäktige ett speciellt miljöprogram för Hammarby Sjöstad. Som en del av ett inledande planarbete genomfördes under våren 2003 parallella arkitektuppdrag för utformningen av de två aktuella kvarteren inom Lugnetområdet. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 27 september 2004 att upprätta ett slutligt förslag till detaljplan. Utställningen genomfördes under tiden 23 december 2004 till den 24 januari 2005. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 10 februari 2005 att godkänna och överlämna planen till kommunfullmäktige för antagande.

**Sammanfattning**

Förslaget till detaljplan innebär en möjlighet att uppföra ca 655 nya lägenheter i två kvarter i Lugnetområdet. I förslaget till detaljplan ingår också möjlighet till nya lokaler för kulturella och kommersiella verksamheter med totalt 65 300 kvm BTA. De två tillkommande kvarteren kommer att följa Hammarby Sjö-

stads övriga formspråk vad gäller täthet och stadsmässighet. Förslaget omfattar också nya lokal- och huvudgator och en ny allmänplatsanläggning i form av en terrass i Lugnetvikens innersta del.

Stadens intäkter utgörs av det markvärde som skapas genom planläggningen och genom intäkter av tomträttsavgifter. Stadens kostnader utgörs av exploateringskostnader. Intäkterna beräknas uppgå till ca 260 mnkr och kostnaderna beräknas till ca 320 mnkr. Sammanlagt ger detta ett underskott på ca 60 mnkr. Stadens utgifter för exploateringen finansieras via gatu- och fastighetsnämndens investeringsplan.

### *Bilagor*

*Bilaga 1* Planbeskrivning

*Bilaga 2* Genomförandebeskrivning

*Bilaga 3* Samrådsredogörelse

*Bilaga 4* Illustrationer

*Bilaga 5* Plankarta

### *Mina synpunkter*

Jag är positiv till de två tillkommande kvarteren i Hammarby Sjöstad. De utgör ett positivt tillskott av bostäder i Stockholm och i stadsdelen. Hammarby Sjöstad är fortfarande ett av Stockholms viktigaste stadsutvecklingsområden där det fortfarande finns ett stort antal lägenheter kvar att planera och bygga. Samtidigt fortsätter arbetet med andra stadsutvecklingsområden exempelvis Värtan och Nordvästra Kungsholmen. Stadens ambitionsnivå vad gäller bostadsproduktion har höjts väsentligt. Vi anser att staden även fortsättningsvis måste ha en hög ambition för att Stockholm ska kunna erbjuda bostäder för alla som vill flytta till eller behöver byta bostad i Stockholm. Stadens byggande ska ge en god bebyggd miljö med höga estetiska värden, utveckla gemensamhetsytor, erbjuda blandade boendeformer och motverka otrygghet. Vi eftersträvar en tät stad där bilberoendet minskar.

Detaljplanen innehåller en byggrätt för kultur- och samlingslokaler i ett av de två kvarteren. Det råder en generell brist på samlingslokaler i Stockholm och den föreslagna lokalen, "Sjöstadsteatern" innehåller en samlingslokal för ca 300 personer. Lokalen kan nyttjas för teater, konserter och dans för att nämna några exempel. Det är nödvändigt att nya stadsdelar planeras utifrån våra behov som människor. Vi behöver ha tillgång till goda bostäder, parker, grönska och tillgång till kultur och andra samlingsplatser. Där är det viktigt att staden tar sitt ansvar och sörjer för lokaler där icke-kommersiella intressen

också kan få del i det kulturella rummet. Förslaget innehåller också en ny förskola för mellan 60-70 barn. Förskolan får direkt tillgång till egen gård. Hammarby Sjöstad är välförsörjt av kollektivtrafik. Det finns planer på att förlänga tvärsparvägen via Danvikstull med en slutstation vid Slussen. Hammarby Sjöstad har byggts med en genomtänkt vision om ett miljöanpassat byggande. Jag tycker det är viktigt att staden fortsätter att ta tillvara på och föra vidare kunskaperna från projektet.

Nu fortsätter vi och bygger vidare på Stockholm för att skapa en långsiktig hållbar stad.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) enligt följande.

Med tanke på de tidigare och ännu existerande svårigheterna att hitta parkeringsplatser i Hammarby Sjöstad är ett parkeringstal på 1,0 en förutsättning för att få en rimlig parkeringssituation i området. För att uppmuntra de boende att använda de planerade cykelstråken borde även cykelparkeringstalet i planen vara högre än det föreslagna. Då tanken med förslaget är att uppföra ”en tät stadsmässig bebyggelse av innerstadskarakter” borde området kunna klara av en högre exploateringsnivå, vilket dessutom skulle förbättra ekonomin i projektet. Då en del av planen innebär uppförande av bostadsrätter är det naturligt att den marken säljs.

Stockholm behöver bygga mer för att komma tillrätta med den bostadsbrist som finns och för att kunna fortsätta att växa och utvecklas som stad. Med den bakgrunden är det olyckligt att ärendet försenas med upp till sex månader på grund av att majoriteten i Stadshuset väljer att låta kommunfullmäktige fatta beslut om detaljplanen istället för att låta stadens facknämnder sköta det.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Förslag till detaljplan för del av Lugnetområdet m.m. inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, Dp 2003-02068-54, antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

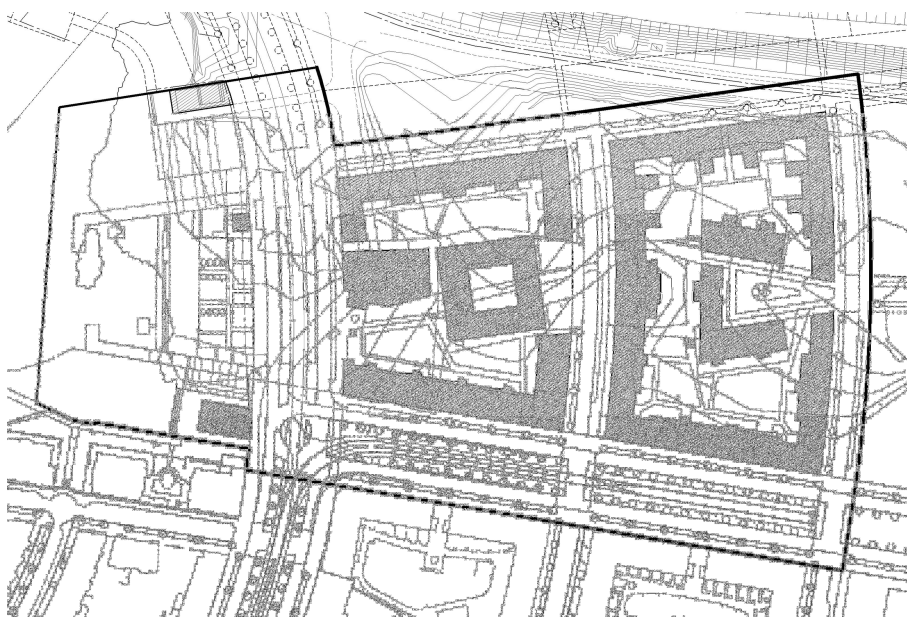
Kersti Py Börjeson

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 10 februari 2005 att godkänna förslaget till detaljplan för del av Lugnetområdet inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen (del av Hammarby Sjöstad) Dp 2003-02068-54, och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige måtte anta planförslaget.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande av den 27 januari 2005 har följande lydelse.



*Planillustration*

## SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadskontoret har i enlighet med stadsbyggnadsnämndens beslut den 27 september 2004 upprättat ett slutligt planförslag för rubricerat område och ställt ut detsamma under tiden 23 december 2004 – 24 januari 2005. Förslaget ger möjlighet att bygga ca 650 lägenheter och vissa ytor för kulturlokaler och kommersiell och kommunal service. Förslaget möjliggör dessutom utbyggnad av erforderligt huvud- och lokalgatunät samt av en större allmänplatsanläggning i Lugnetvikens innersta del.



I samband med planens utställning har nio skrivelser inkommit. Nacka kommun tillstyrker planförslaget men framför synpunkter angående dagvattenhantering, omgivande trafiksystem, parkstråk och servicestruktur. Kontoret anser att inga av dessa frågor direkt berör utformningen av det aktuella detaljplaneförslaget. Tre intresseorganisationer i yttre Nacka motsätter sig planförslaget därför att detta verkar för ett genomförande av Danvikslösenprojektet vilket man i sin tur motsätter sig. Kontoret avvisar invändningarna. Ingen av föreningarna är heller berörda sakägare.

Övriga synpunkter från SL, Vägverket, Fortum och två berörda byggherrar är av detaljkaraktär och föranleder ingen ändring av det utställda planförslaget. Endast en mindre redaktionell ändring i genomförandebeskrivningen har vidtagits.

Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att direkt efter nämndens antagande av planförslaget upprätta ett kvalitetsprogram för yttre gestaltning. Byggstart planeras ske under fjärde kvartalet 2005.

## *UTLÅTANDE*

### **Bakgrund**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 27 september 2004 att godkänna upprättad remiss- och samrådsredogörelse med förslag till direktiv för upprättande av slutligt planförslag samt att uppdra åt kontoret att efter vidare bearbetning ställa ut detsamma. Nämnden uttalade vidare att det är nödvändigt att finna en lösning så att Värmdöleden förläggs i tunnel under Henriksdalsberget.

Arbetet med Danvikslösenprojektet har fortsatt under hösten 2004 väsentligen med att upprätta erforderliga detaljplaner för infrastrukturutbyggnader inom Stockholms och Nacka kommuner. För Stockholms del innebär detta upprättande av en detaljplan för Värmdövägens nya sträckning i bergtunnlar genom Henriksdalsberget, för förlängning av Lugnets Allé till Danvikstull samt för utbyggnad av Tvärbanan från Sickla Udde till Danvikstull samt ny anslutning av Tvärbanan/Saltsjöbanan mot Nacka. Stockholm upprättar dessutom ytterligare en detaljplan för utbyggnad av Tvärbanan från Danvikskanalen till Slussen via Masthamnen. Nacka upprättar tre detaljplaner, en kring Danvikstull/Henriksdal och två kring Lugnets trafikplats/Värmdövägen/Hammarby Fabriksväg. Samtliga dessa detaljplaner avses bli föremål för samtidig remiss- och samrådsbehandling under våren 2005. Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att återkomma till nämnden med en redovisning av dessa förslag innan så sker.

Den politiska principöverenskommelse om projektets genomförande som fattades under hösten 2003 har ännu inte kompletterats av en ny uppgörelse om projektets finansiering och tidsmässiga genomförande på det sätt som krävs och som tidigare avsetts ske under 2004. Den avgörande kvarstående frågan gäller tidpunkten för tillgängliga medel för Tvärbanans utbyggnad och därmed start för hela projektets genomförande.

Det nu aktuella detaljplaneförslaget för del av Lugnetområdet har utformats så att det kan genomföras oberoende av om Värmdövägens nuvarande sträckning runt Henriksdalsberget kvarligger eller om leden ges en ny tunnelsträckning genom detsamma. Likaså kan planförslaget genomföras oberoende av om Tvärbanan förlängs till Slussen eller ej. Samtidigt kan konstateras att avgörande stadsbyggnads- och miljövinster görs för detaljplaneområdet om dessa väg- och spårutbyggnader genomförs som planerat.

Efter stadsbyggnadsnämndens beslut har planförslaget bearbetats i enlighet med godkända direktiv. Detta gäller dels ett antal miljöfrågor som kompletterande planbestämmelse angående maximal ljudnivå på gårdssida, revidering av vissa lägenhetslösningar för att nå en tyst gårdssida samt ökade ljusslitsar i bebyggelsen längs Båtbyggargatan för att få bättre solbelysning på gårdar. Vidare har ett antal program- och utformningsfrågor för kulturhuslokaler och barnstuga nu lösts tillsammans med berörda huvudmän och byggherrar.

Utformningen av Lugneterrassen och Stockholm Vattens anslutande öppna våtmarksanläggning för rening av trafikdagvatten har utvecklats vidare. Stockholms Konstråd har genomfört parallella skissupdrag för platsens kompletterande konstutsmückning.

Arbetet med de olika projektens byggnadsutformning och gestaltning har nu förts så långt att den volymmässiga strukturen kunnat läggas fast men där också flera gestaltungsfrågor avseende fasad- och markutformning kvarstår för att slutligt läggas fast i samband med upprättande av kommande gestaltungsprogram.

Vissa mindre bearbetningar avseende ingående kommunaltekniska anläggningar har också genomförts.

#### *Utställning*

Detaljplaneförslaget har under tiden 23 december 2004 – 24 januari 2005, varit utställt i Tekniska Nämndhuset. Planförslaget har dessutom funnits tillgängligt på Hammarby Sjöstads lokala projektkontor. Förutom kända sakägare har vissa remissinstanser som under samrådet skriftligen framfört synpunkter, fått underrättelse om utställningen i brev. Övriga har informerats genom annons i dagspressen samt på stadsbyggnadskontorets hemsida.

#### *Inkomna skrivelser*

Sammanlagt nio skrivelser har inkommit i samband med utställningen. Skrivelser har inkommit från: Nacka kommun, Vägverket, SL, KSSF, Saltsjöbadens Hembygdsförening, Nacka Miljövårdsråd, Fortum, Borätt och Stockholmshem.

**Nacka kommun** framför synpunkter på dagvattenhanteringen i närområdet, önskar ett avtal i frågan före planens antagande samt påpekar att Värmdövägen kan komma att ligga kvar i nuvarande läge under en längre tid. **Vägverket** befarar bullerstörningar i området innan Danvikslösenprojektet genomförts. **AB Storstockholms Lokaltrafik** befarar bullerstörningar från spårtrafiken, vilket byggherrarna måste uppmärksammas

på och förebygga. *Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden – KSSF, Saltsjöbadens Hembygdsförening* och *Nacka Miljövårdsråd* anser samtliga att detaljplaneförslaget måste avvisas eftersom föreningarna anser att förslaget förutsätter ett genomförande av Danvikslösenprojektet, vilket föreningarna motsätter sig. KSSF redovisar också ett alternativt planförslag. *Fortum, Borätt* och *Stockholmshem*, som följt planarbetet, har detaljsynpunkter.

Kontoret kan bara konstatera att planförslaget och planerad bebyggelse har utförats så att det kan uppföras oberoende av om och när Värmdövägen ges en ny tunnelsträckning. Kontoret anser att erforderliga försvarsåtgärder för närområdets dagvattenhantering har vidtagits i planförslaget och pågående ledningsprojektering. Kontoret anser inte att val av slutlig dagvattenlösning eller frågan om kostnadsfördelning mellan parterna måste lösas innan detaljplanen kan antas.

Kontoret anser att KSSF:s synpunkter och alternativa planförslag utgår från alltför begränsade bevarandesynpunkter utan hänsyn till de krav som planerade och genomförda större stadsutbyggnader i gränslandet mellan Stockholm och Nacka kräver. Kontoret anser därför att ingen hänsyn ska tas till dessa eller övriga föreningars erinringar. Kontoret anser också att detaljplaneförslaget har utformats så att det är lämpligt att genomföra även om Danvikslösenprojektets genomförande ligger längre fram i tiden eller inte alls kommer att förverkligas.

Fortums synpunkter har beaktats, liksom Borätts synpunkter på genomförandebeskrivningen som reviderats. Kontoret anser att övrigs detaljsynpunkter inte behöver föranleda någon ändring av detaljplaneförslaget.

Inkomna synpunkter och mer utförliga kommentarer redovisas i bilagt utställningsutlåtande.

#### *Revidering av planförslaget efter utställning*

Efter planens utställning har planförslagets genomförandebeskrivning reviderats avseende fastighetsindelningen på det sätt som begärts av byggherrarna. Då ingen övrig sakägare är berörd av denna revidering betraktar kontoret denna ändring som redaktionell och som därmed inte kräver formellt godkännande av annan part.

#### **Tidplan**

Projektets tidplan anger att detaljplanen vinner laga kraft under första kvartalet 2005. Byggstart planeras ske under det fjärde kvartalet 2005.

#### **Ekonomi**

Stadens kostnader och intäkter för planförslagets genomförande redovisas i den till planen hörande genomförandebeskrivningen.

### *Kvalitetsprogram för gestaltning*

Vidare bearbetning av de olika byggnadsprojektens yttre gestaltning och fasadutformning liksom av stadens synliga markanläggningar kommer att ske under våren 2005. Även tillgänglighetsfrågorna avses ges en ytterligare uppmärksamhet genom medverkan av stadsbyggnadskontorets handikappråd. Inför nämndens beslut om antagande av detaljplanen kan ett omfattande illustrationsmaterial angående mark- och byggnadsutformning visas. Detta material kommer, liksom för övriga detaljplaneområden inom Sjöstaden, att vidareutvecklas, kompletteras och sammanställas till ett kvalitetsprogram för gestaltning som kommer att föreläggas stadsbyggnadsnämnden för godkännande innan efterföljande bygglovshandling.

### *Förslag till beslut*

Kontoret föreslår att planförslaget antas av stadsbyggnadsnämnden. Det är inte av principiell beskaffenhet, eftersom det inte föregriper framtida ställningstaganden om t e x Saltsjöbanan, Värmdövägen eller närområdets dagvattenhantering. Det följer de mål och utgångspunkter som bestämts i programmet för detaljplanering för Hammarby Sjöstad. I övrigt är de inkomna synpunkterna under utställningen inte heller av sådan vikt att frågan inte kan avgöras av stadsbyggnadsnämnden.

Projektör och handläggare för detaljplaneförslaget har varit arkitekt Jan Inghe.

---

Detaljplan för

*Del av Lugnetområdet*

Inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen  
i Stockholm. (Del av Hammarby Sjöstad)

*Dp 2003-02068-54*

## *INNEHÅLLSFÖRTECKNING*

- 1 Planhandlingar*
- 2 Planens syfte**
- 3 Planeringsbakgrund*
- 4 Befintliga förhållanden*
  - 4:1 –planområdet*
  - 4:2 –gällande detaljplaner*
  - 4:3 –bebyggelse*
  - 4:4 –natur*
  - 4:5 –teknisk försörjning och geotekniska förhållanden*
  - 4:6 –angränsande pågående och planerade utbyggnader*
- 5 PLANFÖRSLAGET*
  - 5:1–MARKANVÄNDNING OCH UTNYTTJANDE*
  - 5:2–plan- och kvartersutformning*
  - 5:3–byggerrar och arkitekter*
  - 5:4–bebyggelsens utformning och innehåll*
  - 5:5–trafik och parkering*
  - 5:6–parker och allmän platsmark*
  - 5:7–tillgänglighet/handikappanpassning*
- 6 Tekniska anläggningar*
  - 6:1 –VA-system*
  - 6:2 –energi*
  - 6:3 –avfall*
  - 6:4 –brand/säkerhet*
- 7 Sammanställning av data*
- 8 Separat Illustrationsbilaga*

## 1. PLANHANDLINGAR

Planhandlingarna består av plankarta med bestämmelser, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samt denna planbeskrivning med illustrationsbilaga. Ett särskilt kvalitetsprogram för gestaltning upprättas senare i särskild ordning som komplement till dessa handlingar.

## 2. PLANENS SYFTE

Planförslaget syftar till att möjliggöra uppförandet av en tät stadsmässig bebyggelse av innerstadskaraktär med ett huvudsakligt bostadsinnehåll. Planförslaget inrymmer byggnadsrätter för ca 655 lägenheter och vissa ytor för kulturlokaler, kommunal och kommersiell service motsvarande totalt ca 65.300 kvm ljus BTA yta. Förslaget möjliggör dessutom utbyggnad av erforderligt huvud- och lokalgatunät samt av en större allmänplats anläggning i Lugnetvikens innersta del.

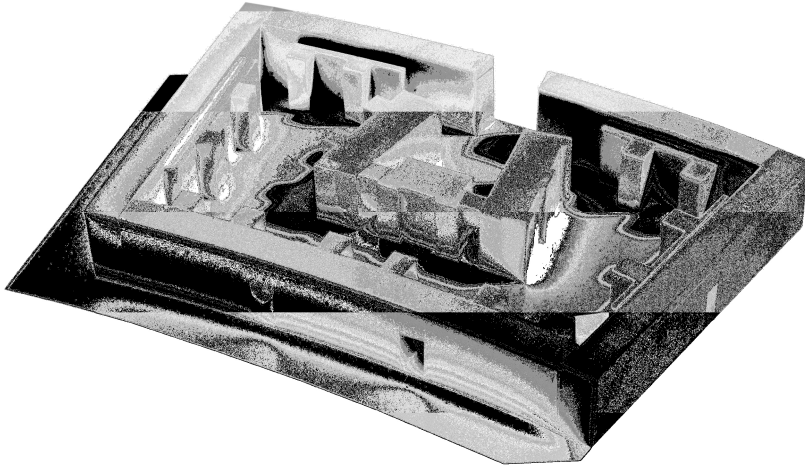
## 3. PLANERINGSBAKGRUND

Stadsbyggnadsnämnden godkände 1996 ett program för detaljplanläggning för Hammarby Sjöstad. I detta program redovisades områdets infrastruktur och huvudsakliga markanvändning. Detta program hade tidigare föregåtts av ett förslag till fördjupad översiktsplan från år 1991 samt av s k ”gemensamma planeringsförutsättningar” upprättade av staden, Nacka och landstinget 1995 samt av omfattande remiss- och samsrådsbehandlings. För det område som nu omfattas av detaljplan för kvarteret Lugnet mm redovisades kvarter för bo-städer och/eller verksamheter samt service. Då programsamråd tidigare har genomförts för hela Hammarby Sjöstad har inte stadsbyggnadskontoret utarbetat ytterligare detaljplaneprogram för planområdet Lugnet mm.

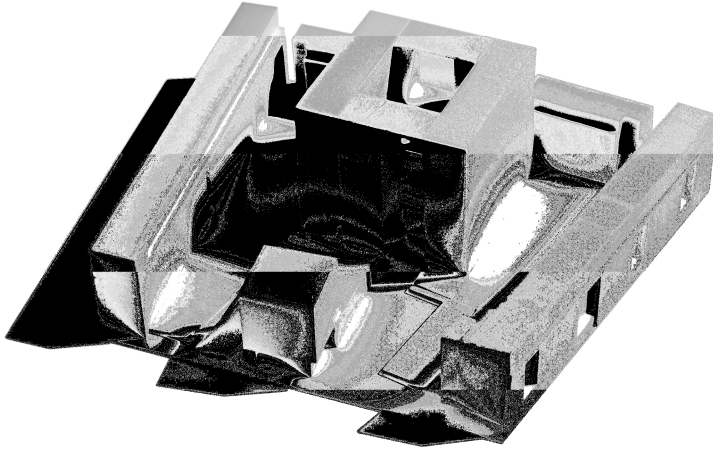
Kommunfullmäktige antog 1996 även ett speciellt miljöprogram för Sjöstadens vidare utbyggnad. I detta program ställs mycket höga mål för att utforma området som en maximalt ekologisk och kretsloppsanpassad stadsdel. Kommunstyrelsen beslutade även 1998 att stadsdelen ska bli en ”spjutspets” avseende tillgänglighet för personer med funktionshinder.

Planområdet utgör en fristående del av det s k Danvikslösenprojektet. Inom ramen för detta projekt har innehållet och utformningen av platsbildningen vid Lugnetviken förändrats. Viktiga terminalfunktioner för kollektivtrafik och centrumpunkt för kommersiell service koncentreras nu till den nya platsbildningen vid Henriksdals trafikplats/Danvikstull. En principöverenskommelse mellan Stockholm, Nacka och Landstinget om planering och genomförande av detta projekt har fattats hösten 2003. Finansierings- och genomförandefrågorna är dock ännu inte lösta. För Stockholms del pågår detaljplanläggning av projektets infrastrukturanläggningar som omfattar Tvärbanans utbyggnad till Slussen, en förlängning av Lugnets Allé till Danvikstull och en förläggning av Värmdövägen i ny tunnelsträckning genom Henriksdalsberget.

Som en del av ett inledande planarbete genomfördes under våren 2003 parallella arkitektuppdrag för utformningen av de aktuella två kvarteren inom Lugnetområdet med utgångspunkt från ett av stadsbyggnadskontoret upprättat idéförslag. Resultatet innebar att ett förslag upprättat av Erséus Arkitekter för det *yttre kvarteret* (Böljan) närmast vattnet och av Frenning & Sjögren Arkitekter för det *inre kvarteret* (Svallvågen) bedömdes ha de största kvaliteterna och att dessa båda förslag därför skulle ligga till grund för fortsatt planarbete.



*Illustration, Frenning&Sjögrens förslag, inre kvarteret, vy mot öster*



*Illustration, Erséus förslag, yttre kvarteret, vy mot öster*

#### **4. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN**

##### **4:1 Planområdet**

Planområdet omfattar två nya kvarter som begränsas av den befintliga Båtbyggargatan i söder, av planerade förlängningar av Vävar Johans Gata, Rorgängargatan och Lugnets Allé i öst/västlig utsträckning och av en ny planerad lokalgata, Fartygsgatan i norr. Planområdet omfattar dessutom dessa omnämnda lokal- och huvudgator samt en ny allmänplatsanläggning, Lugnetterrassen i Lugnetvikens innersta del.

##### **4:2 Gällande detaljplaner**

Områdets centrala del är inte tidigare detaljplanelagt. Detaljplanen omfattar del av den tidigare upprättade detaljplanen för Sickla Udde, Dp 96099, då del av Båtbyggargatan ånyo ingår på grund av planerad förändrad utformning av spårområdet samt anpassning till nya busshållplatser. Detaljplanen omfattar hela den tidigare upprättade detaljplanen för kvarteret Vågtoppen, Dp 2000-00405, som inrymmer en nybyggd likriktarstation för Tvärbanan. Detaljplanen berör slutligen även en mindre del av detaljplanen för Värmdövägen mm, Pl 5660 A.



### **4:3 Bebyggelse**

Ingen bebyggelse finns inom planområdet. Tidigare nyttjades området väsentligen för Lugnets småindustrier och upplagsverksamheter. Dessa revs mellan åren 1998-2000.

### **4:4 Natur**

Ingen sammanhängande vegetation finns inom planområdet. En mindre dunge med sälg och björkar finns inom det område som planeras för förlängningen av Lugnets Allé. I Lugnetvikens innersta del finns vassområden som delvis föreslås bevarade. Övriga delar av området utgörs av provisoriskt avgrusade områden för parkering och upplag.

### **4:5 Teknisk försörjning och geotekniska förhållanden**

#### **TVÄRBANAN**

Tvärbanans utbyggnadsetapp mellan Gullmarsplan och Sickla Udde togs i drift 2002. Banan löper centralt genom Sjöstaden i mittremsan på Hammarby Allé och Lugnets Allé. Banan har en provisorisk ändhållplats med vändmöjlighet i Båtbyggargatans mittremsa. Detaljplaneläggning av banans förlängning till Slussen och avgrening mot Nacka pågår. I samband med utbyggnaden av Tvärbanans befintliga del genom Sjöstaden har även byggts en ny likriktarstation inom det nu aktuella detaljplaneområdet. Denna station ligger längst in i Lugnetviken i planområdets nordvästra del.

#### **KOMMUNALTEKNISKA ANLÄGGNINGAR**

En ny byggnad som inrymmer trafikdagvattenmagasin, pumpstation och elnätstation har byggts längst in i Lugnetvikens sydvästra del i samband med utbyggnaden av Sickla Udde. Omfattande ledningsutbyggnader har tidigare gjorts i Båtbyggargatan. I planområdets nordöstra del finns en befintlig dagvattenledning längs Kanalvägen som måste läggas om.

#### **GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN/MARKSANERING/GRUNDLÄGGNING**

Flera markmiljötekniska undersökningar har genomförts. Marken är tämligen förorenad och att omfattande saneringsarbeten kommer att krävas. Saneringsarbetet kommer att påbörjas hösten 2004 och pågå i etapper för att avslutas under sommaren 2005.

Marken utgörs av relativt plan uppfylld mark. Markytan sluttar från ca +3,5 i områdets östra del ned mot Hammarby Sjö där medelvattenståndet ligger på - 0,36 m. Jorden består överst av fyllning som varierar mellan ca 0 - 13 m. Fyllningen vilar på lösa jordlager av gyttja och lera där mäktigheten närmast vattnet är mycket stor, ca 25 m. Berget ligger som djupast på nivåerna - 28.0 m inom detta område. Djupen är mindre i de östra delarna. Grundvattenytan inom området korresponderar i stort med Hammarby Sjös nivå, mot öster stiger grundvattennivån till ca +1.0 m vid Hammarby Fabriksväg.

Blivande gatunivå ligger ca 0.5-3.0 m över nuvarande markyta. Uppfyllnaden medför sättningar i lös lera och gyttja, dessutom finns pågående sättningar inom områden med stor lermäktighet. Med hänsyn till sättningsförhållandena erfordras grundförstärkning för gator och ledningar på de avsnitt där lös lera förekommer. Större delen av gatorna och ledningarna förstärks med lågt liggande påldäck. Byggnader inom området grundläggs med pålar eller plintar till berg. Om källare görs djupare än grundvattenytan måste källaren göras vattentät under grundvattenytan.

Vid dimensionering av konstruktioner måste hänsyn tas till Hammarby Sjös fluktuationer vars högsta högvattenstånd är +0.8 m. Lägsta dränerande nivå för delen väster om Rorgängargatan har satts till nivån +/- 0 m och för delen mellan Rorgängargatan och Vävar Johans Gata till nivån +0,5 m.

#### **4:6 Angränsande pågående och planerade utbyggnader**

Söder om planområdet är utbyggnaden av kvarteren Lugnavattnet och Innahavet färdigställda längs Båtbyggargatan. Även utbyggnaden av kvarteren Forsen och Vågskvalpet pågår med planerat färdigställande 2005 och 2006. Inom ramen för Danviks-lösenprojektet planeras bl a för en omläggning av Värmdövägen till en ny tunnelförläggning genom Henriksdalsberget, för en ny spårsträckning för Tvärbanan söder om Henriksdalsberget och för en ombyggnad av Hammarby Fabriksväg. Dessa ombyggnader planeras påbörjas 2006 och färdigställas tidigast 2011. Under slutet av perioden möjliggörs att tre kvarter norr om planområdet och två kvarter öster om planområdet kan börja byggas ut med i huvudsak bostäder. Mellan de norra kvarteren och planområdet planeras även för ett sammanbindande parkstråk från Lugnetviken till Svindersviken och Värmdövägen i Nacka.

### **5. PLANFÖRSLAGET**

#### **5:1 Markanvändning och markutnyttjande**

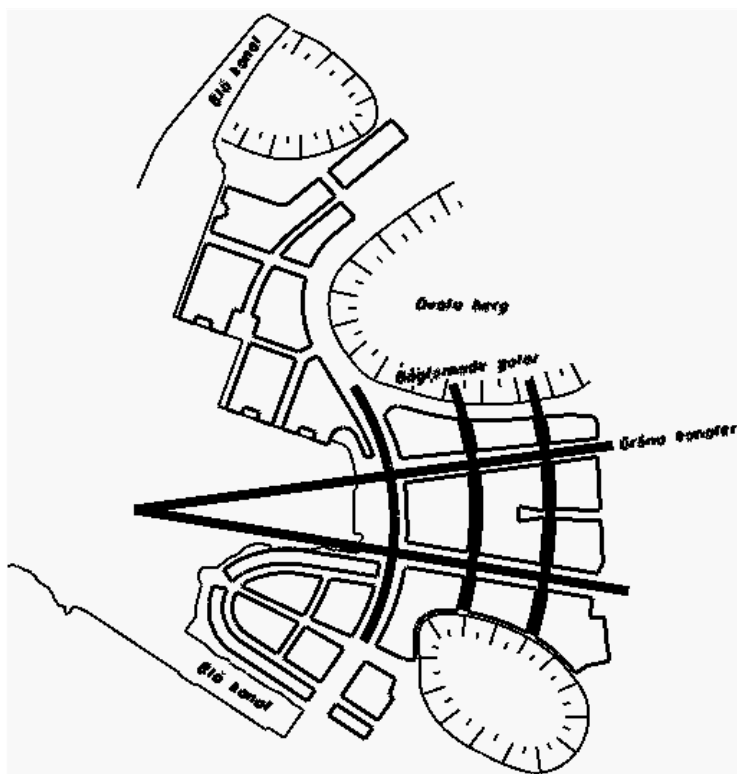
Detaljplanen innebär möjlighet att uppföra ca 655 nya lägenheter samt lokaler för kulturella och kommersiella verksamheter med totalt ca 65300 kvm ljus BTA. Planområdet omfattar totalt en yta om 5,5 ha varav 2,2 ha är kvartersmark och 0,1 ha teknikområde. Park- och allmänplatsmark uppgår till 0,3 ha, vattenyta till 0,7 ha och gatumarken till 2,2 ha. Tomtexploateringsstalet är 3,0 vilket innebär en högre exploatering än inom andra delar av Sickla Uddeområdet ca 2,2 och Sickla Kaj och Kanalområdena ca 2,5 men något lägre än inom Hammarby Gårdområdet ca 3,2.

#### **5:2 Plan- och kvartersutformning**

I detaljplaneprogrammet har den översiktliga planstrukturen för Sickla Udde, Lugnet och Henriksdalshamnen lagts fast. Planstrukturen 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. Ett bågformat esplanad- och lokalgatunät med centrumpunkt ute i sjön och därmed även bågformade kvarter, bildar bas för Lugnetområdets centrala del. Kompletterande bågformer vända åt motsatt håll ansluter kring Sickla Uddes yttre del och kring Henriksdalsbergets fot. Vinkelrät mot denna bågstruktur har lagts två större raka "snitt" i form av Båtbyggargatan och parkstråket mot Svindersviken. Snitten har formen av "gröna" kanaler och markerar botten på dalgångar som tillsammans med de "blå" kanalerna leder ut ur den slutna topografiska grytan kring Hammarby Sjö.

Längst in i Lugnetviken tangerar esplanadsystemet på sin enda del vattnet och till denna punkt har en av Sjöstadens centrala platsbildningar lokaliserats. Platsbildningen har i och med Danvikslösenprojektets utveckling givits en annan form och innehåll än tidigare. I planförslaget redovisas nu en platsbildning väster om Lugnets Allé som en serie terrasser i direkt kontakt med vattnet. Lugnets Allé utformas här med samma principsektion som längs övriga delar men inrymmer här även en spårväghållplats. Terrasserna och Lugnets Allé utformas som en samverkande allmänplats/torgyta.

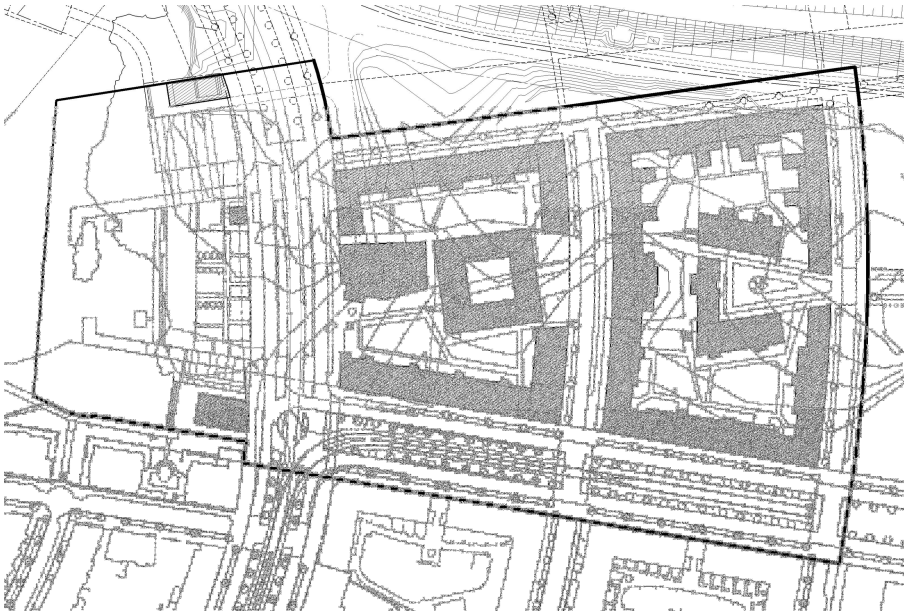


## Illustration, översiktliga planprinciper

Utformningen av planområdets två kvarter följer hittills tillämpade principer för Sjöstadens utbyggnad men söker också tillföra ett antal nya och kompletterande element. Kvarteren omgärdas av gator på fyra sidor och utformas med en sluten bebyggelse längs dessa. Kvartersfronten i det yttre kvarteret mot vattnet bryts dock delvis upp för att tillvarata utblickarna. Bebyggelsen längs gatorna följer gatuliv med slätare fasader medan mer uppbrutna och varierande former utbildas mot gårdar. Bebyggelsens höjd relateras till motsvarande gatubredd vilket vanligen innebär sju våningar längs bredare esplanader och parkstråk, sex våningar längs 18 m breda lokalgator och fem våningar kring inre gårdarum. Mot gårdssidor dras bebyggelsens sjätte och sjunde våning in för att få bättre belysningsförhållanden, för att minska skalan och för att klara brandutrymning av enkelsidiga lägenheter.

De båda kvarteren har så stora yttermått ca 90x120 m, att en underindelning är motiverad. Av detta skäl redovisar planen ett inre öst/västligt allmänt gångstråk centralt genom båda kvarteren. Syftet är också att kring detta bygga upp ett antal intima och småskaliga stadsrum med en urban karaktär som ännu saknas i Sjöstaden. I det **inre kvarteret** sker detta genom ett triangulärt entrégaturum som utformas som en mindre platsbildning med anslutning till Vävar Johans Gata. Genom portiker och mellan anslutande förhöjda bostadsgårdar leder ett smalare gångstråk därefter vidare genom de båda kvarteren ner till Lugneterrassen. I båda kvarteren redovisas även höga portiker längs med Båtbyggargatan och parkstråket. Skälet är även här att bryta ner kvarterens stora längd och skala på samma sätt som tidigare skett längs Båtbyggargatans motstående sida.

Det **yttre kvarteret** har så unika lägeskvaliteter att det kräver och ger möjlighet till ett speciellt innehåll och utformning. Frågan om höga hus har analyserats i tidigare planarbete inom Sjöstaden. Därvid har konstaterats att ett antal sådana bör kunna uppföras efter liknande gestaltungsprinciper som tillämpas i innerstaden. D v s vid tullsnitt, i anslutning till höjdparter och eller som delar av större samverkande stadsbyggnadsmotiv. Ett antal sådana projekt finns även planerade inom Sjöstaden. Däremot bör traditionella höghus undvikas på låglandet längs Hammarby Sjös stränder. Istället finns en annan tradition i innerstadens gestaltning som här är intressantare att vidareutveckla. Den centrala kvartersstaden rymmer även "den stora volymen" i stadssilhuetten med innerstadens kupolkyrkor, stadsbibliotekets eller saluhallars rotunda/lanternin som referens. För att öka Sjöstadens rumsliga komplexitet och variation redovisas därför större kubformad byggnad med ca 40 m sida och höjd centralt i kvarteret. Kuben innehåller bostäder kring en mindre öppen entrégård över vilken även det inre gångstråket passerar. Den ansluter till en modern tradition där även byggnader med en speciell eller delvis monumental roll i stadsgestaltningen innehåller bostäder i avsaknad av ett mer offentligt innehåll. Relevanta jämförelser är t ex Söder Torn, Bofills Båge eller S:t Eriksområdets Crescent.



### Planillustration

Det yttre kvarteret har formats med en delvis öppen kvartersfront mot vattnet för att medge utblickar från dess inre delar. Samtidigt finns ett behov av att sluta denna kvarterssida för att nå en lämplig rumslig kontinuitet i Lugnets Allés gaturum, som på sin motstående sida här är helt öppet. Detaljplanen redovisar därför, utöver förkroppningar av anslutande husgavlar i kvartershörn, även en mindre fristående kubbyggnad längs Lugnets Allé. Denna byggnad har samma höjd, sju våningar, som övrig bebyggelse längs esplanaderna. Del av bebyggelsen längs esplanaderna har dock utformats med sex våningars höjd dels för att mot sjösidan bättre ansluta till tidigare befintliga byggnadshöjder, dels för att få en bättre gestaltningsmässig samverkan med den stora kuben. De båda kubbyggnaderna binds samman av en lägre byggnad i två plan som inrymmer kulturlokaler och som har separat entré mot Lugnets Allé.

Även för utformningen av terrassen/torget mot Lugnetviken har genomförts parallella arkitektuppdrag. Detaljplanen redovisar ett förslag som utvecklats av Nyréns arkitektkontor och som bidrar till att förstärka platsens rumslighet.

### 5:3 Byggherrar och arkitekter

I de projekt som ligger till grund för detaljplanen rymmer det *inre kvarteret* ca 350 lägenheter. Den norra delen av kvarteret har markanvisats Wallenstam Byggnads AB för uppförande av ca 170 lägenheter. Arkitekter för detta projekt är Frenning&Sjögren

Arkitekter. Den södra delen av kvarteret har markanvisats AB Stockholmshem för uppförande av ca 180 lägenheter samt förskola. Arkitekt är White Arkitekter.

Det *yttre kvarteret* rymmer totalt ca 300 lägenheter. Den norra delen har markanvisats AB BoRätt med ca 160 lägenheter och den södra Riksbyggen AB med ca 140 lägenheter. Den norra delen samt de båda kuberna ritas av Erséus Arkitekter. Den södra delen av KOD arkitekter.

## 5:4 Bebyggelsens utformning och innehåll

### BOSTADSBEBYGGELSEN

Projektet baseras på en byggnadslamell med ca 12 m husdjup till vilken vanligen adderas varierande förkroppningar mot kvarterens gårdssidor. Trapphusen rymmer vanligen tre lägenheter per våningsplan ett till fem, varav två genomgående och en mindre enkelsidig i förkroppningen mot gårdssidan. Dessa våningsplan inrymmer vanligen lägenheter om 1–3 rum. Våningsplanen sex och sju är smalare och inrymmer vanligen två större genomgående lägenheter per trapphus och våningsplan. Samtliga projekt bygger på en stor rationalitet och likformighet i uppbyggnad av trapphusblock och lägenhetstyper.

Den stora kuben med 40 m sida, inrymmer ett trapphus i vardera hörn som betjänar 2–3 genomgående lägenheter per våningsplan, totalt 11 lägenheter per plan. Lägenheterna har i huvudsak av 2–3 rum. Den lilla kuben byggs upp med ett trapphus och 2 större lägenheter per plan.

Samtliga lägenheter har terrasser, uteplatser och balkonger som vanligen förläggs mot gårdssidan. Byggnadskroppar som orienteras mot söder har dock balkonger i detta läge eller balkonger både mot norr och söder. Bostäder i bottenvåningar mot gata förhöjs för att undvika störningar och insyn.

Detaljplanen anger byggnadshöjder som medger en invändig rumshöjd av 2,60 m. Lägenhetsfördelningen utgörs i det *inre kvarteret* till ca 68% av  $\leq 2$  rok, till ca 21% av 3 rok och till ca 11% av  $\geq 4$  rok. Motsvarande fördelning för det *yttre kvarteret* är 46%, 40% och 14%. Detta innebär en väsentligt högre andel mindre lägenheter än inom tidigare större utbyggnadsetapper inom Sjöstaden.

Byggnadsgestaltningen avseende volymuppbyggnad, fasadutformning, materialval och färgsättning följer i många avseenden tidigare utbyggnader i Sjöstaden. Avvikande är de båda kuberna i det yttre kvarteret. Dessa byggnader har också rollen att utgöra landmärken, synliga i siluetten och stadsfronten. De båda kuberna har gestaltats mer slutna med en sammanhållen slätare murverkan på sina sidofasader men uppglasade och genombrutna mot sjösidan. Det är en speciell uppgift att utforma den stora kubens inre gård så att denna blir intresseväckande och attraktiv som bostadsmiljö trots dess speciella rumsliga utformning. Även Riksbyggens projekt i det yttre kvarteret redovisar en serie nya lösningar för fasadutformning och materialval som har speciella gestaltningsmässiga konsekvenser.

### ***Bostadsgårdar och förgårdsmark***

I det *inre kvarteret* utformas bostadsgården som tre åtskilda delar. Den mittersta mindre delen är inte underbyggd och ligger på marknivå ca 4,1 m. Huvuddelen nyttjas som gårdsyta för anslutande barnstuga. Denna gårdsyta ska även nyttjas för plantering av stora träd. Över denna gårdsyta leder även en allmän gångpassage. På var sida om denna centrala gårdsyta finns två större, förhöjda och mer privata bostadsgårdar på nivå ca 5,6 och 6,1 m som är underbyggda med parkeringsanläggningar. För dessa delar av gården ska speciella byggnadstekniska åtgärder vidtas för att skapa goda växtbetingelser. Bjälklagsplattan ska försänkas så att gårdens marknivå ansluter i plan till bostadshusens bjälklag. Jorddjupet bör uppgå till minst 0,8 m under planteringsytor. Lägenheter mot gård förses med uteplatser på mark.

Kvarteret utformas med förgårdsmark mot Rorgängargatan och Fartygsgatan. Förgårdsmarken bör förläggas över gatornas nivåer och utformas med ordentliga planteringsytor.

Även det *yttre kvarteret* utformas med ett centralt genomgående allmänt gångstråk. Mot Rorgängargatan utformas en entré- och förplats till den stora kuben. Kubens inre entrégård utformas dels som del av den genomgående allmänna gångförbindelsen, dels med sidoförlagda och något förhöjda entrégårdar. Gården ges en speciell karaktär både avseende byggnadsgestaltning, färg-/ljussättning och markbehandling. Avsikten är att gestalta ett öppet atrium med en annorlunda mer småskalig och intim karaktär än för kvarterets övriga delar. Mot Lugnets Allé ansluter gångstråket till kulturbyggnadens förplats och den större platsbildningen.

Även detta kvarter utformas dessutom med två sidoförlagda, underbyggda och förhöjda mer privata bostadsgårdar på nivå ca 4,7 m. För dessa gäller samma förhållanden och krav som för motsvarande gårdar i det inre kvarteret. Dessa gårdar fungerar även som bostadsgårdar för respektive del av den stora kuben. Delar av den norra bostadsgården är dessutom delvis underbyggd av verksamhetslokaler vars tak då kan nyttjas som gårdsyta. Även längs detta kvarter anläggs förhöjd förgårdsmark mot den norra lokalgatan.

Gårdsytan inom kvarteren uppgår i genomsnitt till ca 19 kvm per lägenhet (100 kvm). I denna yta ingår även förgårdsmark, barnstugetomt, x-områden och kubens angöringsyta varför den faktiskt utnyttjbara gårdsytan är mindre. Tillgången till gårdsyta inom tidigare etapper av Hammarby Sjöstad varierar mellan ca 12 – 25 kvm per lägenhet.

### ***Dagsljusbelysning/klimat***

Goda sol- och dagsljusförhållanden ska eftersträvas för lägenheter och gårdsytor. Främst gårdsytornas belysningsförhållanden är direkt kopplade till planutformning och markutnyttjande. För nyplanering av flerbostadshus i Hammarby Sjöstad har hittills i de flesta detaljplaner tillämpats en standard som innebär att ca 10-15% av gårdsytan bör kunna få 4-5 timmars sol mellan kl 09.00 och 17.00 vid vår- och höstdagjämning. De solstudier som nu gjorts för planförslaget visar på att de båda kvarteren som helhet uppfyller denna standard medan de södra delarna, d v s Riksbyggens och Stockholms-

hems delar har sämre solförhållanden. Noterbart är också att den stora kuben inte medför kraftigare avskuggning av BoRätts gård samt att kubens centrala entrégård har flera soltimmar beroende på redovisade höga portiker i två fasader. I det yttre kvarteret planeras även flera av byggnaderna att förses med kompletterande gemensamma takterrasser.

För tät innerstadsbebyggelse är även relationen mellan kvarterens dagsljusförhållanden och tillgängligheten till öppna och välbelysta närparker av stor betydelse. Därvid utgör kvarterens direkta anslutning till Lugnetviken och det norra parkstråket en stor kvalitet. Resultatet av solstudierna redovisas grafiskt i illustrationsbilagan. En speciell vindstudie har även gjorts som påvisar att närmiljön inte avgörande störs av alltför kraftiga vindar. Studien redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

### ***Kommunal och kommersiell service***

Planförslaget redovisar byggnadsrätt för en förskola i del av det inre kvarteret. Förskolan utformas för att inrymma 60 – 70 barn. Arean är ca 875 kvm BTA i totalt två våningsplan. Bottenvåningen har direkt tillgänglighet till såväl gata som egen gård.

Planförslaget redovisar byggnadsrätt för kultur- och samlingslokaler i det yttre kvarteret under del av den lilla kuben och som en egen byggnad.

Detta projektets bakgrund är att Sjöstaden, när planområdets genomförts kring år 2007, beräknas inrymma ca 16.000 invånare som sedan ökar till totalt 22.000 när hela projektet genomförts. Sjöstaden saknar hittills alla former av kultursatsningar förutom ett mindre bibliotek och flera större konstsatsningar. Likaså saknas någon större samlingshall, inte heller inrymmer skolorna större aula el dyl. Däremot finns gott om mindre kommersiella lokaler, butiker och restauranger mm. Det är därför väsentligt att den stora stadsutbyggnaden nu även kompletteras med lämpliga kultur/samlingslokaler.

De föreslagna byggnaden / lokalen ligger i marknivå alldeles intill spårvagnshållplatsen vid Lugnetterrassen centralt i Sjöstaden. Lokalen har delvis placerats under ett bostadshus för att begränsa kostnaderna men får ändå en direkt entre och exponering mot torget. Ett lokalprogram om ca 1.000 kvm har tagits fram i samarbete mellan Hammarby Sjöstadsprojektet, Kulturförvaltningen som förutsättes vara huvudansvarig, Katarina-Sofia Stadsdelsförvaltning, Kulturama och berörd byggherre.

I detta program innehåller "Sjöstadsteatern" främst en samlingslokal på ca 250 kvm som med hjälp av mobila läktare rymmer ca 300 personer och nyttjas för teater, konserter, dans, aula för skolorna, samlingslokal för föreningar, evenemang och information, enklare biograf, pensionärsträffar, festlokal mm. Vidare ingår kompletterande danslokaler, musikrum, målarateljé samt expedition/ reception/ cafe i anslutning till entré/foaje. Kulturskolans planerade verksamhet har 4 huvudinriktningar: musik, teater, dans, bild och form.

I planförslaget anges vidare att lokaler för kommersiell service ska inrymmas i övriga bottenvåningar mot Lugnets Allé och i kvartershörn längs Båtbyggargatan. Övriga bottenvåningar utformas för att inrymma bostäder och bostadskomplement.



## 5:5 Trafik och parkering

Trafikmängderna på Hammarby Fabriksväg beräknas uppgå till ca 16.000 f/d efter det att Södra Länken tagits i drift hösten 2004. Trafikmängderna på Värmdövägen beräknas uppgå till 45-53.000 f/d till dess att leden flyttas in i sin nya sträckning genom Henriksdalsberget. När Danvikslösenprojektet realiserats och utbyggnader skett av återstående områden i Lugnet, Henriksdalshamnen och Danvikstull beräknas trafikmängden på Båtbyggargatan uppgå till 3.200 f/d, på Lugnets Allé till 7.300 f/d och på lokalgatorna inom planområdet till ca 1.400 f/d på Rorgängargatan, till ca 300 f/d på Vävar Johans Gata och till ca 300 – 750 f/d på Fartygsgatan. Lugnets Allé och Båtbyggargatan kan komma att utgöra del av omledningsvägnätet vid avstängningar av vägtunneln genom Henriksdalsberget. Inriktningen är dock att vid avstängning av ett av tunnelrören medge dubbelriktad trafik i det andra röret. Kvarterens bostadsbebyggelse ligger direkt vid gata och har därmed direkt angöring till alla fastigheter och trapphus.

### GATUUTFORMNING, KOLLEKTIVTRAFIK OCH PARKERING

Planförslaget inrymmer två avsnitt av Sjöstadens esplanadsystem, Båtbyggargatan och del av Lugnets Allé. Båtbyggargatan har tidigare byggts ut i samband med exploateringen av Sickla Udde och har samma sektion som för övriga utbyggda delar av Lugnets och Hammarby Alléer med 37,5 m bredd. I och med att Tvärbanan nu planeras förlängas till Slussen utgår därefter spårsträckningen och hållplatsen för spårväg och bussar i Båtbyggargatans mittdel. Gatan måste därvid anpassas för busstrafik i gatans vägbanor och nya busshållplatser anläggas längs trottoarer. Dessa hållplatser ska även utformats för att inrymma tidspassning för busslinjer som här vänder. Båtbyggargatans mittdel redovisas i huvudsak gröngjord.

Innan Tvärbanas utbyggnad till Slussen färdigställts finns som komplement dels lokala busslinjer från Sjöstaden till Södermalm och Slussen, dels anslutningar till tvärgående busslinje från Slussen till Nacka. Vidare finns båtförbindelse över Hammarbyleden till Norra Hammarbyhamnen.

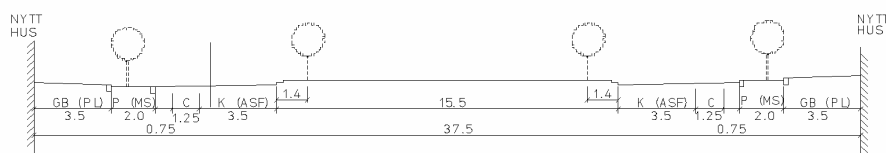


Illustration sektion Båtbyggargatan

Lugnets Allé utformas genom planområdet som en del av Lugnetterrassens platsbildning. Gatans funktionella principsektion bibehålls men inrymmer en ny spårväghållplats i sin mittdel. Hållplatsens plattformar anpassas enbart till spårvägstrafik då de

inte inrymmer busstrafik. Av säkerhetsskäl förhindras gångpassage mellan plattformarna. Passager över spårområdet får endast ske vid plattformändar. Gatan utformas som en materialmässigt samverkande platsbildning. Inga parkeringsplatser anläggs på själva platsytan men angöring möjliggörs längs den östra sidan. Även esplanadsystemets genomgående trädplanteringar avbryts i denna del.

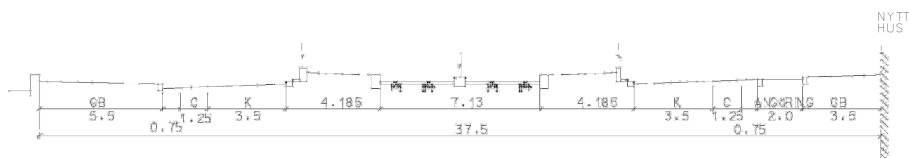


Illustration sektion Lugnets Allé

Lokalgatorna Rorgängargatan och Vävar Johans Gata utformas med samma sektion som för hittills utbyggda delar söder om Båtbyggargatan. Detta innebär 18 m gaturum mellan motstående fasader, 3 m förgårdsmark på gatornas östra sida, dubbelsidiga trottoarer och parkering, 6 m dubbelriktad körbana och trädplantering på gatornas västra sidor.

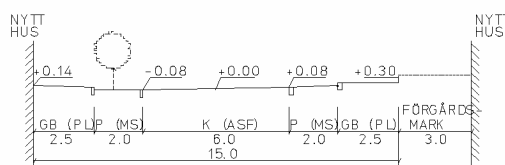


Illustration sektion Rorgängargatan och Vävar Johans Gata

Även Fartygsgatan utformas med samma principsektion som övriga lokalgator. Dock saknas här trottoar och parkeringsplatser längs parksidan.

### Parkering på kvartersmark

Planförslaget har utformats med två separata garageanläggningar i ett plan under förhöjda gårdsdelar inom respektive kvarter. Totalt inryms ca 185 platser i det inre kvarteret och ca 150 platser i det yttre kvarteret. Platsantalet har dimensionerats efter en norm om 0,5 platser/lägenhet eller 100 kvm ljus BTA. Garageanläggningarna under det inre kvarteret har två separata tillfarter från Rorgängargatan. Från samma gata nås även de två garagen under det yttre kvarteret. Tillfarten sker över kubens förplats i markplan och via två ramper genom kubens källarvåning. Utöver dessa parkeringsplatser tillkommer ca 90 i form av angörings- och besöksparkering på gatumark motsva-

rande ca 0,15 pl/lgh. Bostadsområdet förutsätts anslutas till områdets bilpoolsystem. Som dimensionerande norm föreslås att 0,1 pl/lgh tillskapas på detta sätt.

### **Gång- och cykeltrafik**

Viktiga lokala cykelstråk löper längs områdets huvudgatusystem. Planförslagets bostadsbebyggelse ska utformas så att uppställningsplatser för 1,5 cyklar/lgh anläggs inom kvarteret. Dessa uppställningsplatser bör placeras åtskilda i mindre enheter, förläggas inom byggnad och erbjuda hög säkerhet mot åverkan. Särskilda uppställningsplatser bör även anläggas i anslutning till kulturhusanläggningens huvudentré.

### **5:6 Parker och allmän platsmark**

Den parkmark som ingår i planområdet begränsas till Lugnetterrassen. Direkt norr om planområdet planeras ett ca 30 m brett parkstråk från Lugnetviken till Svindersviken och Värmdövägen. Detta område ingår i Danvikslösenprojektet.

#### **LUGNETTERRASSEN**

Terrassen utgör del av den samverkande platsbildningen framför det yttre kvarteret. Genom att förlänga Båtbyggargatans och det norra parkstråkets axlar med bryggor och pergolor avgränsas platsbildningen i sidled samtidigt som platsens rumslighet förstärks. Terrassen är nivåmässigt försänkt i förhållande till Lugnets Allé dels för att få ökad vattenkontakt och kunna sammanbindas med befintlig strandpromenad längs Sickla Uddes bryggssystem, dels för att skapa en attraktiv västvärd plats avgränsad mot bil- och spårtrafiken, dels på grund av komplicerade geotekniska förutsättningar.

Terrassen utformas med trädäck närmast vattnet samt med hårdgjorda ytor längre in. Dessa inre ytor nyttjas även för planteringsytor samt för en lägre paviljongbyggnad som integreras med pergolorna. Innehållet i denna byggnad är ännu oklar men serverings- och omklädnings/toalett verksamheter har skisserats. Program- och utformningsarbete pågår med avsikt att tillskapa en platsbildning med stort åretrunt utnyttjande. Sidoordnat parterren redovisas i planförslaget vattenområden för dagvattenhantering i form av våtmarksanläggningar.

### **5:7 Tillgänglighet/handikappanpassning**

#### **NIVÅFÖRHÅLLANDEN/YTTRE VÄGNÄT**

Inom planområdet varierar de planerade nivåförhållandena mellan Vävar Johans i öster och Lugnets Allé i väster mellan nivåerna ca + 5,4 - + 2,1 m. Dessa små nivåskillnader tas i huvudsak upp likformigt längs områdets gatusystem som ligger i jämn lutning mellan ca 1:65 – 1:100. Nivåskillnader mellan Lugnets Allé och Lugnetterrassen tas dels upp via befintliga ramper vid anslutande teknikbyggnader, dels via nya ramper och trappor. Befintliga ramper har lutningar på 1:18 respektive 1:25.

Mindre nivåskillnader finns inom båda kvarteren mellan gårdarnas mittpartier på marknivå och de sidoförlagda och förhöjda bostadsgårdarna. Dessa nivåskillnader tas

upp med ramper med lutning 1:20 och med trappor. Samtliga trapphus har direkt anslutning i plan till såväl gata som gård.

#### **ANGÖRINGSAVSTÅND/PARKERING**

Planförslaget har utformats så att alla bostadshusentréer och kulturhuslokalernas huvudentré nås inom ca 10 m angöringsavstånd från gata. Ingen biltrafik ska förekomma på gårdar. Planförslaget möjliggör att huvuddelen av områdets trapphus kan ha direkt tillgänglighet till kvarterens garageanläggningar.

#### ***Bostadskomplement***

Planförslaget föreslås utformats med ett stationärt sopsugsystem som medger en sortering av de tre huvudfraktioner som kräver stor närhet till bostad på grund av avfallsmängd och hygienkrav. Sopinkast bör förläggas till trapphusens entréplan alternativt förläggas på gård inom max 30 m avstånd.

#### ***Lägenhetsutformning***

Utöver de krav som BBR föreskriver ska lägenheter ha tillgång till balkonger, terrasser eller uteplatser tillgängliga för rörelsehindrade. Planförslaget inrymmer mycket få etagelägenheter.

#### ***Orienterbarhet/säkerhet mm***

Ett stort antal frågor som rör detaljutformningen av byggnader och den yttre miljön återstår att lösa i kommande detaljprojektering. Planförslaget lägger en ram där många av de högt ställda miljömålen samverkar med tillgänglighets-mål. Detta gäller t e x utformningen av trafiknätet, hastighetsbegränsningen för biltrafik, utformning av belysning, utformning av bostäder, val av byggnads-material m m.

## **6. TEKNISKA ANLÄGGNINGAR**

### **6:1 VA-system**

Anslutningspunkter för vatten och avlopp för kvarteren planeras i områdets lokalgatusystem. Dagvatten från kvarters- och parkmark ska i största möjliga omfattning omhändertas via lokala dagvattenlösningar och/eller fördröjas genom översilning av vegetationsytor innan anslutning till det allmänna nätet. Trafikdagvatten från Lugnets Allé och dess förlängning norrut mot Danvikstull måste renas innan det leds till recipient. Planförslaget redovisar en försedimenteringsanläggning och en anlagd våtmark i den grunda viken vid Lugnet för detta ändamål. Dagvattnet från lokalgatorna avses inte renas, däremot ska man om möjligt låta dagvattnet fördröjas genom ytavrinning.

## 6:2 Värme, gas, el och tele

Området kommer att försörjas med fjärrvärme, el och tele med anslutningspunkter för blivande bebyggelse i områdets lokalgasystem. Planområdets elförsörjning hanteras med befintliga transformatorstationer i närområdet.

För Tvärbanans elförsörjning är en ny likriktarstation tidigare utbyggd inom kvarteret Vågtoppen. Även den nya hållplatsens krav på elutrymmen inryms inom denna.

## 6:3 Avfall

För Lugnets planområde och för kommande utbyggnadsetapper inom Lugnet/Henriksdalshamnen planeras det för ett stationärt sopsugsystem. Terminalen föreslås placeras i berget vid Lugnets trafikplats samordnad med nya infarter till Henriksdals reningsverk. Då planområdet Lugnet kommer att byggas ut i ett mycket tidigare skede än resterande delar och rördragningar fram till den permanenta terminalplatsen ej är möjlig med dagens Värmdöled planeras det för en provisorisk terminal öster om planområdet.

## 6:4 Brand/säkerhet

Brandfordon når kvarteren från gatorna. Enkelsidiga lägenheter mot gård utryms via bärbara stegar, via åtkomst med stegbil från del av gård eller via brandsäkra trapphus.

## 7. SAMMANSTÄLLNING AV DATA

PLANOMRÅDETS YTA	= 5,5 HA
därav gatumark	= 2,2 ha
därav parkmark	= 0,3 ha
därav vattenyta	= 0,7 ha
därav kvartersmark, byggnadskvarter	= 2,2 ha
därav kvartersmark, teknikområde	= 0,1 ha

### *Planförslagets våningsyta*

yta för bostäder	= ca 63.300 kvm
yta för lokaler mm	= ca 2.000 kvm
<i>Antal lägenheter</i>	= 655 st

### *Antal parkeringsplatser*

	= 425 st
därav på kvartersmark	= 335 st
därav på gatumark	= 90 st

Planförslaget har upprättats av arkitekt Jan Inghe

Arne Fredlund  
planchef

Jan Inghe  
planförfattare

***SBK, INNERSTADSAVDELNINGEN***

Jan Inghe  
Tfn 50827373

***SBK, STADSMÄTNINGSAVDELNINGEN***

Olle Sjöblom  
Tfn 50828243

***GFK, HAMMARBY SJÖSTADSPROJEKTET***

Malin von Sicard  
Tfn 50826438

***DETALJPLAN FÖR***

*Del av Lugnetområdet*

***Inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen***

i Stockholm. (Del av Hammarby Sjöstad)

**Dp 2003-02068-54**

***ALLMÄNT***

Ett förslag till detaljplan har upprättats för kvarteret Lugnet mm i Hammarby Sjöstad. Förslaget omfattar ett område norr om Båtbyggargatan, söder om Kanalvägen, väster om Vävar Johans gatas förlängning samt öster om Lugnetviken. Detaljplaneförslaget syftar till att möjliggöra uppförandet av en tät stadsmässig bebyggelse av innerstadskarakter med ett huvudsakligt bostadsinnehåll. Förslaget inrymmer ca 655 lgh, vissa ytor för kulturlokaler och kommersiell service samt erforderligt gatunät och en större allmän plats anläggning i Lugnetvikens innersta del.

***ORGANISATORISKA FRÅGOR***

**Ägoförhållanden**

Planförslaget berör fastigheten Södra Hammarbyhamnen 1:3 i Stockholms kommun. All mark inom området ägs av Stockholms stad.

### Markanvisningar

Gatu- och fastighetsnämnden har beslutat att anvisa mark avsedd för bostäder i det inre kvarteret (Svallvågen) till Stockholmshem och Wallenstam för byggande av 350 hyresrätter. Det yttre kvarteret (Böljan) har markanvisats till Borätt och Riksbyggen för byggande av 300 bostadsrätter.

### Kulturlokalen

Inom det yttre kvarteret planeras det för en kulturlokal om ca 1000 kvm. Den innehåller en samlingslokal för ca 300 personer samt flera mindre dans-, musik och målarrum. Kulturlokalen ingår i Borätts projekt med avsikt att uthyras till staden genom Kulturförvaltningen. Förhyrning bör vara långsiktig, 10-15 år, för att ge lång avskrivningstid och därmed lägre hyra. Kulturlokalen och programmet för denna har diskuterats ingående med Kulturförvaltningen och inriktningsbeslut väntas tas i Kulturnämnden under kvartal 1, 2005. Genomförande beslut väntas tas i Kulturnämnden senare under 2005. I det fall att Kulturlokalen inte kommer till stånd kommer byggnaden att omarbetas för att nyttjas för bostadsändamål med lokaler i bottenvåningen.

### Avtal som erfordras för genomförandet

För detaljplanens genomförande erfordras att följande avtal tecknas:

- ? Överenskommelse om exploatering mellan staden och respektive byggherre som skall erhålla tomträtt. Överenskommelserna reglerar kommande tomträttsupplåtelse samt frågor i samband med exploateringen (genomförande av miljöprogram, tidplan mm).
- ? Avtal med SL och ledningsbolagen avseende genomförande och upplåtelse i mark eller kulvert.

### Huvudmannaskap

Stockholms stad är genom gatu- och fastighetsnämnden huvudman för den allmänna platsmarken och har därvid ansvar för gator, torg och parker. SL är huvudman för spårutbyggnaden (tvärbanans fortsatta dragning). Stockholm Vatten är huvudman för vatten och avloppssystem och Fortum är huvudman för el och värme. Fortum förutsetts även vara huvudman för eventuella solvärmeanläggningar. Den planerade stationära sopsugsanläggningen ska inrättas som en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen och fungera med en samfällighetsförening som huvudman. Telia är huvudman för teleledningar.

### Gestaltningprogram

Ett kvalitetsprogram med riktlinjer för bebyggelsens och markens gestaltning och utformning kommer att utarbetas under planarbetets gång. Programmet ska ingå som en del i avtalen som staden träffar med byggherrarna och ska vara ett stöd för projekte-

ring, bygglovhantering och genomförande. Programmet är nödvändigt för samordning av olika frågor mellan byggherrarna samt mellan dessa och staden.

### **Tidplan**

Utställning detaljplan	kvartal 4, 2004
Beslut SBN	kvartal 1, 2005
Laga kraft för detaljplanen	kvartal 1, 2005
Fastighetsbildning och bygglov	kvartal 2, 2005
Byggstart byggherrar	kvartal 4, 2005
Inflyttning	år 2007

Tidplanen förutsätter att beslut om detaljplan kan fattas i huvudsak utan bordläggningar och överklaganden. Stadens markarbeten förutsätts kunna påbörjas innan detaljplanen vinner laga kraft.

### *FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR*

#### Markåtkomst

Inom området finns idag ett antal arrendatorer med korttids upplåtelser som är uppsagda att lämna området.

#### Fastighetsbildning

Det inre kvarteret skall delas i två fastigheter. Det yttre kvarteret ska delas i fyra fastigheter. Bygglov kan inte ges förrän erforderlig fastighetsbildning är genomförd och har vunnit laga kraft.

#### Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggning ska bildas för planerad sopsugsanläggning. Gemensamhetsanläggning ska bildas för gård och garage.

#### Servitut

Servitut för allmän gångtrafik och eventuella ledningar ska skrivas in i tomträttsavtal alternativt regleras genom fastighetsbildning.

#### Ledningsrätter

För Fortums fjärrvärmeledning som delvis ligger på kvartersmark (u-område i detaljplanen) skall ledningsrätt skapas.



### **Markföroreningar**

Miljötekniska markundersökningar har genomförts i flera omgångar inom området. Analyser av uttagna prover i mark visar på förekomst av miljöfarliga ämnen i förhöjda halter jämfört med naturvårdsverkets generella riktvärden. Detta gäller framför allt metallerna bly, koppar och zink men i enstaka punkter också kadmium, arsenik och kvicksilver. Även olja och PAH (tjärämnen) har påträffats i förhöjda halter. Analyserade vattenprover pekar på att grundvattnet inom området är påverkat, framför allt avseende olja och PAH. Ett åtgärdsbehov föreligger sålunda vad gäller såväl mark som grundvatten med hänsyn både till kommande boende inom området och läckagebelastningen till Hammarby Sjö.

Innan byggstart kommer saneringsschakt efter förtätad, systematisk provtagning och analys av mark och grundvatten att ske. Gat- och fastighetskontoret avser att genomföra saneringen under hösten 2004 och våren 2005.

### **Geotekniska- och grundläggningsförhållanden**

Marken utgörs av relativt plan uppfylld mark. Markytan sluttar från ca +3,5 i områdets östra del ned mot Hammarby Sjö där medelvattenståndet ligger på - 0,36. Jorden består överst av fyllning som varierar mellan ca 0 - 13 m. Fyllningen vilar på lösa jordlager av gyttja och lera där mäktigheten närmast vattnet är mycket stor, ca 25 m. Berget ligger som djupast på nivåerna - 28.0 inom detta område. Djupen är mindre i de östra delarna.

Grundvattenytan inom området korresponderar i stort med Hammarby Sjös nivå, mot öster stiger grundvattennivån till ca +1.0 vid Hammarby Fabriksväg.

Blivande gatunivå ligger ca 0.5-3.0 m över nuvarande markyta. Uppfyllnaden medför sättningar i lös lera och gyttja, dessutom finns pågående sättningar inom områden med stor lermäktighet. Med hänsyn till sättningsförhållandena erfordras grundförstärkning för gator och ledningar på de avsnitt där lös lera förekommer. Större delen av gatorna och ledningarna förstärks med lågt liggande påldäck.

Byggnader inom området grundläggs med pålar eller plintar till berg. Om källare görs djupare än grundvattenytan måste källaren göras vattentät under grundvattenytan. Vid dimensionering av konstruktioner måste hänsyn tas till Hammarby Sjös fluktuationer vars högsta högvattenstånd är +0.8.

Lägsta dränerande nivå för delen väster om Rorgångargatan har satts till nivån +/- 0 och för delen mellan Rorgångargatan och Vävar Johans Gata till nivån +0,5.

### **Befintliga ledningar**

I princip kan de flesta befintliga ledningssystemen inom planområdet rivas. Dock måste en del ledningsstråk vara i drift tills omkoppling kan ske till nytt system. Detta gäller bl a ett flertal ledningar väster om och parallellt med Lugnets allés fortsatta sträckning som senare skall flyttas in i den nya allén. Vidare påverkas även de befintliga ledningar som korsar planområdets nordöstra hörn.

### **Utbyggnad av gator och vägar**

Inom området går idag en bussgata som kommer att läggas om i olika omgångar då bussar i linjetrafik kommer att trafikera området under hela utbyggnadstiden. Den befintliga Kanalvägen kommer att stängas av för allmän trafik under utbyggnads-skedet, från och med våren 2005.

### **Dagvattenhantering**

Dagvatten från kvarters- och parkmark ska i största möjliga omfattning omhändertas via lokala dagvattenlösningar och/eller fördröjas genom översilning av vegetationsytor innan anslutning till det allmänna nätet. Trafikdagvatten från Lugnets Allé och dess förlängning norrut mot Danvikstull måste renas innan det leds till recipient. Utredning pågår om detta vatten kan renas i en försedimenteringsanläggning och en anlagd våtmark i den grunda viken vid Lugnet. Dagvattnet från lokalgatorna behöver inte renas, däremot ska man om möjligt låta dagvattnet fördröjas genom ytavrinning.

### **Stationär sopsuganläggning**

För Lugnets planområde och för kommande utbyggnadsetapper inom Lugnet/Henriksdalshamnen planeras det för ett stationärt sopsugsystem. Terminalen föreslås placeras i berget vid Lugnets trafikplats samordnad med nya infarter till Henriksdals reningsverk. Då planområdet Lugnet kommer att byggas ut i ett mycket tidigare skede än resterande delar och rördragningar fram till den permanenta terminalplatsen ej är möjlig med dagens Värmdöled planeras det för en provisorisk terminal öster om planområdet. Den permanenta anläggningen byggs i samband med de senare utbyggnadsetapperna norr om Lugnet.

### **Miljö- och riskfrågor**

En särskild miljökonsekvensbeskrivning ingår i planhandlingarna.

## *GENOMFÖRANDE*

### **Utbyggnadsordning, Lugnet**

Utbyggnaden kräver samordning med övriga bygg- och anläggningsarbeten i området, d v s med andra etapper inom Hammarby Sjöstad. Särskild vikt kommer därför att läggas vid samordning av tidplaner, transporter och etableringar mm.

Innan byggherrarna tillträder sina tomter och byggstartar skall marken saneras och erforderliga arbetsgator byggas ut. Troligen kommer de tre byggherrarna, Borätt AB, Wallenstam och Stockholmhem att starta sin produktion samtidigt, under hösten 2005. Riksbyggen planerar sin byggstart till kvartal 1, 2006. Anläggandet av Lugneterrassen planeras till 2006/2007 och finplanering av gator genomförs under 2007/2008.

### **Utbyggnad, Danvikslösen**

Lugnets planområde angränsar till det sk "Danvikslösen projektet". I detta projekt samarbetar Stockholms stad, Nacka kommun samt Stockholms läns landsting för att möjliggöra bostadsutbyggnad och bättre trafiklösningar vid Henriksdal och Lugnet. I

planerna ingår bl a att förlägga Värmdöleden genom Henriksdalsberget, att Saltsjöbanan konverteras till snabbspårväg med en sträckning runt Henriksdalsberget samt att tvärbanan i samband med detta länkas samman med ny Saltsjöbana, och dras vidare in till Slussen. En principöverenskommelse har undertecknats av parterna i september 2003 och nu pågår arbete med att ta fram detaljplaner för projektets infrastrukturanläggningar.

Genomförandet av Danvikslösens alla anläggningsdelar är komplicerad och kräver omfattande vägomläggningar och provisorier. Området nordost om detaljplanen Lugnet kommer att påverkas genom att nuvarande Värmdöled förläggs i en provisorisk dragning utanför befintlig Värmdöleds släntfot. Detta utförs i syfte att möjliggöra byggnationen av ny Saltsjöbana. Området kommer att genomgå stora förändringar, t ex genom att dagens vägbank kommer att schaktas bort. I bilaga 1 redovisas Värmdöledens och Saltsjöbanans sträckningar under genomförande av ”Danvikslösenprojektet” – befintligt läge, - läge under byggskedet, samt - slutligt läge.

Värmdöleden kommer att ligga kvar i sitt nuvarande läge tom 2007-2008. Därefter kommer Värmdöledstrafiken att ledas på den provisoriska sträckningen för att slutligen ledas genom Henriksdalsberget. När Värmdöleden har flyttats in i Henriksdalsberget kommer området norr om detaljplanen Lugnet att exploateras och bebyggas med bostäder.

#### **Förutsättningar**

Båtbyggargatan är färdigställd då husproduktionen startar inom Lugnet. Detta innebär att krav och restriktioner kommer att ställas på schaktning, grundläggning och byggtransporter. Planering, projektering och utförande av arbetena inom Lugnet skall därför ske i samråd med staden. Förutom byggtrafik kommer det genom området att periodvis gå bussar i linjetrafik samt allmän trafik. Detta kräver noggrann samordning och trafikplanering.

#### **Miljöprogram**

Till det program för Hammarby Sjöstad, som utgör grunden för planförslaget, hör ett särskilt miljöprogram för stadsdelen. I miljöprogrammet anges verbalt beskrivna allmänna mål samt operationella inriktningsmål för olika miljöfaktorer med siktet inställt på 2005 respektive 2015. För att målen skall 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 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 skall träffa med respektive byggherre i samband med exploateringen.

## *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 kostnader utgörs huvudsakligen av exploateringskostnader, vilket avser kostnader för utredning, projektering, markförvärv, sanering, omläggning av ledningar, anläggning av huvud- och lokalgator, anslutningsavgifter, fastighetsbildning samt parkanläggningar.

Planförslaget medför exploateringskostnader om ca 320 Mkr. Intäkterna förväntas bli ca 260 Mkr. Sammanlagt ger detta ett underskott på ca 60 Mkr.

### **Finansiering**

Stadens kostnader för exploateringen finansieras via gatu- och fastighetskontorets investeringsbudget. Investeringar i vatten- och avloppssystem finansieras via Stockholm Vattens budget. Sopsuganläggningen finansieras gemensamt av byggherrarna.

Arne Fredlund  
Planchef

Jan Inghe  
planförfattare

**REMISS- OCH SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

Innerstadsavdelningen

2004-09-10

Jan Inghe

Tfn 50827373

**Dnr 2003-02068-54**

Detaljplan för

*Kvarteret Lugnet mm*

Inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen  
i Stockholm. (Del av Hammarby Sjöstad)

*Dp 2003-02068-54*

**INNEHÅLL**

1. BAKGRUND TILL PLANARBETET
2. HUR PLANSAMRÅDET BEDRIVITS
3. SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE
4. LÄNSSTYRELSEN
5. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN
6. SAKÄGARE OCH BOENDE
7. ÖVRIGA INTRESSEFÖRENINGAR M FL
8. REMISSINSTANSER

**1. BAKGRUND TILL PLANARBETET**

Stadsbyggnadsnämnden godkände 1996 ett program för detaljpaneläggning för Hammarby Sjöstad. I detta program redovisades området infrastruktur och huvudsakliga markanvändning. Detta program hade tidigare föregåtts av ett förslag till fördjupad översiktsplan från år 1991 samt av s k "gemensamma planeringsförutsättningar" upprättade av staden, Nacka och landstinget 1995 samt av omfattande remiss- och samrådsbehandlingar. För det område som nu omfattas av detaljplan för kvarteret Lugnet mm redovisades kvarter för bostäder och/eller verksamheter samt service. Då programsamråd tidigare har genomförts för hela Hammarby Sjöstad avser inte stadsbyggnadskontoret att utarbeta ytterligare detaljplaneprogram för planområdet Lugnet mm.

Stadsbyggnadsnämnden tog den 16 oktober 2003 ställning till redovisning av genomförda parallella arkitektuppdrag för Lugnetområdet och beslutade uppdra åt kontoret att fullfölja planarbetet med detta resultat som grund.

Planområdet utgör en fristående del av det s k "Danvikslösenprojektet". Inom ramen för detta projekt har innehållet och utformningen av platsbildningen vid Lugnet-viken förändrats. Viktiga terminalfunktioner för kollektivtrafik och centrumpunkt för kommersiell service koncentreras nu till den nya platsbildningen vid Henriksdals trafikplats/Danvikstull.

## **2. HUR PLANSAMRÅDET BEDRIVITS**

Ett detaljplaneförslag för kvarteret Lugnet mm remissbehandlades under tiden 24 maj – 20 augusti 2004. Ett offentligt samrådsmöte hölls den 17 juni 2004 på Hammarby Sjöstads projektkontor. Mötet hade bl a annonserats i lokaltidningar till alla hushåll, via affischer i angränsande bostadsentréer samt via projektets hemsida. Mötet samlade 20 deltagare. Diskussionen berörde projektets tidsplanemässiga genomförande och kopplingar till Danvikslösenprojektet. Vidare framfördes vikten av att bevara fågellivet i Lugnetvikens vassparti.

## **3. SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE**

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget. De övriga synpunkter som förs fram sammanfattas och kommenteras enligt följande rubriker:

- 3:1 Samband med Danvikslösenprojektet, övergripande infrastrukturfrågor.
- 3:2 Miljöfrågor avseende trafikbuller, solljusförhållanden och biologiska värden.
- 3:3 Utformning av Lugnetparterren
- 3:4 Byggnadsgestaltning
- 3:5 Kommunal och kommersiell service
- 3:6 Tillgänglighetsfrågor och sophantering
- 3:7 Teknisk försörjning

### **3:1 Samband med Danvikslösenprojektet, övergripande infrastrukturfrågor.**

Nacka kommun framför att innan beslut fattats om Danvikslösenprojektet och finansieringsfrågorna lösts så finns risk att Värmdöleden kvarligger runt Henriksdalsberget längre än planerat och att detta kan påverka det möjliga genomförandet av det nordöstra kvarteret inom planområdet. Det finns även risk för störningar för denna bebyggelse vid kommande utbyggnad av en Östlig förbindelse (fd Österleden) för vilken planeringen nu ånyo påbörjats.

Gatu- och fastighetsnämnden uttalar att det för Hammarby Sjöstadsprojektets bästa är bra med en trafiklösning i form av en tunnel genom Henriksdalsberget.

Gatu- och fastighetskontoret anför att i huvudförslaget för Danvikslösen, med trafikleden genom berget och spårvägstrafiken runt berget, förbättras ljudnivån för kvarteret

Lugnet väsentligt. Eftersom finansieringen av Danvikslösenprojektet ännu inte är löst har kontoret fått i uppdrag att titta på alternativa trafiklösningar. Dessa ska utformas med hänsyn till de miljökrav som ställs för att uppnå en god boendemiljö i Lugnet och även omfatta provisorier under utbyggnadstiden. Detta innebär att bostäder i Lugnet klarar bullerkraven även med Värmdöleden kvar i nuvarande läge.

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning framför att närheten till Värmdöleden kan ge störningar i boendemiljön för den planerade bebyggelsen i det nordöstra hörnet av planområdet, vilket förvaltningen förutsätter studeras extra noga.

Skönhetsrådet framför att hela planområdet riskerar bli ytterst bullerstört och det är bekymrande att finansierings- och genomförandefrågorna inte är lösta för "Danvikslösenprojektet". Om Värmdöleden inte får en ny tunnelsträckning genom Henriksdalsberget äventyras många kvaliteter i området.

AB Storstockholms Lokaltrafik framhåller att Tvärbanan har sin ändhållplats i Båtbyggargatan. Något beslut om vidare utbyggnad till Slussen har inte fattats inom Landstinget/SL. Diskussioner pågår dock inom Danvikslösenprojektet. Innan beslut fattas om en eventuell förlängning kan inte planförslaget ha som utgångspunkt att banan kommer att flyttas från Båtbyggargatan.

AB BoRätt, Riksbyggen, Wallenstam och AB Stockholmshem (samtliga byggherrar inom planområdet) framför att bolagen vid planeringen av Lugnetområdet utgått från att trafiken på Värmdöleden längs kvarteret Lugnet kommer att dras i en tunnel genom Henriksdalsberget. Bolagen anser inte att de alternativa förslagen, som innebär att Värmdövägen endast flyttas något och delvis byggs för mot bostadsbebyggelsen i kvarteret Lugnet, är tillräckligt bra alternativ till tunneln. Om staden satsar stora summor på att bygga en ny stadsdel där tusentals människor kommer att bo under de närmaste hundra åren är det viktigt att man väljer det samhälleekonomiskt bästa alternativet (d v s tunneln) och fördelar kostnaderna för tunneln över en längre tid. Bolagen förordar därför kraftfullt det alternativ som innebär att Värmdöleden går i tunnel genom berget.

Bolagen framhåller även att det är av yttersta vikt, för alla de som bor och kommer att bo i Sjöstaden, att Tvärspårvägen förlängs till Slussen.

*Stadsbyggnadskontoret får inledningsvis konstatera att det har träffats en politisk principöverenskommelse mellan Stockholm, Nacka och Lanstinget hösten 2003 som bl. a innebär att Värmdöleden ges en ny tunnelförläggning genom Henriksdalsberget och att Tvärbanan förlängs till Slussen. Stadsbyggnadskontoret har också efter beslut i stadsbyggnadsnämnden 2003-11-06 påbörjat ett detaljplanearbete med denna inriktning. Avsikten vid principöverenskommelsens tecknande var att finansieringsfrågorna skulle klaras ut under våren 2004. Detta har inte skett då beräknade statliga bidrag till ombyggnad av Lugnets trafikplats inte erhållits, då Stockholm och Nacka inte löst*

*fördelningen av den övriga finansieringen och då projektets kostnader ökat i relation till exploateringsintäkterna.*

*Projektets politiska ledningsgrupp beslutade därför våren 2004, att alternativ där Värmdöledens nuvarande sträckning bibehålls, åter skulle studeras. Under sommaren har därefter dels studerats hur huvudalternativet med en ny vägtunnel genom Henriksdalsberget kan förbilligas, dels hur alternativa förslag kan utformas och vilka kostnader som då fås. Resultaten av dessa studier kommer att redovisas för ledningsgruppen 2004-09-14. Sammanfattningsvis visar dessa att betydande kostnadsbesparingar kan göras för huvudalternativet genom ett förändrat utförande, att alternativen är billigare men också att stadsbyggnads- och miljökvaliteter är väsentligt sämre.*

Stadsbyggnadskontoret kan även konstatera att Lugnetområdet i hög grad påverkas av valet. I det fall Värmdöleden kvarliggert rymmer inte något parkstråk direkt norr om kvarteren. Inte heller fås någon kontaktmöjlighet med parkområdet på Henriksdalsbergets sydslutning. Inom den kilformade yta som blir kvar mellan trafikleden och de nu aktuella bostadskvarteren kan i den västra delen troligen inrymmas ytterligare ett bostadskvarter. I den östra delen möjligen ett smalare kontorshus vars tillkomst dock måste bedömas osäkert.

Lösningen förutsätter vidare att trafikleden av miljöskäl delvis täcks över av en lättare takkonstruktion för att klara buller och miljö kvalitetsnormer. Kontoret delar byggherrarnas uppfattning om att denna lösning sammantaget utgör ett väsentligt sämre alternativ även om uppsatta gränsvärden ur miljösynpunkt beräkningsmässigt går att uppnå. Samtidigt gäller att det nu aktuella detaljplaneförslaget inte direkt påverkas av frågans lösning då bebyggelsen planeras uppföras innan Värmdöledens ombyggnad slutförts och därför ändå måste utformas för att klara störningar under en ombyggnadstid. Planerade provisorier under ombyggnadstiden inkräktar i plan inte på den planerade bebyggelsen.

SL har i samband med Danvikslösenarbetet framfört att om vägtunneln inte genomförs av kostnadsskäl och den totala exploaterings omfattning då minskar, så kan också ifrågasättas att förlänga Tvärbanan till Slussen. Av detta skäl har SL nu i planremissen framhållit att planförslaget även måste medge att befintlig spårväghållplats i Båtbyggargatan kan kvarligga. Stadsbyggnadskontoret anser att det är av avgörande betydelse att förlängning av Tvärbanan till Slussen kommer till i samband med exploateringen av Sjöstadens återstående utbyggnad kring Lugnet/Henriksdalshamnen/Danvikstull. Om detta inte sker kommer hela idén om Sjöstaden som en utvidgning av innerstaden att förfelas. Restidsmässigt motsvarar en resa med Tvärspårvägen Sickla Udde/-Gullmarsplan/innerstaden en resa innerstaden/Bagarmossen. För Sjöstadens återstående utbyggnad är därför en direktförbindelse till Slussen avgörande.

Samtidigt finns det inga plantekniska problem att tills detta sker säkerställa att Tvärspårvägen kan kvarligga i Båtbyggargatan.



### 3:2 Miljöfrågor avseende trafikbuller, solljusförhållanden och biologiska värden.

#### Trafikbuller

Länsstyrelsen anför att om Värmdöleden förläggs i tunnel, blir bullernivåerna från norr betydligt lägre. Det påverkar framförallt utemiljön i bostadsområdet, men även möjligheterna att disponera lägenheterna. Planförslaget måste klara även en bullersituation, där Värmdöleden är kvar i nuvarande sträckning då genomförandet av tunnelloösningen fortfarande är osäker.

Det västra kvarterets gårdssida beräknas få för höga ekvivalenta ljudnivåer utanför fasad till några lägenheter från öppningen mot Lugnets Allé. Problemet förstärks av att Lugnets Allé här även utgör omledningsväg för Värmdöleden.

Planbestämmelse bör ange att ljudnivån på gårdssidan maximalt bör uppgå till 55 dB(A) ekvivalentnivå. I planhandlingarna bör även framgå om bakgrundsbullret har betydelse för ljudnivån på gårdssidan.

Även Miljöförvaltningen påpekar problemet med ljudstörningar för den lilla kubbyggnaden längs Lugnets Allé vilket gör att det kan vara svårt att utforma alla lägenheterna här med en tyst sida. Förvaltningen anför också att en planbestämmelse bör tillkomma som reglerar tillåten ekvivalent ljudnivå på gårdssidan till 55 dB(A).

I det fall Värmdöleden ligger kvar i öppet läge norr om planområdet påverkas ljudnivåerna i hela kvarteret. Bl. a får tre fasader av den kubformade byggnaden i det yttre kvarteret ekvivalentnivåer över 55 dBA vid våningsplan 8-12. Det blir då svårt att få hälften av boningsrummen åt tyst sida.

Vägverket yttrar sig som väghållare till Hammarby Fabriksväg och anför att planbeskrivningen inte kommenterar om området utsätts för vägtrafikbuller. Till planförslagets utställning bör beräknade bullervärden redovisas.

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att bullerfrågorna från Värmdöleden blir väsentligt lättare att klara om leden tunnelförläggs men att de troligen även går att klara om leden ligger kvar i nuvarande sträckning. Kontoret utgår från att denna principfråga kan lösas innan detaljplanen blir föremål för antagande.

Det västra kvarteret har utformats med en större öppning mot Lugnets Allé och Hammarby Sjö. Skälen är dels att den större kuben utgör bakre rumslig gräns för Lugnetparterrens platsbildning, dels för att få solljus på gårdarna och dels för att få vattenutblickar från kvarterets lägenheter. Öppningen kräver dock att lägenheterna mot Lugnets Allé genom lämpliga planlösningar och byggnadsutformning även kan få en tyst sida. Framst den lilla kuben måste vidarebearbetas för att uppnå detta. Kontoret avser att justera planförslaget så att en kompletterande planbestämmelse tillkommer som reglerar ljudnivån på bebyggelsens tysta sida i enlighet med länsstyrelsens och miljöförvaltningens synpunkter.

Vägverket, som tillsänts planförslaget av länsstyrelsen för yttrande, har då ej fått planförslagets miljökonsekvensbeskrivning där alla bullerberäkningar som efterfrågas finns redovisade.

## Solljusförhållanden

Miljöförvaltningen anför att stora delar av fasaderna på de föreslagna byggnaderna på gårdarna får 0 och 0-1 timmar solljus per dygn vid höst- och vårdagjämning. Det innebär att även ett antal dubbelsidiga lägenheter får 0 timmars solljus per dygn vid höst- och vårdagjämning. I bebyggelsen längs Båtbyggargatan planeras enkelsidiga lägenheter mot gården. Dessa får 0 timmar solljus även vid sommarsolståndet. Förvaltningen anser att förslaget ska omarbetas så att alla lägenheter får tillgång till direkt solljus.

Även Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning och Skönhetsrådet framför att solljusförhållandena i kvarterets södra delar inte är tillfredsställande och bör ses över.

AB Stockholmshem framför att man under remisstiden studerat hur bebyggelsens utformning kan bearbetas för att öka gårdens solbelysning och föreslår en ny bredare slits genom bebyggelsen mot Båtbyggargatan.

Stadsbyggnadskontoret vill peka på den konflikt som här finns mellan att uppföra rationella hustyper med rimlig ekonomi, bullerkrav och ljuskrav. Större delen av kvarterets trapphustyper har utformats som rationella trespännare med två större genomgående lägenheter mellan gata och gård samt med en mindre enkelsidig lägenhet mot gårdssidan. Att förlägga enkelsidiga mindre lägenheter mot gatusidan går inte av bullerskäl. Att bara bygga större genomgående lägenheter längs Båtbyggargatan leder till ökade kostnader och en lägenhetsfördelning som berörda byggherrar inte vill ha.

Planförslaget redovisade solljusstudier visar på att alla större lägenheter har tillgång till direkt solljus även vid vår- och höstdagjämning. Däremot finns ett antal enkelsidiga mindre lägenheter mot gårdssidan i bebyggelsen längs Båtbyggargatan som saknar detta. Studien visar att dessa mindre lägenheter även saknar direkt solljus vid sommarsolståndet. Detta är dock inte helt korrekt då solstudierna enligt gängse beräkningsmetod bara mäter solljuset mellan kl 9-17. Den nuvarande plan- och byggnadsutformningen ger för Riksbyggens västra kvarter de enkelsidiga lägenheterna direkt kvällssol i kombination med utblickar över Hammarby Sjö. Samtliga enkelsidiga lägenheter mot gårdarna har i båda kvarteren utformats så att dessa skjuter ut ur den större byggnadskroppen som "burspråk" för att även få sidoljus. Stockholmshems motsvarande lägenheter i det östra kvarteret har tillgång till morgonljuset.

Kontoret anser ändå att planförslaget bör bearbetas främst för att belysningsförhållandena på motsvarande gårdar ska förbättras då dessa nu är helt utan direkt solljus vid vår- och höstdagjämning. Detta kan främst ske genom att större öppningar skapas genom bebyggelsen mot Båtbyggargatan. Stockholmshem har redan under remisstiden studerat en sådan bearbetning men detta bör även göras för Riksbyggens del. Motsvarande problematik har tidigare lösts på likartat sätt inom Sickla Kajbebyggelsen längs Hammarby Allé som har motsvarande läges- och ljusförhållanden.

Biologiska värden

Miljöförvaltningen samt Sju boende på Sickla Udde framhåller vikten av att söka bevara och gynna det befintliga fågellivet i Lugnetvikens innersta del. För att göra detta bör ingreppen i befintliga vassar minimeras. Nödvändiga ingrepp vid anläggandet av Lugnetparterren bör kompenseras med motsvarande nya vasspartier.

Stadsbyggnadskontoret tillstyrker dessa synpunkter och vill framhålla att den föreslagna utformningen av Lugnetparterren gjorts bl. a för att minimera dessa ingrepp. Samtidigt sker f n en kraftig naturlig vassutbredning i Lugnetviken varför problemet på sikt snarast kommer att bli att bibehålla befintliga öppna vattenytor.

### **3:3 Utformning av Lugnetparterren**

Gatu- och fastighetskontoret anför att en försedimenteringsanläggning och anlagd våtmark för rening av trafikdagvatten planeras i anslutning till Lugnetparterren. Utformningen av Lugnetparterren ska anpassas så att muddrings- och saneringsarbetet blir så litet som möjligt. Här planareas också en friliggande paviljongbyggnad. Innehåll och utformning är fortfarande oklart vilket bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning framför att planerade paviljongbyggnader även bör inrymma offentliga toaletter eftersom sådana hittills saknas i Sjöstaden.

Skönhetsrådet framhåller att Lugnetparterren kommer att få en viktig torgfunktion i stadsdelen. Det är viktigt att spårvagnen stannar i anslutning till platsen. Rådet anser dock att parterren har utformats som en till stora delar alltför hårdgjord yta och önskar en utformning med mer grönska och mjukare möten främst mot vattenkanten.

Stadsbyggnadskontoret får konstatera att den redovisade utformningen av Lugnetparterren tillkommit sent i planprocessen. Under våren 2004 genomfördes parallella arkitektupdrag där i maj ett förslag av Nyréns landskapsarkitekter utsågs att ligga till grund för vidare bearbetning. Förslaget kvaliteter utgjordes främst av anpassningen till överordnade planmässiga gestaltningsmotiv, av dess strävan att också åstadkomma grönska och av ambitionen att söka en utformning för ett möjligt åretruntutnyttjande.

Förslaget var även väl anpassat till platsens geotekniska och VA-tekniska förutsättningar och har därmed goda ekonomiska konsekvenser. Förslaget har dock inte hunnit bearbetas vidare innan planremissen varför detta nu återstår innan detaljplanarbetet slutförs. Bl. a ska konstkansliet engageras för att möjliggöra tillkomst av integrerade konstutsatningar. Även de synpunkter som ovan framförs av remissinstanser ska beaktas.

### **3:4 Byggnadsgestaltning**

Skönhetsrådet anför inledningsvis att man är kritiskt mot utformningen av kvarterens långa gatufasader. Innerstadskvarter med samma mått har en naturlig variation genom att de uppförts av många olika byggherrar och arkitekter och under en längre tid. I moderna planer går inte detta att erhålla utan att det regelras i detaljplanen. Detaljer

som färgsättning, höjdförskjutningar etc. är små medel som kan bidra till ett mer levande gaturum. I det yttre kvarteret finns en avvikande gestaltad byggnad inom Riksbyggens del som rådet är speciellt positivt till.

I det yttre kvarteret har planeringsförutsättningarna av stadsbyggnadskontoret bedömts vara så speciella att innehåll och utformning kan tillåtas bli en annan. Frågan om höga hus har tidigare analyserats och rådet instämmer i slutsatsen att ett högt hus inte bör uppföras på platsen. Stadsbyggnadskontoret har istället nyttjat ett annat urbant stadsbildsgrepp: de stora volymerna med referenser till kyrkor, stadsbibliotek och saluhallar. Rådet anser dock att här uppföra ett volymskapande hus inte riktigt tydligt har nått sitt syfte. ”Kuben” med nu föreslagna mått 40x40x40 m är ett högt hus. Byggnaden har dessutom inte det allmängiltiga innehåll som skulle kunna motivera en dominerande utformning.

Rådet har fört en diskussion om ”kubens” utformning och eventuella gestaltningsförändringar. Synpunkter som förts fram är att t ex bryta upp volymen i flera åtskilda huskroppar, att minska kubens mått till 30x30x30 m, eller att göra byggnaden smalare. Rådet påpekar vidare att byggnadens utformning måste vara starkare för att kunna bli en solitär i miljön. Utan att ha tagit direkt ställning för ett nytt förslag anser rådet att den förda diskussionen visar att en vidarestudering av byggnaden är nödvändig.

Inom det yttre kvarteret planeras även att föra in ett kulturellt innehåll. Det vore dock önskvärt att platsbildningen vid Lugnetparterren fick ett anslutande kulturhus med ett rent publikt innehåll utan föreslagen samlokalisering med bostäder. Kulturhusets redovisade utformning upplever rådet som mycket lovande, men en ytterligare bearbetning kan ge det kulturella inslaget i området en ännu tydligare profil.

Stadsbyggnadskontoret delar i sakfrågan väsentligen rådets synpunkter. Kvarteren är relativt stora och motsvarar traditionella innerstadskvarter i yttermått. Båda kvarteren har markanvisats två olika byggherrar och arkitekter för att bebygga respektive kvarter. Ett motsvarande traditionellt innerstadskvarter rymmer vanligen ca tio olika byggherrar och arkitekter vilket i sig ger en större variation. De gjorda markanvisningsenheternas storlek motsvarar här dock övriga projekt inom Hammarby Sjöstad.

För de nu aktuella projekten gäller en ambition att söka begränsa kostnader genom en stor rationalitet i planlösningar och hustypsuppbyggnad. Detta ger lätt även motsvarande upprepningar i fasaduppbyggnad och yttre gestalt. De olika projekten har därför sökt utformas så att fasaderna byggs upp med element som verkar i olika skalor respektive har en sådan detaljering och kvalitet att de tål att upprepas längs en hel kvarterssida. Dessa ”små medel” som skönhetsrådet åsyftar går dock inte att reglera i detaljplanen utan kommer att regleras i kommande kvalitetsprogram för yttre gestaltning.

Frågan om kubens gestaltning är mer komplex. Stadsbyggnadskontoret är för sin del övertygat om att huvudidén med en kub bör vidareutvecklas. Att återgå till tidigare studerade och förkastade utformningar med flera åtskilda huskroppar eller smalare skivhus är inte meningsfullt och stadsbyggnadsnämnden har tidigare godkänt resultatet av genomförda parallella arkitektuppdrag där kuberna utgjorde ett av de väsentligaste elementen. Däremot delar kontoret rådets bedömning att ytterligare stadsbildsstudier

och jämförelser behöver göras för att säkerställa kubens lämpliga yttermått. Kubens gård är t ex så stor, ca 20x20 m att den bör kunna något minskas tillsammans med den totala höjden utan att lägenhetsutformningen påverkas negativt. Kontoret delar även bedömningen att den yttre gestaltningen bör bli starkare för att motivera det kraftfulla stadsbildsmässiga uttrycket.

Stadsbyggnadskontoret anser vidare att det är väsentligt att det föreslagna kulturhusverksamheterna kan komma till stånd och att motsvarande lokaler lokaliseras i anslutning till Sjöstadens mest publika offentliga stadsrum, d v s längs esplanadsystemet och dess anslutande platsbildningar. Att uppföra ett friliggande kulturhus med kommunala eller privata medel bedöms för närvarande inte vara realistiskt. Däremot bör det nu presenterade projektet där kulturlokalerna inryms i den lilla kubens entréväningar utvecklas vidare i enlighet med rådets önskan.

### 3:5 Kommunal och kommersiell service

#### Kommunal service

Kulturnämnden, Gatu- och fastighetsnämnden, Skönhetsrådet, Sjöstadsföreningen och Två boende på Sickla Udde framhåller alla vikten av att de föreslagna *kultur- och samlingslokaler* kommer till stånd.

Kulturförvaltningen poängterar att antalet barn i stadsdelen blir betydligt större än tidigare beräknat och att denna typ av lokaler helt saknas förutom det lilla bibliotek som nyligen öppnats. Förvaltningen vill förlägga delar av kulturskolan till de föreslagna lokalerna och framhåller den nuvarande svåra lokalsituationen på Södermalm och i Årsta. Förvaltningen anser att det är mycket väsentligt med hänsyn till Hammarby Sjöstadsprojektets storlek och befolkningssammansättning att projektet kan genomföras.

Gatu- och fastighetskontoret poängterar dessutom att lokalerna ska kunna nyttjas som teater, konsertlokal, biograf, festlokal etc. Kulturlokalen ingår i Borätts projekt och avses uthyras till staden genom Kulturförvaltningen. Förhyrningen bör vara långsiktig, mellan 10-20 år för att få en låg hyreskostnad. Kontoret avser att medverka till en rimlig hyresnivå bl. a genom att inte ta ut tomträttsavgäld för lokalen. Kontoret påpekar även att planen bör utformas så att den planerade *förskolan* i det östra kvartalet kan uppföras i två våningar i byggnadens fulla bredd.

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning framhåller att förvaltningen är positiv till att kulturnämnden inrättar kulturlokaler för sin verksamhet i området, men är tveksam till en utökad användning av dessa som samlingslokaler för allmänhet/-föreningsliv, eftersom det redan finns en del möteslokaler i området t ex i Fryshuset. Vidare planeras en kommunal skola i området, där t ex matsalen kan användas under kvällstid.

Förvaltningen påpekar även att den i planförslaget redovisade *förskolan* har fått en placering enligt förvaltningens önskemål. Utöver redovisad förskola önskas att planförslaget ger möjlighet till flexibilitet när det gäller placeringen av förskolor. Byggna-

derna bör generellt få en sådan beteckning att förskola kan inrymmas om behov uppstår.

Stadsbyggnadskontoret vill instämma i vikten av att Sjöstaden även kan få ett rimligt utbud av kulturella verksamheter och lämpliga samlingslokaler. I det nu föreslagna projektet samverkar Kulturskolans verksamhet och en större samlingshall på så sätt att även samlingslokalen nyttjas dagtid. Samlingssalen utformas som en "svart låda" med möjlighet till ett flexibelt utnyttjande för många olika aktiviteter kvällstid. Samlingssalen har hittills föreslagits att maximalt kunna rymma ca 300 platser men kan eventuellt minskas något. Stadsdelen saknar idag denna form av större möteslokaler. Skolorna inrymmer inte heller någon aula som kan fylla denna funktion. I "glashuset" d.v.s stadens temporära informationslokaler för miljösjatsningen finns en samlingslokal med max 50 platser vars framtida tillgänglighet är oklar. I Fryshuset finns ett stort antal olika lokaltyper som även är möjliga att nyttja för olika typer av aktiviteter och som samlingslokaler. De större av dessa är idag förhyrda så gott som samtliga helger för rockkonserter mm, men de mindre är inte fullt utnyttjade under vardagskvällar.

Kontoret anser att det är rimligt att stadsdelen utöver Fryshusets lokaler även kan antas komma att behöva ytterligare kultur- och samlingslokaler. Knappt hälften av staddelens planerade bostäder är ännu inflyttade. Kontoret anser även att det är väsentligt att kultur- och samlingslokaler kan ges en intressant utformning och få en placering vid ett av Sjöstadens mest betydande offentliga rum och föreslår därför att det nu aktuella projektet drivs vidare. Detaljplanen har här utformats med en centrumbeteckning vilket ger maximal flexibilitet för framtida alternativa utnyttjanden.

Beträffande möjligheten att generellt inrymma mindre förskolor i bostadshusens bottenvåningar så medger detaljplanen detta. När det gäller större anläggningar, som i det nu aktuella fallet i flera våningar och med fyra avdelningar, så anser kontoret att detta bör regleras i detaljplanen. I detta fall krävs en större inhägnad gård, egen entré, större utvändiga barnvagnsförråd mm vilket inte generellt är lämpligt på en vanlig bostadsgård där också störningar för övriga boende måste beaktas. Däremot ska detaljplanens bestämmelser även i detta fall medge ett framtida flexibelt utnyttjande för t ex bostäder och planbestämmelsen bör i detta avseende justeras.

#### Kommersiell service

Gatu- och fastighetskontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret följt utvecklingen av dessa frågor inom området och anser att det nu är tid att åter behandla frågan ur en mer principiell synvinkel. I den hittillsvarande Sjöstadsplaneringen har via detaljplanebestämmelser krävts att byggnaders entrévåningar längs hela esplanadsystemet och längs delar av kajer ska inrymma lokaler för service, kommersiella verksamheter eller centrumändamål. Dessa planbestämmelser ger stor flexibilitet och medger såväl butiker, kontor som andra kommersiella verksamheter. Denna decentraliserade servicestruktur har setts som en lämplig form i en modern spårvägsstad till skillnad från mer koncentrerade centrumpunkter i t ex tunnelbanestadsdelarna. Syftet har också varit att på detta sätt nå ett rikare stadsliv med innerstadskaraktär. Detaljplaner-

na eller staden har inte på något annat sätt sökt reglera den kommersiella servicestrukturens innehåll eller utformning.

Hammarbysjöstadsprojektet har nu successivt följt upp hur den kommersiella servicestrukturen utvecklats inom området. Längs Hammarby och Lagnets Alléer finns i augusti 2004, 72 butiks- och verksamhetslokaler utbyggda. 12 av dessa var då inte uthyrda. Flertalet av alla lokaler är av samma storlek och varierar mellan 50-200 kvm. 20 lokaler erbjuder möjlighet att äta minst lunch. Till detta kommer ytterligare två större restauranger längs kajerna. Ett mycket rikt utbud finns dessutom av konditorier, blommor, presenter, ATG-butiker, frisör, video mm. Endast en större lokal om ca 1000 kvm finns som inrymmer områdets enda livsmedelsbutik.

Avseende möjligheten att få verksamheter att etablera i Sjöstaden måste detta resultat betecknas som en framgång. Ytterligare omfattande lokalytor av likartat slag kommer också att tillskapas vid utbyggnaden av detaljplaneområdena Kölnan, Godsfinnan, Proppen och Hammarby Gård.

En analys av kända nyckeltal för omsättning relativt lokalyta mm visar dock på en överetablering av dessa verksamhetstyper med åtföljande risk för nedläggningar/tomma lokaler. 30% av butiks innehavarna har intervjuats och uppfattningen är genomgående att omsättningen ännu är alltför låg och en oro för ytterligare tillkommande lokaler. Projektet har även intervjuat en stor grupp boende i samband med "livsmiljöprojektet". Här framkommer en tydlig bild med en samtidig avsaknad av ytterligare livsmedelsbutiker och av basservice som post, bank, apotek, systembolag, vårdcentral mm. Problemet är att dessa verksamheter på marknadsmässiga grunder hittills inte velat etablera sig i området utan föredrar stordriftssatsningar som etablering vid Sickla stormarknad i Nacka.

Hammarbysjöstadsprojektet anser att det är tveksamt att fortsätta att bara via detaljplaneinstitutet reglera att alla entréväningar längs esplanaden ska innehålla kommersiella lokaler. I den nu föreliggande detaljplanen föreslås därför bara att mindre kommersiella lokaler eller bostadskomplement anläggs bredvid kulturhuslokalerna mot Lagnetsparterren samt i kvartershörnen längs Båtbyggargatan. Istället tillåts att bostäder även förläggs längs Båtbyggargatans då förhöjda bottenvåning. Även på motstående sida av Båtbyggargatan har tidigare delvis medgivits bostäder i entréväningen, bl a i Familjebostädernas kvarter i form av stadsradhus.

Större kommersiella lokaler för de verksamhetstyper som de boende efterfrågar bör i första hand söka lokaliseras till knutpunkten Danvikstull för att här även kunna betjäna kommande större bostadsexploateringar på Västra Sicklaön/Kvarnholmen i Nacka.

### **3:6 Tillgänglighetsfrågor och sophantering**

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd och Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning konstaterar att detaljplanens förutsättningar för angöring och yttre lutningar mm är bra och framför i huvudsak synpunkter avseende bebyggelsens utformning.

Handikapprådet anför att såväl balkonger som terrasser ska göras tillgängliga och användbara för personer med funktionsnedsättning. Rådet anser inre att det är förenligt

med byggnadslagstiftningens krav att begränsa tillgängligheten till endast balkonger. Den fria takhöjden i garagen ska vara minst 2,8 m vid infarten och fram till handikappplatserna med hänsyn till van-bilar, som är vanliga för rullstolsanvändare. Handikappplatser placeras intill hissar. Sophanteringen bör utformas så att hushållssopor kan lämnas på bottenplanet i respektive trapphus. Rådet avstyrker den alternativa lösningen som innebär gångavstånd över gård på upp till 30 meter. Grovsopor ska kunna lämnas i utrymmen som nås via inomhusförbindelse utan nivåhinder och hinder i form av tunga dörrar.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att flertalet av dessa senare frågor inte berör detaljplanens utformning utan regleras via kommande kvalitetsprogram/bygglov/bygganmälan. Kravet på att garagehöjden ska vara 2,8 m vid handikappplatser och att dessa ska placeras intill hissar innebär i praktiken att hela garageplanet måste ha denna höjd. Höjden i garagen idag är minst 2,1 m. Att generellt höja garagevåningarna påverkar hela projektets grundläggning, höjdsättning, möjlighet att nå entréer mm och medför betydande kostnadsökningar. Inga byggherrar anser att detta är rimligt.

Planområdet planeras att försörjas med ett stationärt sopsugsystem som möjliggör omhändertagande av de tre mest frekventa och tyngsta fraktionerna. Detta system möjliggör att dessa sopor tekniskt kan lämnas i trapphusens entréplan. Det är dock en dyrare lösning än med färre gemensamma nedkast för flera trapphus på gård inom max 30 m avstånd från entré. Denna standardfråga har hittills överlåtit till respektive byggherre att besluta om och olika lösningar förekommer.

Även kravet på att grovsoprum ska kunna nås via inomhusförbindelse har mycket sällan kunnat uppnås. Dessa soprum måste av hämtningsskäl förläggas i marknivå med direkt tillgänglighet till gata/sopbil. Varje kvarter inrymmer vanligen två sådana soprum. Att kräva inomhustillgänglighet till dessa innebär krav på motsvarande korridorförbindelse i entréplan eller via garage vilket hittills av byggherrar inte bedömts som rimligt av kostnads- och säkerhetsskäl.

### **3:7 Teknisk försörjning**

Stockholm Vatten AB anför att områdets avloppsvatten kommer att kopplas till befintligt spillvattensystem i Båtbyggargatan och ledas till den nya pilotanläggningen i Henriksdals reningsverk. Endast hushållspillvatten får anslutas till detta system. Bolaget önskar vidare för att förbättra avrinningsmöjligheter till blivande våtmark, att höja anvisade lågpunkter (+2,1m) inom Lugnets Allé till 2,4 m.

Stadsbyggnadskontoret anser att höjdsättningen av Lugnets Allé får studeras vidare med hänsyn till bolagets synpunkt.

Övriga i samband med remissen framförda synpunkter av detaljkaraktär beräknar stadsbyggnadskontoret kunna tillgodose i det vidare planarbetet.



#### 4. LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen anför att framförda synpunkter avser planförslaget relation till befintliga förhållanden då ännu inga beslut fattats om Danvikslösenprojektets utformning och genomförande.

##### Trafikbuller

Enligt de riktvärden för trafikbuller som tillämpas, bör nya bostäder planeras så att högre ekvivalentvärden än 30 dB(A) inomhus och 55 dB(A) utomhus inte förekommer. Avsteg från riktvärdena kan accepteras i vissa fall (centralt läge eller läge med god kollektivtrafik). För planområdet bör avsteg kunna godtas, men dessa ska dock alltid begränsas så långt det är möjligt. En hög bullernivå på gatusidan kan t.ex. vara lättare att acceptera om gårdssidan är tyst.

Planområdet är bullerutsatt med vägtrafikbuller från omgivande gator och från Värmdöleden och Hammarby Fabriksväg, som i dessa delar kommer att klassas som "väg av riksintresse". Med planförslaget tillkommer också tvärspårvägen som bullerkälla. Om Värmdöleden förläggs i tunnel, blir bullernivåerna från norr betydligt lägre. Det påverkar framförallt utemiljön i bostadsområdet, men även möjligheterna att disponera lägenheterna. Bullerberäkningar har redovisats både med och utan tunnel-förlagd Värmdöled, vilket är förutseende, då planarbetet görs i en situation där genomförandet av vägprojektet fortfarande är osäkert. Planförslaget måste klara även en bullersituation, där Värmdöleden är kvar i nuvarande sträckning.

Enligt planhandlingarna finns i stort sett möjlighet att klara uppsatta krav. Det är framförallt det västra kvarterets gårdssida som pga. trafikbuller från Lugnets Allé beräknas få för höga ekvivalenta ljudnivåer utanför fasad till några lägenheter. Länsstyrelsen anser att planen bör utformas så att gårdssidan här blir så ostörd som möjligt. Med en omledningsväg på Lugnets Allé och Båtbyggargatan (anvisad väg när tunneln genom Henriksdalsberget måste stängas av) motiveras ytterligare en översyn och skärpning av planen avseende buller. Omledningstrafiken motiverar även en översyn av kraven på fasadutformningen, så att en god ljudmiljö erhålles inomhus även när omledning av trafik pågår.

I planbestämmelsen som reglerar lägenhetsutformningen anges ingen nivå för "störande buller" på gårdssidan (ljudnivån bör vara som högst 55 dB(A) ekvivalentnivå). Det är en brist, särskilt då ingen precisering ges i planbeskrivningen. I planhandlingarna bör framgå om bakgrundsbullret har betydelse för ljudnivån på den sida av huset som bör vara ostörd. Omgivande trafikleders betydelse för bakgrundsnivån bör framgå. Om bakgrundsbullret spelar in, bör ställning tas till dess betydelse för planens utformning, särskilt för de delar som i de nu redovisade beräkningarna har värden utanför fasad mot gården kring 55 dB(A) ekvivalentnivå.

Farligt gods

Bedömning görs i MKB:n att risknivån är låg med hänsyn till farligt gods på Värmdöleden och Hammarby Fabriksväg (vilka idag är primära transportleder för farligt gods) och att därför inga omfattande åtgärder behöver vidtas. Det vägräcke som rekommenderas vid avfarten från Värmdöleden bör om möjligt säkerställas i planen.

## 5. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Lantmäterimyndigheten har inga erinringar.

## 6. SAKÄGARE OCH BOENDE

Sju boende på Sickla Udde (Elisabeth Ahlberg m fl) poängterar det gemensamma glädjeämnet som alla områdets häckande sjöfåglar utgör. För att detta ska kunna bestå krävs att man sparar eller nyplanerar vassöar och vassområden i Lugnetvikens innersta del som inte kan nås från stränder eller bryggor. Speciellt viktigt är också att underlätta häckningen för områdets svanar då dessa ständigt kör bort Kanadagäss som i annat fall skulle söla ner bl a områdets omfattande bryggssystem.

Två boende på Sickla Udde (Kurt och Vivianne Vikersjö) poängterar vikten av att föreslagna kultur- och samlingslokaler inom planområdet kommer till stånd. Behovet av denna typ av mötesplatser inom området finns för alla åldersgrupper, men är speciellt stort för områdets yngre familjer med många barn och för det ökande antalet äldre.

## 7. ÖVRIGA INTRESSEFÖRENINGAR M FL

Hyresgästföreningens Södermalmsavdelning tillstyrker planförslaget men framhåller vikten av att bullernivåerna från Värmdöleden och Hammarby Fabriksväg kommer att ligga på en låg nivå.

Sjöstadsföreningen (intresseförening för Sjöstadens bostadsrättsföreningar och vissa hyresrätter) framhåller den stora vikten av att det föreslagna kulturhuset med samlingslokaler genomförs. Vidare framhålls att den redovisade lägenhetsfördelningen inom detaljplaneområdet bör ändras på så sätt att fler större lägenheter om 4-5 rum erhålls. Motivet är främst att öka möjligheten för det stora antalet barnfamiljer som nu finns i Sjöstaden till kvarboende inom området.

## KOMMITTÉN FÖR BEVARANDE AV STORSTOCKHOLMS SYDÖSTRA FRI-LUFTSOMRÅDEN KSSF

anhåller om förlängd remisstid och ett utökat remissförfarande med bl a nytt samrådsmöte. Som skäl anförs dels att Lugnet utgör den enda plats där en idrottsplats för Sjöstadens stora befolkning kan förläggas. Om så nu inte sker leder detta förr eller senare till en exploatering i Hammarby skogen.

Den framlagda detaljplanen styr dessutom framtiden för Tvärbanan trots att inga beslut tagits i någon politisk instans om förbindningen av Tvärbanan och Saltsjöbanan. Steg för steg inriktas planeringen mot en enormt dyrbar spår- och vägväxling till nytta för ingen. Förr eller senare leder detta till en hittills avvärdad exploatering i området "Sågtorp-Gungviken" på hittills genom miljölagstiftningen skyddad Erstaviksmark.

Kommittén föreslår istället att planområdet nyttjas för en stor idrottsarena med underliggande storskalig infartsparkering för Nacka – Värmdösektorn. Värmdöleden föreslås kvarligga runt Henriksdalsberget liksom den befintliga Saltsjöbanan. För att ändå inrymma samma bostadsbebyggelse föreslås en omfattande höghusbebyggelse vid Henriksdalshamnen.

## 8. REMISSINSTANSER

Nacka Kommun anför att Lugnetområdet är beläget i direkt anslutning till de infrastrukturanläggningar för väg- och spårtrafik som försörjer Nacka och Värmdö kommuner. Dessa anläggningar planeras att byggas om/ut på grund av kraftiga trafikökningar. Nacka deltar i arbetet med Danvikslösenprojektet för att möjliggöra detta. Nacka vill påpeka att Värmdöledens nuvarande sträckning runt Henriksdalsberget kan komma att kvarligga längre än till 2008-2010 då finansieringen för en ny tunnelsträckning inte är löst.

Det nordöstra kvarteret inom Lugnetområdet kan komma i konflikt med trafikomläggningar under Danvikslösens byggskede. Värmdöledens omledningsvägnät genom planområdet ska permanent kunna användas för sådan trafik som inte är tillåten denna. Bedömningen av detaljplanen och dess konsekvenser samt tidplan kan komma att ändras om det pågående planeringsarbetet för Danvikslösen medför nya förutsättningar. Detta kan innebära att tidplanen och genomförandet för kvarteren närmast Värmdövägen/Hammarby Fabriksväg kan förskjutas.

Nacka vill också uppmärksamma att planeringen för en östlig förbindelse åter blivit aktuell. Svindersvikens innersta del kommer vid en sådan utbyggnad att nyttjas som bygg- och etableringsområde vilket kan innebära störningar även för en bebyggelse inom Lugnetområdet.

Regionplane- och trafikkontoret hänvisar till SL:s yttrande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2004-08-17 att som svar på remissen överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra:

" I det fortsatta planeringsarbetet med Hammarby Sjöstad måste behovet av en idrottsplats beaktas eftersom det tillhör en god boendemiljö.

För Hammarby Sjöstadsprojektets bästa vore det också bra med en trafiklösning i form av en tunnel genom Henriksdalsberget."

Gatu- och fastighetskontoret anför att kontoret medverkat detaljplanearbetet och att synpunkter därför kunnat lämnas under hand. Det finns dock ett antal frågor som bör beaktas i det fortsatta planarbetet. Planen bör utformas så att den planerade förskolan i det östra kvarteret kan uppföras i två plan i hela byggnadens bredd. Planbestämmelsen bör medge en flexibel användning för att inte begränsa framtida nyttjande till skola, barnstuga mm utan även kunna inrymma bostäder. Trafikdagvatten från Lugnets Allé och dess förlängning mot Danvikstull föreslås renas i en försedimenteringsanläggning och en anlagd våtmark. Anläggningens storlek och omfattning ska studeras vidare. Utformningen av Lugnetparterren ska anpassas så att muddrings- och saneringsarbetet blir så litet som möjligt. Här planeras också en friliggande paviljongbyggnad.

Innehåll och utformning är fortfarande oklart vilket bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Planområdet kommer att vara utsatt för trafikbuller, dock klarar bostäderna i lugnet bullerkraven även med Värmdöleden kvar i nuvarande läge. I huvudförslaget för Danvikslösen, med trafikleden genom berget och spårvägstrafiken runt berget, förbättras ljudnivån för kvarteret lugnet väsentligt. Eftersom finansieringen av Danvikslösenprojektet ännu inte är löst har kontoret fått i uppdrag att titta på alternativa trafiklösningar. Dessa ska utformas med hänsyn till de miljökrav som ställs för att uppnå en god boendemiljö i Lugnet och även omfatta provisorier under utbyggnadstiden. Detta innebär att den nya trafikanläggningen i Danvikslösen inte äventyrar genomförandet av Lugnet.

Kontoret anser att det är mycket angeläget att få till stånd kulturell verksamhet för de boende i Sjöstaden. Detaljplanen innehåller en kulturlokal om 900 kvm med plats för en samlingssal för ca 350 åskådare. Lokalen ska kunna nyttjas som teater, konsertlokal, biograf, festlokal etc. Kulturlokalen ingår i Boräts projekt och avses uthyras till staden genom Kulturförvaltningen. Förhyrningen bör vara långsiktig, mellan 10-20 år för att få en låg hyreskostnad. Kontoret avser att medverka till en rimlig hyresnivå bl a genom att inte ta ut tomträtsavgäld för lokalen.

Planens genomförande medför att stadens mål om att nya bostäder ska tillkomma på redan exploaterad mark uppfylls. Stadens utgifter för exploatering finansieras via gatu- och fastighetsnämndens investeringsbudget. Enligt aktuell tidplan ska projektering, marksanering mm starta under 3:e kvartalet 2004 för att möjliggöra byggstart av kontorets anläggningsarbeten under våren 2005.

Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutade 2004-08-31 att tillstyrka planförslaget under förutsättning att:

- ianspråktagna vassområden ersätts av nya vassmiljöer, med minst motsvarande yta i Lugnetviken
- planbestämmelse om "tyst" sida formuleras så att minst hälften av boningsrummen i alla lägenheter får fasad där ekvivalentnivån inte överstiger 55 dBA
- samtliga lägenheter får tillgång till direkt solljus

Miljöförvaltningen tillstyrker planförslaget men har synpunkter som bör beaktas avseende trafikbuller, solljusinstrålning och biologiska värden i Lugnetvikens vasspartier.

#### *Trafikbuller*

Planområdet utsätts för trafikbuller från flera håll; Hammarby Fabriksväg, Lugnets Allé, Båtbyggargatan, Vävar Johans Gata och Rorgängargatan. I olika övergångsskedet, dels innan Värmdöleden flyttats in i tunneln (dels innan kvarteren norr om planområdet bebyggs), utsätts planområdet för vägtrafikbuller från nämnda led. Fasaderna mot Lugnets Allé får de högsta ekvivalentnivåerna. Eftersom kvarteret här öppnas upp mot vattnet sprids bullret in på gården. Den föreslagna fristående mindre byggnaden samt kvarteret åt sydväst utsätts därmed för ekvivalentnivåer över 55 dBA åt tre håll, vilket gör att det kan vara problematiskt att få hälften av boningsrummen åt ”tyst” sida.

Förvaltningen är positiv till att en planbestämmelse om hälften av boningsrummen åt tyst sida föreslås. Bestämmelsen bör dock konkretiseras så att det blir tydligt att alla lägenheter ska ha minst hälften av boningsrummen åt fasad där ekvivalentnivån inte överstiger 55 dBA. I det fall Värmdöleden ligger kvar i öppet läge norr om planområdet påverkas ljudnivåerna i hela kvarteret. Bl a får tre fasader av den kubformade byggnaden i det yttre kvarteret ekvivalentnivåer över 55 dBA vid våningsplan 8-12. Det blir då svårt att få hälften av boningsrummen åt tyst sida.

#### *Solljusinstrålning*

Stora delar av fasaderna på de föreslagna byggnaderna på gårdarna får 0 och 0-1 timmar solljus per dygn vid höst- och vårdagjämning. Det innebär att även ett antal dubbelsidiga lägenheter får 0 timmars solljus per dygn vid höst- och vårdagjämning. I bebyggelsen längs Båtbyggargatan planeras enkelsidiga lägenheter mot gården. Dessa får 0 timmar solljus även vid sommarsolståndet.

Enligt Miljöförvaltningens bedömning uppfylls varken Boverkets delmål beträffande höga krav på tillgång till ljus i boende- och fritidsmiljön eller Boverkets Byggregler. Förvaltningen anser därmed att förslaget ska omarbetas så att alla lägenheter får tillgång till direkt solljus.

#### *Biologiska värden*

För att försöka behålla och gynna det befintliga fågellivet och kanske få tillbaka skrattnåskolonin ska vassområdet som tas i anspråk ersättas med motsvarande yta med vass. Förvaltningen föreslår att ny vass återetableras utanför det föreslagna våtmarksområdet i kv Vågtoppen (utanför den norra pontonen), samt att den befintliga lilla ”holmen” mellan pontonerna utökas (fylls ut) och planteras med vass. Det är viktigt att skapa nya skyddade strandpartier, gärna med små vikar och uddar, och att stora delar av vassruggarna hålls så pass fria från störningar att sjöfåglar ges möjlighet att häcka.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd beslutade 2004-08-26 att stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande utgör svar på remissen.

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning framhåller att förvaltningen är positiv till att kulturnämnden inrättar kulturlokaler för sin verksamhet i området, men är tveksam till en utökad användning av dessa som samlingslokaler för allmänhet/-föreningsliv, eftersom det redan finns en del möteslokaler i området t ex i Fryshuset. Vidare planeras en kommunal skola i området, där t ex matsalen kan användas under kvällstid. Förvaltningen tycker förslaget om bl.a. toaletter i de planerade paviljongerna på Lugnetparterren är bra, eftersom det finns behov av offentliga toaletter i Sjöstaden.

Den i planförslaget redovisade förskolan har fått en placering enligt förvaltningens önskemål. Utöver redovisad förskola önskar förvaltningen att planförslaget ger möjlighet till flexibilitet när det gäller placeringen av förskolor och inte redan från början låser dem till ett speciellt hus. Byggnaderna bör generellt få en sådan beteckning att förskola kan inrymmas om behov uppstår, så att inte en detaljplaneändring krävs för att inrätta en förskola.

Närheten till Värmdöleden kan ge störningar i boendemiljön för den planerade bebyggelsen i det nordöstra hörnet av planområdet, vilket förvaltningen förutsätter studeras extra noga. Solljusförhållandena i kvarterens södra delar är inte tillfredställande och förvaltningen menar att utformningen av kvarteren bör ses över för att hitta lösningar som kan förbättra dessa

Förvaltningen framför slutligen ett antal detaljsynpunkter som berör bebyggelsens tillgänglighetsanpassning och skötselfrågor.

Kulturnämnden beslutade 2004-08-24 att som svar på remissen överlämna och återropa kulturförvaltningens tjänsteutlåtande.

Kulturförvaltningen framhåller att då Hammarby Sjöstad ursprungligen planerades ingick lokaler för kultur, fritid och idrott som en integrerad del. Dessvärre kan förvaltningen nu konstatera att kulturlokaler helt saknas i området förutom det bibliotek som kulturförvaltningen etablerat och som öppnades 2003. Kulturförvaltningen välkomnar därför de planer som stadsbyggnadskontoret presenterar och ser mycket positivt på att kontakt tagits med kulturförvaltningen inför utformandet av detaljplaneförslaget.

Antalet barn i Hammarby Sjöstad har visat sig bli betydligt större än beräknat. Barn och ungdomstillväxten bedöms enligt följande (enligt underlag från USK).

Åldersgrupp	Antal personer 31 dec 2003	Prognos 2007	Prognos 2012
7-9 år	60	222	345
10-12 år	54	179	325
13-15 år	78	157	279

Barnen i området saknar i stort sett kultur och fritidsaktiviteter i sin närmiljö inom Stockholms stad. Det finns dock ett bibliotek i Lumaområdet i andra änden av Hammarby Sjöstad och idrottsanläggningar kommer att byggas. Det finns skolverksamhet men samlingslokaler och aula saknas. Den totala befolkningen i området uppgick år

2003 till 4 684 och beräknas år 2007 uppgå till 8 036 och år 2012 till 11 073. De föreslagna lokalerna i Hammarby Sjöstad är mycket attraktiva för Kulturskolan och för verksamheten i ett stort närområde. Kulturskolan har idag stora svårigheter med tillgången till idag nyttjade lokaler på Södermalm och Årsta.

Kulturen är en drivkraft och en omistlig del i vardagslivet. I Hammarby Sjöstad saknas den idag, varvid stadsdelen riskerar att bli en sovstad om än vackert belägen. Den föreslagna "Sjöstadsteatern" skulle kunna fyllas med ett innehåll som attraherar barn, ungdomar och äldre från inte bara stadsdelen utan långt vidare kring. Med de utmärkta kommunikationerna med den utbyggda spårvagnslinjen med en hållplats mitt framför det som skulle kunna bli Kulturskolans Hus skulle lokalerna kunna bli en angelägenhet för alla åldrar i ett område som annars riskerar bli ett bostadsområde bland alla andra. Kulturförvaltningen anser att ett nytt bostadsområde som Södra Hammarbyhamnen med hänsyn till befolkningsutvecklingen absolut bör ha tillgång till kulturlokaler inom området. Det är mycket positivt att sådana lokaler i ett tidigt skede ingår i områdets planering så att de kan tas i anspråk samtidigt som inflyttning äger rum, vilken beräknas ske år 2007. Att i efterhand, när området är bebyggt, finna lämpliga lokaler kan möta stora svårigheter och medföra höjda kostnader.

Kulturförvaltningen saknar dock ekonomiska förutsättningar för att avtal skall kunna ingås. Förvaltningen vill medverka i den fortsatta processen och i samarbete med Hammarby Sjöstadsprojektet utarbeta en kostnadsanalys, för att därefter återkomma med ett ärende till kulturnämnden med förslag till inriktningsbeslut.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd anför följande:

Såväl balkonger som terrasser ska göras tillgängliga och användbara för personer med funktionsnedsättning. Rådet anser inte att det är förenligt med byggnadslagstiftningens krav att begränsa tillgängligheten till endast balkonger.

Den fria takhöjden i garagen ska vara minst 2,8 m vid infarten och fram till handikapplatserna med hänsyn till van-bilar, som är vanliga för rullstolsanvändare. Handikapplatser placeras intill hissar. Också utrymningsvägarna måste vara tillgängliga och användbara.

Sophanteringen bör utformas så att hushållssopor kan lämnas på bottenplanet i respektive trapphus. Rådet avstyrker den alternativa lösningen som innebär gångavstånd över gård på upp till 30 meter. Grovsopor ska kunna lämnas i utrymmen som når via inomhusförbindelse utan nivåhinder och hinder i form av tunga dörrar.

Områdets färgsättning har stor betydelse för orienterbarheten varför detta måste uppmärksammas i kvalitetsprogrammet.

Skönhetsrådet tillstyrker och är generellt positiv tillplanförslaget, i synnerhet då planen medger ökade sociala och kulturella funktioner i stadsdelen genom att tillföra en platsbildning och ett kulturhus. Samtidigt framför rådet ett antal synpunkter/erinringar att beakta i det vidare planarbetet.

#### *Stadsrumsutformning och trafik*

Platsbildningen Lugnetparterren kommer att få en viktig torgfunktion i stadsdelen. Det är viktigt att spårvagnen stannar i anslutning till platsen. Rådet anser dock att parterren

har utformats som en till stora delar alltför hårdgjord yta och önskar en utformning med mer grönska och mjukare möten främst mot vattenkanten. Hela planområdet riskerar bli ytterst bullerstört och det är bekymrande att finansierings- och genomförandefrågorna inte är lösta för "Danvikslösenprojektet". Om Värmdöleden inte får en ny tunnelsträckning genom Henriksdalsberget äventyras många kvaliteter i området.

### Byggnadsutformning

Rådet är kritiskt mot utformningen av kvarterens långa gatufasader. Innerstadskvarter med samma mått har en naturlig variation genom att de uppförts av många olika byggherrar och arkitekter och under en längre tid. I moderna planer går inte detta att erhålla utan att det regleras i detaljplanen. Detaljer som färgsättning, höjdförskjutningar etc. är små medel som kan bidra till ett mer levande gaturum. I det yttre kvarteret finns en avvikande gestaltad byggnad inom Riksbyggens del som rådet är speciellt positiv till. I båda kvarteren redovisas en gårdsutformning som blivit delvis har dåliga belysningsförhållanden och som kräver åtgärder.

### Kuben och kulturhuset

I det yttre kvarteret har planeringsförutsättningarna av stadsbyggnadskontoret bedömts vara så speciella att innehåll och utformning kan tillåtas bli en annan. Frågan om höga hus har tidigare analyserats och rådet instämmer i slutsatsen att ett högt hus inte bör uppföras på platsen. Stadsbyggnadskontoret har istället nyttjat ett annat urbant stadsbildsgrepp: de stora volymerna med referenser till kyrkor, stadsbibliotek och saluhallar. Här blir dock innehållet inte publikt utan bostäder – ett innehållsproblem som känns igen från diskussionerna kring höjden på höguset, Söder Torn, till vilken plan-texten refererar utan att redogöra för den då livliga debatten och det inte helt självklara i att byggnaden uppfördes.

Rådet anser dock att här uppföra ett volymskapande hus inte riktigt tydligt har nått sitt syfte. "Kuben" med nu föreslagna mått 40x40x40 m är ett högt hus. Byggnaden har dessutom inte det allmängiltiga innehåll som skulle kunna motivera en dominerande utformning.

Rådet har fört en diskussion om "kubens" utformning och eventuella gestaltningsförändringar. Synpunkter som förts fram är att t ex bryta upp volymen i flera åtskilda huskroppar, att minska kubens mått till 30x30x30 m, eller att göra byggnaden smalare. Rådet påpekar vidare att byggnadens utformning måste vara starkare för att kunna bli en solitär i miljön. Utan att ha tagit direkt ställning för ett nytt förslag anser rådet att den förda diskussionen visar att en vidarestudering av byggnaden är nödvändig.

Inom det yttre kvarteret planeras även att föra in ett kulturellt innehåll. Rådet ser detta som mycket positivt då Sjöstaden har en brist på allmänna samlingslokalor och aulor. Det vore dock önskvärt att platsbildningen vid Lugnetparterren fick ett anslutande kulturhus med ett rent publikt innehåll utan föreslagen samlokalisering med bostäder. Kulturhusets redovisade utformning upplever rådet som mycket lovande,



men en ytterligare bearbetning kan ge det kulturella inslaget i området en ännu tydligare profil.

Stadsmuseiförvaltningen har ingen erinran mot förslaget.

AB Storstockholms Lokaltrafik framhåller att Tvärbanan har sin ändhållplats i Båtbyggargatan. Något beslut om vidare utbyggnad till Slussen har inte fattats inom Landstinget/SL. Diskussioner pågår dock inom Danvikslösenprojektet. Innan beslut fattas om en eventuell förlängning kan inte planförslaget ha som utgångspunkt att banan kommer att flyttas från Båtbyggargatan. Bebyggelse som planeras längs Båtbyggargatan måste därför utformas så att statens och SL:s miljökrav avseende ljud och vibrationer kan uppfyllas vid en fortsatt spårvägsdrift. Detaljplanen Dp 96099 (Sickla Udde) bör inte förändras avseende Tvärbanans förläggning i Båtbyggargatan.

Den vidare utbyggnaden av Lugnets Allé inom planområdet illustreras en ny spårväghållplats i alléns mittdel. SL förutsätter att undergrunden dimensioneras för spårvägstrafik. Även i denna del måste bebyggelsen utformas för att klara eventuellt kommande spårtrafiks miljökrav. Det är byggherrens ansvar att tillse att eventuella bullerdämpande åtgärder vidmakthålls under husens hela livstid.

Nya busshållplatser samt platser för tidsreglering behöver anläggas längs Lugnets Allé och Båtbyggargatan. Såväl permanent- som etapputbyggnader av gatunätet måste utformas i samråd med SL

Vägverket yttrar sig som väghållare till Hammarby Fabriksväg och anför att planbeskrivningen inte kommenterar om området utsätts för vägtrafikbuller. Vägverket ska åtgärda utomhusbuller vid bostadsfasader överstigande 65 dB(A) och därför att bevaka att ytterligare bebyggelse ej tillkommer som försvårar verkets åtgärdsplaner. När Södra Länken öppnas under hösten 2004 kommer Hammarby Fabriksväg att få väsentligt minskad trafik och därmed lägre buller. Till planförslagets utställning bör dock beräknade bullervärden redovisas.

Stockholm Vatten AB påpekar att tryckstegring fodras för *områdets vattenförsörjning* för tappställen över nivån + 30 m. Sådan tryckstegring bekostas inte av bolaget. Lägsta illustrerade öppna *avloppsenheter* kan ej anslutas med självfall till allmänt avloppssystem. Nivåer till bräddavlopp för respektive kvarter anges senare. Avloppsvatten kommer att kopplas till befintligt spillvattensystem i Båtbyggargatan och ledas till den nya pilotanläggningen i Henriksdals reningsverk. Endast hushållspillvatten får anslutas till detta system.

Stockholm Vattens önskemål för att förbättra avrinningsmöjligheter till blivande våtmark, är att höja anvisade lågpunkter (+2,1m) inom Lugnets Allé till 2,4 m.

Fortum Distribution AB påpekar att det inom området finns en befintlig gasledning som eventuellt måste flyttas om planförslaget genomförs. I övrigt inga erinringar.

Stockholms Brandförsvär har ingen erinring mot planförslaget.

Renhållningsförvaltningen yttrar sig angående en serie detaljfrågor avseende utformningen av sophantering. Hushållsavfallet ska sorteras i följande fraktioner: Matavfall, Brännbart avfall, Returpapper, Grovavfall – brännbart och icke brännbart, Elektriska produkter, Förpackningar och Farligt avfall.

Ansvarsfördelningen och förläggningen av rör för områdets sopsugsystem måste utredas samtidigt med övriga tekniska försörjningssystem. De tre första avfallsfraktionerna förutsätts omhändertagas via sopsug. Grovavfall samt elektriska produkter ska sorteras ut i fastighetsnära grovsoprum. Förpackningar ska sorteras ut i fastighetsnära källsorteringsrum. Farligt avfall sorteras ut i områdesnära miljöstationer.

Soprum ska förläggas i markplan och kunna nås utan trappor/trösklar. Soprum om ca 100 kvm behövs för ca 150 lägenheter, i flera av projekten saknas tillräckliga ytor.

AB BoRätt, Riksbyggen och Wallenstam Bostad AB (byggherrar inom området) anför att man medverkat vid planförslagets framtagande och att förslaget är bra men att man har ett fåtal men viktiga synpunkter att framföra inför det fortsatta planarbetet.

Under senare år har det framgått hur viktigt det är för människor att inte kontinuerligt utsättas för alltför höga bullernivåer i sin boendemiljö. Vi har vid planeringen av kvarteret Lugnet utgått från att trafiken på Värmdöleden längs kvarteret Lugnet kommer att dras i en tunnel genom Henriksdalsberget. Vi anser inte att de alternativa förslagen, som innebär att Värmdövägen endast flyttas något och delvis byggs för mot bostadsbebyggelsen i kvarteret Lugnet, är tillräckligt bra alternativ till tunneln. Om staden satsar stora summor på att bygga en ny stadsdel där tusentals människor kommer att bo under de närmaste hundra åren är det viktigt att man väljer det samhällsekonomiskt bästa alternativet (dvs tunneln) och fördelar kostnaderna för tunneln över en längre tid. Vi förordar därför kraftfullt det alternativ som innebär att Värmdöleden går i tunnel genom berget.

Vi vill även framföra att det är av yttersta vikt, för alla de som bor och kommer att bo i Sjöstaden, att Tvärspårvägen kommer att förlängas till Slussen.

Slutligen anser vi att det allmänna torg som ligger invid den planerade kulturlokalen bör förstöras något. Torget bör utsträckas längs kulturhusets foajé då det är viktigt att det blir tillräckligt stort för att kunna nyttjas av de som kommer att besöka kulturlokalen.

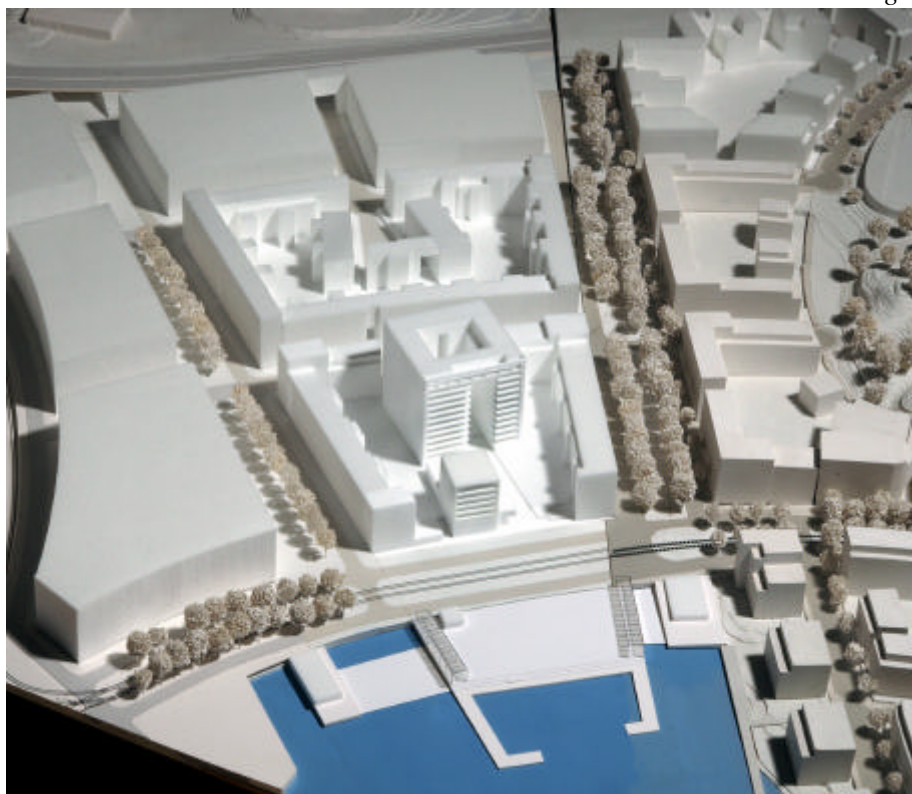
AB Stockholmshem (byggherre inom området) anför att planförslaget väl uppfyller de intentioner som gäller för utbyggnadsetappen. Följande synpunkter bör dock beaktas i det vidare planarbetet.

Värmdöleden bör förläggas i tunnel genom Henriksdalsberget. Vi uppskattar den stadsstruktur i vilken Lugnet ingår och kopplingen naturen upp mot berget. Om Värmdöleden behålls i nuvarande sträckning påverkas såväl stads- och utomhusmiljö negativt. I planförslagets miljökonsekvensbeskrivning redovisas - med Värmdöleden i nuvarande läge - höga bullernivåer på samtliga fasader längs Rorgångargatan och "Svinderviksstråket". Dessa problem försvinner till stor del när Värmdöleden dras genom Henriksdalsberget. Lämpliga bullerskyddande åtgärder bör studeras även för provisorier under utbyggnadstiden.

Tvärbanan bör förlängas till Slussen. Detta ökar banans attraktivitet och är till stor nytta för Sjöstadens invånare samt ger där en direkt anslutning till T-banan. Vi avråder från en lösning där nuvarande ändhållplats vid Båtbyggargatan permanentas. Risken är då stor att Sjöstaden betraktas som en enskild enklav i stället som en del av innerstaden.

I genomförandebeskrivningen anges att sopsuganläggningen finansieras gemensamt av byggherrarna. Vi förutsätter att Gfk deltar som representant för kommande utbyggnadsetapper och även svarar för merkostnaden för provisorier. Bolaget uppmärksammar därefter ett antal detaljutformningsfrågor som rör utformningen av den egna bebyggelsen av planteknisk art; planbestämmelse avseende bottenvåning, planbestämmelse avseende förskola, planbeskrivning avseende cykeluppställningsplats, planbeskrivning avseende entréförläggning samt vissa detaljer angående gårdens nivåförhållanden.

Bolaget har också under remisstiden studerat hur bebyggelsens utformning kan bearbetas för att öka gårdens ljus och solbelysning och föreslår en ny bredare slits genom bebyggelsen mot Båtbyggargatan.



Modellfoto från vattnet



Illustration norrifrån

