



Förslag

Detaljplan för

kv Fredriksdal

i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen

i Stockholm

S-Dp 2007-36164-54

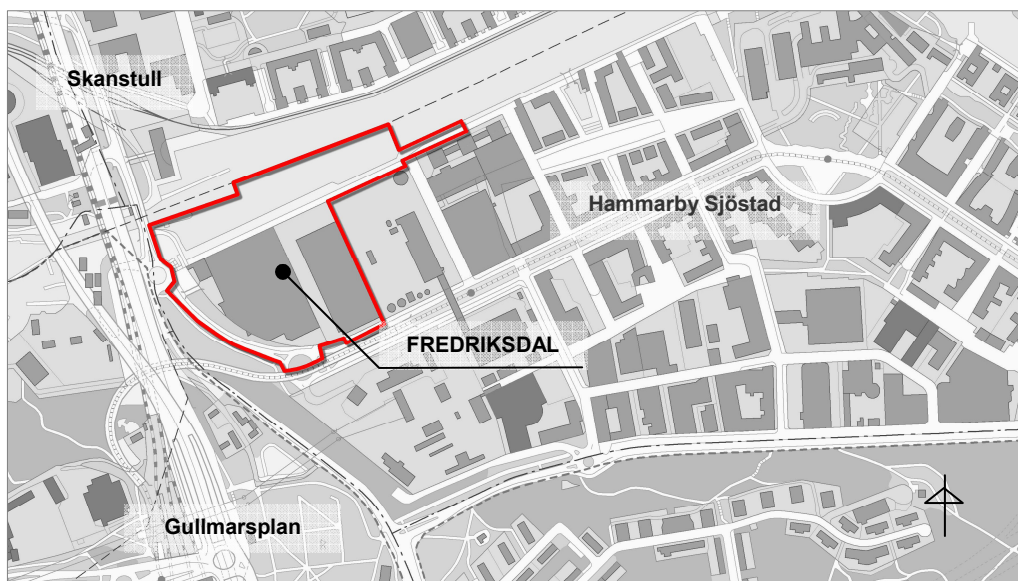
HANDLINGAR

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

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

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

Planförslaget omfattar cirka 380 bostadsrättslägenheter, bussuppställning för runt 120 bussar med därtill hörande funktioner samt kontors- och verksamhetslokaler. Området är beläget vid Skansbron och kommer att utgöra entrén till Hammarby Sjöstad i väster.



Orienteringskarta för kv. Fredriksdal med planområdet markerat.

PLANDATA

Planområde

Planområdet är beläget invid Skansbron i den västra delen av Hammarby Sjöstad, mellan Hammarbyverket, Hammarby Allé och Hammarby kanal. Området omfattar ca 6,1 ha, varav 1,5 ha är vattenområde, och består av fastigheterna Fredriksdal 8, Hammarby Gård 10 och del av Enskede Gård 1:1 och Hammarbyhöjden 1:1.

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

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

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

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

Detaljplan

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

Program för planområdet

1996 utarbetades ett ”Program för detaljplaneläggning” av Hammarby Sjöstad. En förutsättning var då Stockholms ansökan om OS 2004, därför ingick bland annat OS-arena, träningsarena mm. En reviderad upplaga (utan OS-satsning) av programmet godkändes av stadsbyggnadsnämnden 1997. Kvarteret Fredriksdal m.m. redovisades då för verksamhetsområde, tyngre kommunal-teknisk verksamhet mm.

Eftersom bostäder inte prövats på denna plats i tidigare program, arbetade stadsbyggnadskontoret fram ett nytt program för kv. Fredriksdal och samråd hölls under 2007. I programmet prövades markanvändning och samlokalisering av bostäder, kontor och bussdepå. Under programsamrådet inkom synpunkter, bl.a. från länsstyrelsen, som påpekade områdets utsatta läge invid broarna

mellan Skanstull och Gullmarsplan med hänsyn till buller och partiklar samt de risker befintliga omkringliggande verksamheter och föreslagen bussdepå utgör för samlokalisering av bostäder och verksamheter inom planområdet. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande var dock att både risker och buller- och partikelproblematiken går att hantera på ett tillfredsställande sätt samt att områdets centrala och vattennära läge gör det attraktivt för bostäder. Stadsbyggnadsnämnden godkände redovisningen av programsamrådet 2008-09-11 § 17 och gav kontoret i uppdrag att upprätta detaljplan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

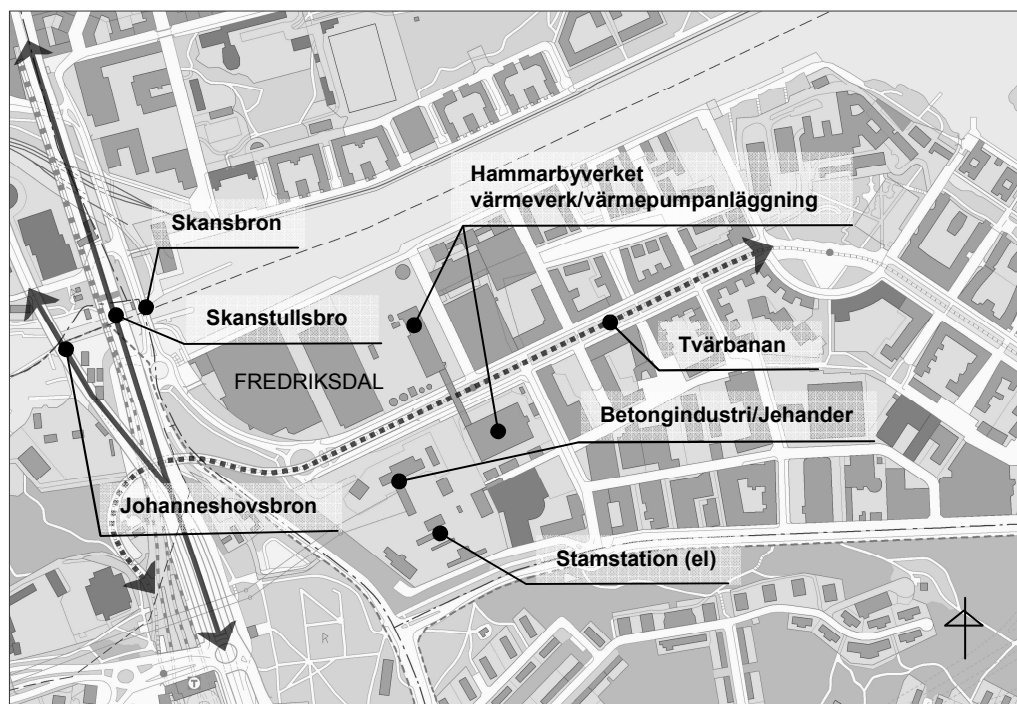
Befintliga förhållanden

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

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

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

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



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

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

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

Markföroreningar

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

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

Ledningar

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

DETALJPLANEFÖRSLAGET

Markanvändning och nyttjandegrad

Planförslaget möjliggör för en utbyggnad med knappt 380 nya bostadsrättslägenheter samt butiks- och verksamhetslokaler och kontor på cirka 23 000 m² ljus BTA. Inom planområdet inryms även en bussdepå på cirka 48 000 m².

Exploateringstalet är cirka 2,2 vilket är något högre än övriga planer i Hammarby Sjöstad. Den högre exploateringen motiveras genom att området, med sitt utsatta läge, behöver avskärmning både med avseende på buller och partiklar samt risk och säkerhet. Totalt innehåller planförslaget ca. 41 500 m² ljus BTA bostäder.

Stadsbyggnadskoncept

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

Hammarby Allé utgör ryggraden genom Hammarby Sjöstad med anslutande lokalgator som i den nordvästra och nordöstra delen leder mot Hammarby sjö respektive Sickla kanal. Inom kv. Fredriksdal ansluter en lokalgata till rondellen vid Hammarby Allé och skapar därmed både en visuell och fysisk

kontakt mellan allén och vattnet. Gatan tillsammans med kajen utgör i formen ett T, som blir områdets viktigaste kommunikationsstråk.

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

Öppna platser inom kv. Fredriksdal utgörs av bostadsgårdar och ett utvidgat kajområde. Bostadsgårdarna är att betrakta som semioffentliga rum och kajen som offentlig plats.

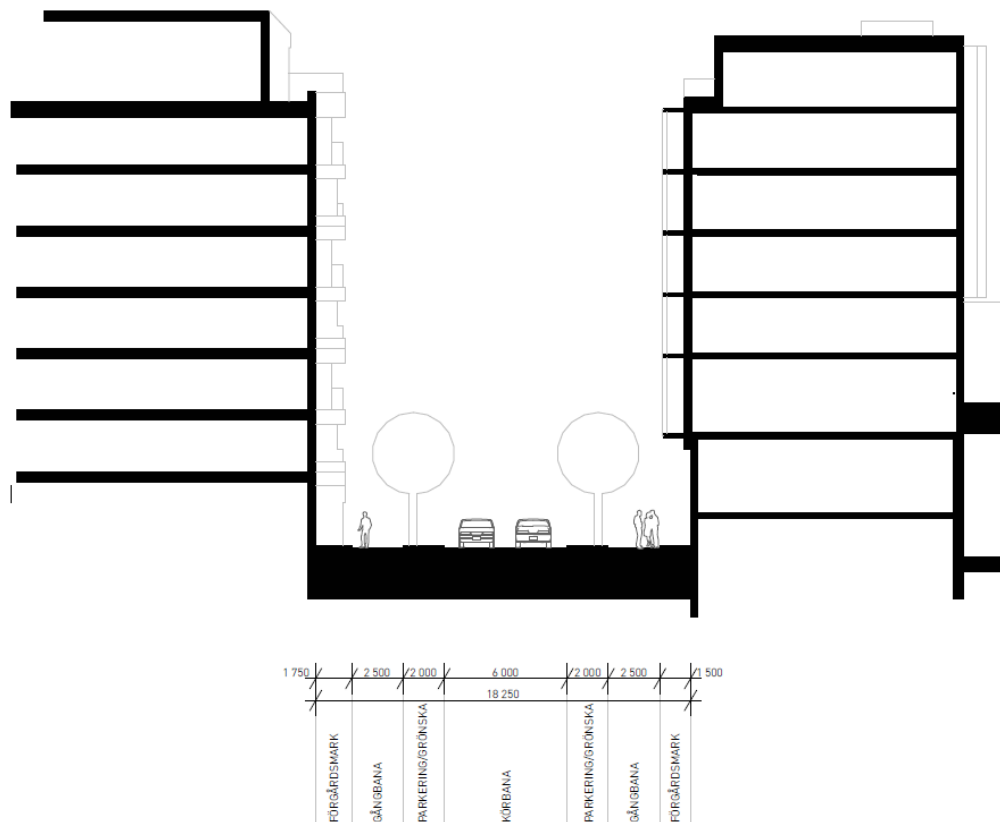


Illustration över gatusektionen längs föreslagen lokalgatan.

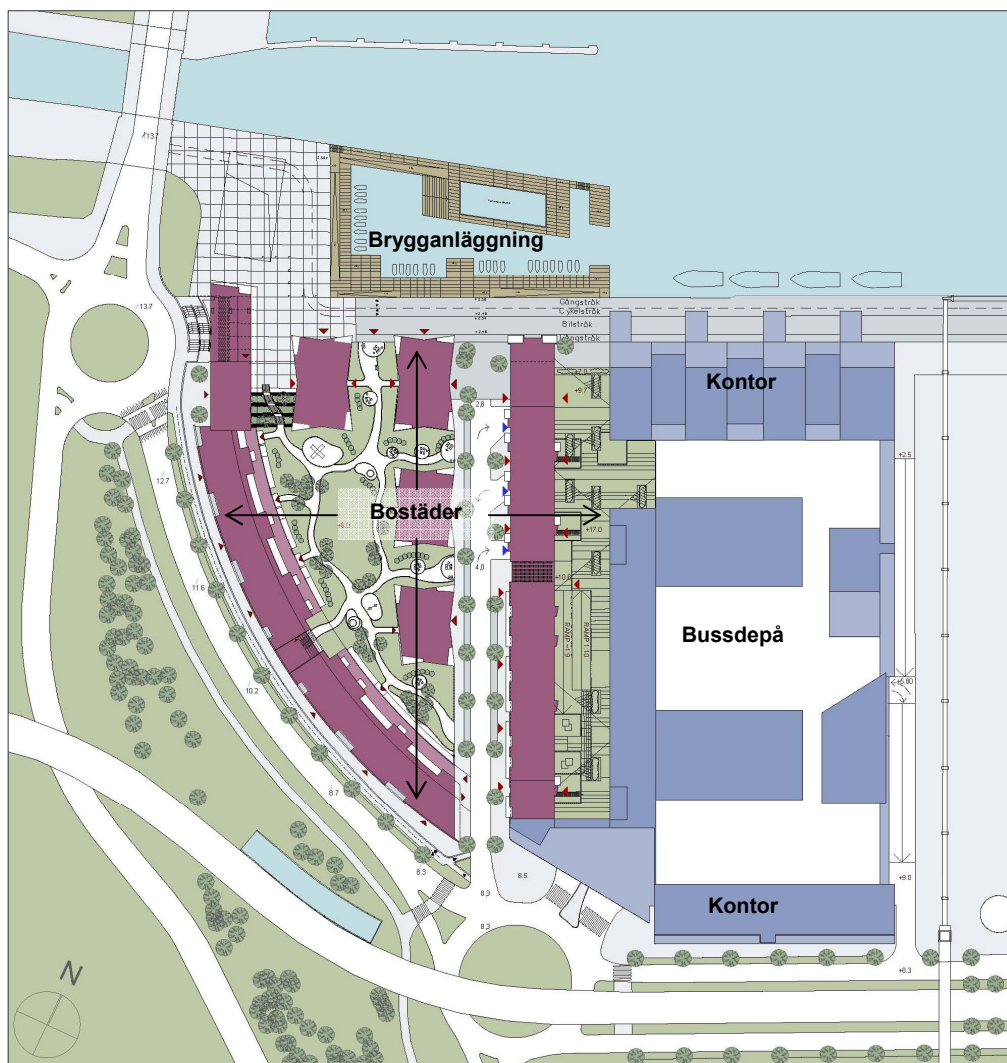
Brunnberg & Forshed

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

Bebyggelsestruktur

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

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



Illustrationsplan över föreslagna bostäder, kontor och bussdepå.

Brunnberg & Forshed

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

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

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

Byggnadsvolymer

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

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

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

Bostadshuset längs Hammarby Allé följer gatans lutning och är i den södra delen 7 våningar med förhöjd sockelvåning. Det mellersta partiet är mot gårdssidan 9 våningar varav de två översta är indragna. Här ligger även de två nedersta våningarna i suterräng mot gården. Mot gatan är byggnaden 7 våningar med förhöjd sockelvåning. I den norra delen når byggnaden 10 våningar varav delen mot vattnet utgör en överhängande del på 6 våningar som står på pelare på kajen.

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



Perspektiv över kv. Fredriksdals byggnadsvolymer sett från Hammarby sjö.

Brunnberg & Forshed

Det mindre kajhuset invid Skansbron föreslås vara i 4 våningar med indragen bottenvåning för att förbättra orienterbarheten för rekreativstråket mellan Hammarby Sjöstad och Årstaskogen.

I samtliga hus markeras sockelvåning mot gata/torg samt mot kaj i en till två våningar, vilket bryter upp volymerna och tillskapar utrymmen av mer publik karaktär.

Bostadsgårdar

Planförslaget omfattar två bostadsgårdar, en större och en mindre. Den större av gårdarna blir underbyggd med garage och den mindre ligger ovanför bussdepåns ramper till de undre våningsplanen.

Den västra bostadsgården utformas som ett svagt böljande landskap med planteringar och flera sitt- och lekmöjligheter samt en plan gräsyta i mitten. Mot kajen möter bostadsgården torgytan genom en generös trappa i den västra delen av gården. Den östra bostadsgården föreslås utformas på ett mer dramatiskt sätt genom att följa bussdepåns rampsystem, vilket skapar olika nivåer på gården. Spaljéer kan användas som rumsskapande element på den i övrigt långsmala gården. Gården kommer att vara tillgänglig från samtliga trapphus men däremot inte från kajen på grund av de stora höjdskillnaderna. Gården föreslås terrasseras mot kajen och planteras för att skapa en grön kil mellan bostadshuset och kontorshuset.

Planförslaget tillskapar grön- och friytor inom ett område som idag helt saknar vegetation och vistelseytor. Gårdarna är i förhållande till exploateringen relativt begränsade storleksmässigt, vilket ställer höga krav på utformning i form av planteringar och gröna ytor för att skapa trivsel samt effektiva, mångfunktionella ytor. Ett av miljömålen för Hammarby Sjöstad är att varje lägenhet (100 m² BTA) ska ha tillgång till minst 15 m² gårdsyta och totalt 25-30 m² gårds- och parkyta inom 300 m. Gårdsytorna i kvarteren uppgår till 15,6 m²/lägenhet och har Årstaskogen inom 300 m, vilket gör att planförslaget uppfyller miljömålet.

Dock klaras inte målet att minst 15 % av bostadsgårdarna ska vara solbelysta 4-5 h vår- och höstdagjämning. För kv. Fredriksdal kommer 15-20 % av den större gården att solbelyst drygt 3 h medan den mindre bostadsgården inte kommer att bli solbelyst alls under vår- och höstdagjämning.

Då huset mot Hammarby Allé är relativt högt, för att tillskapa en så buller- och partikelfri gårdsmiljö som möjligt, påverkas solförhållandena på bostadsgården negativt. En konsekvens blir att antalet soltimmar enligt miljöprogrammet för Hammarby Sjöstad inte kommer att klaras för vår- och höstdagjämning. Även den mindre gården kommer att vara i skugga dagtid under stor del av året på grund av omkringliggande byggnaders höjd (se vidare *Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för kvarteret Fredriksdal mm inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, del av Hammarby Sjöstad*, Tyréns 2009). Som kompensation föreslås två urbana fönster från Hammarby Allé mot gårdarna för att öka känslan av rymd samt ge ytterligare ljus. Från lokalgatan föreslås även en högre portik med trappor till den mindre gården för att skapa visuell kontakt utåt. Båda bostadsgårdarna kommer att få utblickar ut över Hammarby sjö.

Lokaler i bebyggelsens gatuplan

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



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

Kjellander+Sjöberg

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

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

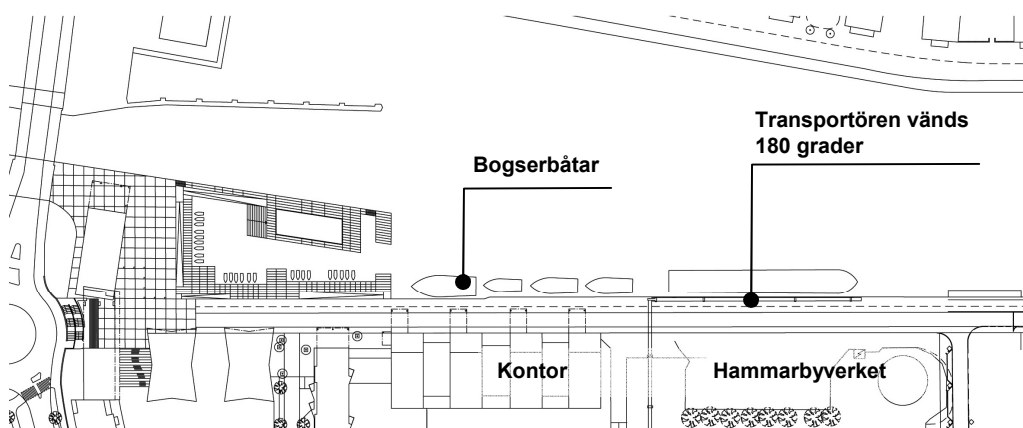
Vatten- och kajområde

Vattenområdet föreslås i den nordvästra delen fyllas ut för att tillskapa ett offentligt torg samt bryggor med möjlighet för båtangöring. Tillgängligheten till vattnet förbättras därmed och möjlighet att även tillskapa ett offentligt bad inom brygganläggningen är möjlig.

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

Kajpromenaden föreslås förlängas med samma sektion som för Hammarby gård och binder därmed ihop Årstaskogen med Hammarby Sjöstad, vilket är positivt ur rekreationssynpunkt. Kajen är körbar och har gång- och cykelbanor längs vattnet samt gångbana längs husfasaderna.

Planen förutsätter att den transportör som går från kajen idag vänds 180 grader, dock med samma angringspunkt som i dagsläget. Vändningen innebär att lossande båtar kommer att ligga utanför Fortums värmeverk för att bullerstörningarna ska minska mot bostäderna. Framför kontorshusen finns även i planförslaget möjlighet för bogserbåtar att ligga under förutsättning att ingen störande verksamhet pågår på båtarna medan de ligger vid kaj.



*Illustration över kajområdet med bogserbåtarnas placering samt vändningen av transportören.
Nivå Landskapsarkitekter*

Gator och trafik

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

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

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

Infart till garagen samt lastning och lossning till kontorshusen vid kajen kommer att ske från lokalgatan. Fortum och SL kommer att kunna angöra sina anläggningar via en från Hammarby Allé. Mot kajen finns även en evakueringsväg för bussar från depån ut på kajen.

Parkering

Parkering löses genom parkeringsgarage under den västra bostadsgården för de boende i området. Antalet parkeringsplatser är beräknade till cirka 303 platser, vilket ger ett parkeringstal på 0,8, vilket bedöms som god tillgång till parkering i jämförelse med övriga delar av Hammarby Sjöstad samt det i övrigt mycket goda kollektivtrafikläget.

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

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

Dagvatten

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

Tillgänglighet

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

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

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

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

Konsekvenser för barn

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

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

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

Vattenområden nära bostaden kan innebära att barns möjlighet att röra sig fritt begränsas då de på egen hand kan ta sig från bostadsgårdarna ner till kajen och riskerar att falla över kajkanten. Utformningen av kajen behöver således studeras ur ett barnperspektiv. Dock kan stängsel eller andra markerade avgränsningar medföra att vattenområdet upplevs som förbjudet och spännande, vilket snarare kan öka barnens intresse.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Behovsbedömning

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

Risk och säkerhet

En särskild riskanalys har tagit fram (se *Teknisk riskanalys för Bussdepå vid kv. Fredriksdal avseende tredje man*, Sweco 2009) för att belysa de riskobjekt som finns inom planområdet, både befintliga och planerade. De riskobjekt som identifierats utifrån den inledande grova riskanalysen är bussdepåns uppställningshall och verkstäder, pelletslager och kolmonoxid i Hammarbyverket samt transporter av farligt gods. Dessa objekt har studerats i en teknisk riskanalys som visar att en acceptabel risksituation kan uppnås inom planområdet.



Sektion genom planområdet som visar hur bussdepå med ramper förhåller sig till bostäderna. Slutsatsen i riskanalysen är att verksamheten går att kombinera med bostäder och att individ- och samhällsriskerna för tredje man är acceptabel. *Brunnberg & Forshed*

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

Närrekreation och lokalklimat

Boende inom planområdet kommer att ha små friytor på gårdarna men nära till stora rekreationsområden i form av Årstaskogen och Nackareservatet, vilket uppfyller Hammarby Sjöstads mål om bostadsnära rekreationsområden och Stockholms grönkartas rekommendationer för friytor uppfylls. Antalet soltimmar på bostadsgårdarna vid vår- och höstdagjämning enligt Hammarby Sjöstads målsättning uppfylls inte inom planområdet.

Buller

Planområdet påverkas av trafikbuller, från både väg- och spårbunden trafik, samt från nuvarande verksamheter samt till viss del planerad bussdepå. Trafikbullret överskrider det nationella riktvärdet för nybyggnation vid fasaden mot Hammarby Allé, lokalgatan och vid fasader mot vattnet. Bostadshuset längs Hammarby Allé bildar dock en sammanhängande avskärmning mot trafiken vilket innebär att lägenheterna kommer att ha en bullerdämpad sida mot gården. Avstegsfall B, det vill säga högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen och högst 30 dB(A) inomhus klaras för samtliga bostäder under förutsättning att bullerdämpande åtgärder, t.ex. placering av ljudfickor på fasad och bullerdämpande fönster, vidtas.

Buller från kringliggande verksamheter klarar Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller dagtid. Nattetid överskrider riktvärdet 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå för en begränsad del av bebyggelsen. Med landsbaserad eluppkoppling för båttransporterna kan detta överskridande undvikas. Fordonstransporter inom Jehanders verksamhetsområde medför överskridande av riktvärdet 55 dB(A) maximal ljudnivå. Åtgärd i form av en 5 m hög bullerskärm längs Hammarby Allé minskar bullerstörningen.

Luftkvalitet

Trafiken på Skanstullsbron och Johanneshovsbron samt Hammarby Allé genererar höga halter av partiklar. Planförslagets utformning med en sammanhängande byggnad längs Hammarby Allé medför en försämrad utvädring av luftföroreningar samtidigt som byggnaden innebär en avskärmning, vilket ger bättre luftkvalitet på bostadsgårdarna. Detta leder till högre halter längs Hammarby Allé än i nollalternativet och att exponeringen för luftföroreningar inom den västra delen av planområdet och längs Hammarby Allé blir hög. Dock medför inte planförslaget överskridande av miljökvalitetesnormerna.

Vatten och sediment

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

Markföroreningar

Enligt en miljöteknisk undersökning ligger halterna av vissa tungmetaller högre än Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning. Befintliga markföroreningar kommer att åtgärdas i samband med byggnationen i enlighet med miljömålen för Hammarby Sjöstad och exponeringen för människor kommer därefter att vara liten.

Översvämningsrisk

Bebyggelsen inom planområdet planeras ligga högre än högsta vattenståndet i Hammarby sjö och även högre än högsta dimensionerande flöde för Mälaren. Därmed följs länsstyrelsens rekommendationer för ny bebyggelse.

Påverkan på klimatet

Detaljplanen överensstämmer med stadens strategi om att bygga den täta staden nära kollektivtrafik, som skapar förutsättningar för ett högt kollektivtrafikresande. Utbyggnad av gång- och cykelvägar ger också förutsättningar för minskat bilåkande för kv. Fredriksdal och knyter samman förbindelsestråk, som verkar positivt även för övriga delar av Hammarby Sjöstad.

MEDVERKANDE

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

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

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

Malin Olsson
planchef

Louise Heimler
handläggare