



STADSBYGGNADS
KONTORET
Innerstadsavdelningen

Dnr 2007-36164-54

Malin Olsson
08-508 266 54
malin.olsson@sbk.stockholm.se



Flygfoto: Lennart Johansson, SBK Infobild

Programhandling

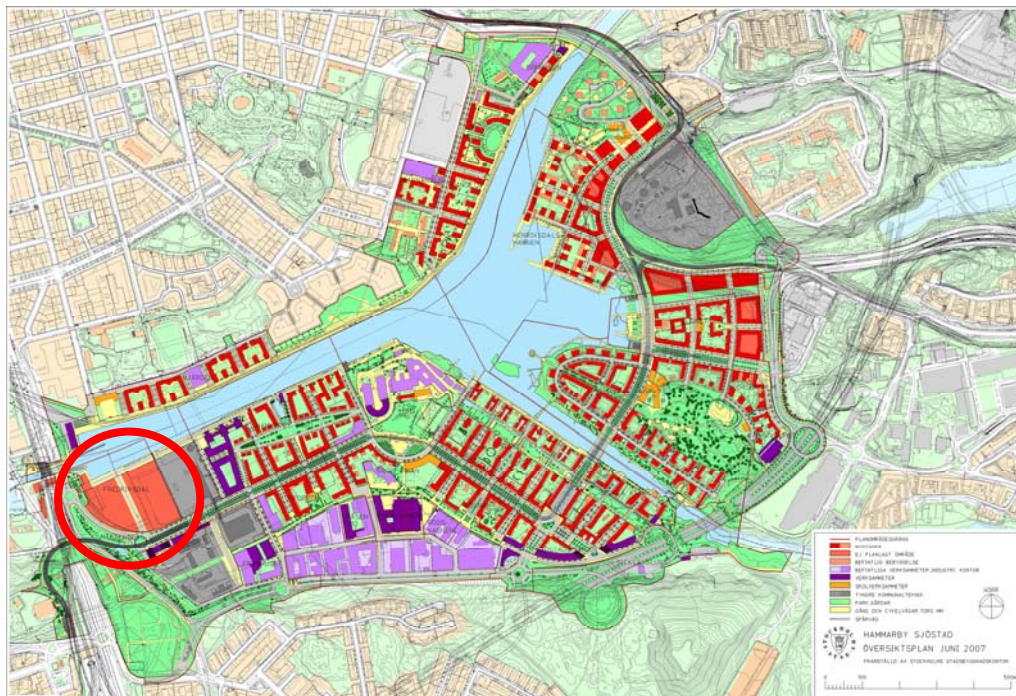
Kvarteret Fredriksdal mm

inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, del av Hammarby Sjöstad

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Läge och omfattning

Området är en del av Hammarby Sjöstad och omfattar fastigheterna Fredriksdal 8, Hammarby Gård 10 samt mindre delar av Enschede Gård 1:1 och Hammarbyhöjden 1:1. Området är ca 3,6 ha.



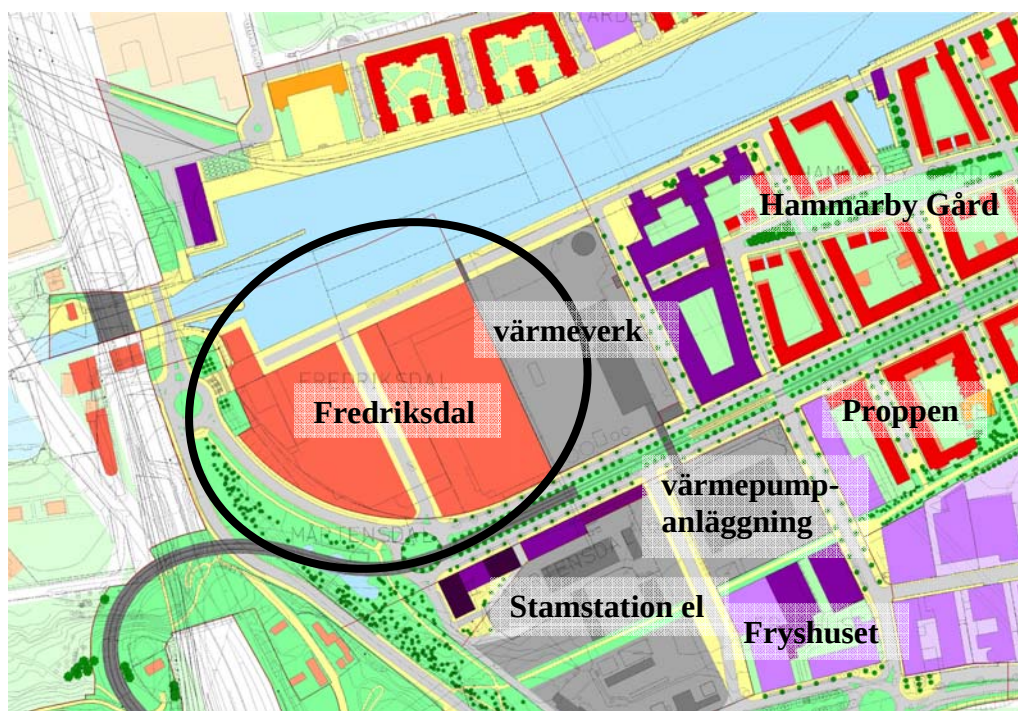
Översikt Hammarby Sjöstad, programområdet markerat

Befintlig bebyggelse och nuvarande användning

Inom området finns idag stora lager- och industribyggnader med en mindre andel kontorsverksamhet. Tomtytan är nästan helt ianspråktagen för byggnader samt angräns- och lastzoner.



Programområdet sett från Skanstullsbron



I angränsning till det föreslagna planområdet ligger två kommunaltekniska anläggningar. Här finns Hammarbyverket, som är en av Fortums basproduktionsanläggningar för fjärrvärme, samt en av Stockholms fem stamstationer för distribuering av elkraft. Dessa verksamheter kräver visst skyddsavstånd till bostäder. Söder om Hammarby Allé finns också Betongindustri, vars verksamhet delvis är inbyggd.

Området har ett mycket bra läge ur kommunikationssynpunkt, med närheten till Skanstull och Gullmarsplan med tunnelbana samt tvärbanan.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

Två byggnader inom området är klassade som byggnad av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde (gul) enligt Stadsmuseets inventering. Den ena byggnaden är delar av General Motors före detta anläggning inom fastigheten Hammarby Gård 10 närmast Hammarbyverket. Den andra är före detta Bröderna Edstrands kontorsbyggnad intill Hammarby Sluss. Ingen av dessa byggnader bedöms kunna bevaras vid en omvandling av området.

Natur och parker

Inom området finns ingen grönmark. Inom bostadsdelen kommer ny gårdsyta att tillskapas. Kopplingen längs kajen västerut mot Årstaskogen samt österut mot övriga Hammarby Sjöstad kommer att bibehållas och förstärkas ytterligare.

Gällande planer och program

Enligt översiktsplanen 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.

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 mm redovisades då för verksamhetsområde, tyngre kommunal-teknisk verksamhet mm. Eftersom bostäder inte prövats på denna plats i tidigare program, genomförs nu ett nytt programsamråd för området.

Enligt Stockholms byggnadsordning, som tillhör översiktsplanen, ingår kvarteret Fredriksdal mm i det område som utpekats som "nyare kranstad" i samband med Hammarby Sjöstad. Byggnadsordningen behandlar Stockholms karaktärsdrag som vägledning när staden förändras, förnyas och utvecklas. 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.

Detaljplaner

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

PROGRAMFÖRSLAG

Avsikten är att möjliggöra en omvandling av området från industrianvändning till bostäder, kontor samt bussdepå. Området närmast värmeverket avses innehålla bussdepå och kontor, där bussdepån avses byggas som ett däck under kontorsbebyggelsen, med tankställe och verkstäder i ett övre plan. Dessa verksamheter är i huvudsak kringbyggda med kontorsbyggnader för att skärma av mot bostäderna samt för att få en fasad ut mot Hammarby Allé. Området beräknas kunna innehålla ca. 25.000 kvm lokalyta (exklusive bussdepå) samt mellan 400-500 lgh. Parkeringen avses lösas i garage under bostadsbebyggelsen samt i en parkeringsvåning (konstruktionsvåning) mellan uppställningshallen för bussarna och övre depåplanet.

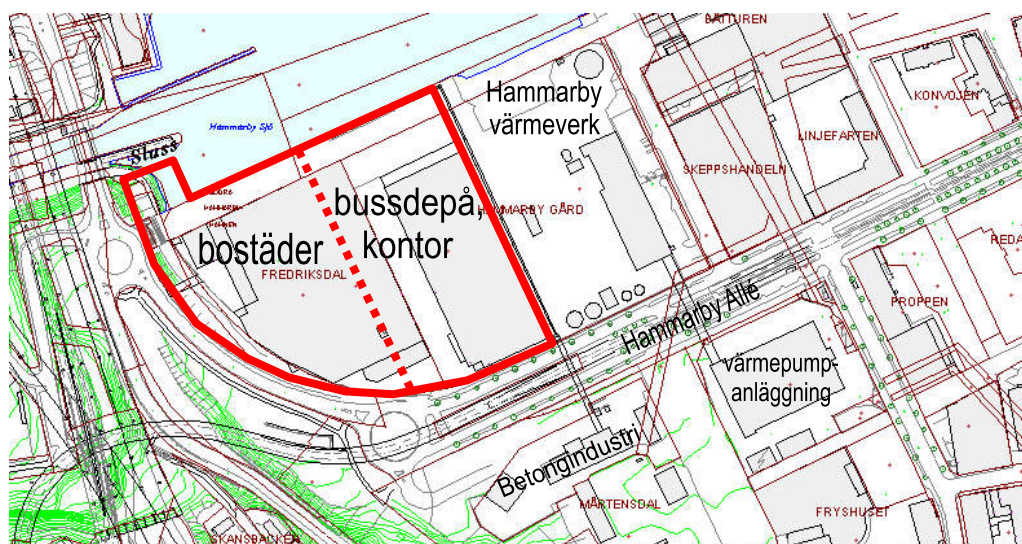
Uppförandet av ny bebyggelse i kvarteret möjliggör en väl definierad fasad mot Hammarby Allé som bildar entré till Hammarby Sjöstadsområdet från Skanstull/ Gullmarsplan. Vad gäller skala, volymer och hushöjder utgör i huvudsak övrig planerad och uppförd bebyggelse inom Hammarby Sjöstad riktlinje. I området finns viktiga överordnade planprinciper och gestaltningsmotiv inom vilket kv. Fredriksdal bör finna sitt sammanhang.

Utformningsprincipen för Hammarby Sjöstad har varit en tydlig horisontell höjdskala som förstärker den speciella landskapsformen. Sjöstaden ligger i botten av en topografisk gryta, omgiven av högre bergspartier och sluttningar. Den horisontella karaktären kan däremot kompletteras och förstärkas genom vissa vertikala markeringar. I kvarteret söder om Fredriksdal pågår planering för ett högt hus (kv Mårtensdal) som utgör pendang till Folksamhuset på Södermalm. Kvarteret Fredriksdals fronter mot kajen bör samspela med volymerna på norra sidan Hammarby Sjö. Ett annat gestaltningsmotiv är avslutningen/inramningen av Hammarby Sjö som i planprogrammet (1996) markeras genom att två lägre volymer flankerar slussen i Skanstull. White

Arkitekters byggnad på norra sidan utgör första halvan i detta motiv. Dessa byggnader tillsammans med brobågarna (Skanstullsbron och Johanneshovsbron) i bakgrunden formar gränssnittet mellan Mälaren och Saltsjön. Övergången mellan dessa skalor och byggnadernas volymer inom kvarteret kommer att studeras vidare under planarbets gång.

Kajområdet kan även i fortsättningen antas ha en mer industrilik karaktär i området framför värmeverket, eftersom denna del behövs för viss hamnverksamhet, angränsning för lastfartyg till Hammarbyverket och Betongindustri etc. Vidare studier ska göras under det fortsatta planarbetet för att säkerställa verksamheternas åtkomst vid kaj. Det ska dock vara möjligt att passera förbi denna sträcka längs kajen, för att knyta samman kajpromenaden som är under uppbyggnad längs Södra Hammarbyhamnen. I övrigt är avsikten att kajen ska rustas upp och utformas i likhet med intilliggande planområde Hammarby Gård.

Tunga transporter som ska till Hammarbyverket avses samordnas med depåns trafik, för att inte belasta bostadskvarteret och kajen. Utfart från Hammarbyverket sker via Hammarby Kajgata och västerut på Hammarby Allé.



Föreslagen markanvändning



Programillustration Skanska/SL – Brunnberg&Forshed

MILJÖKONSEKVENSER

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.

Lokaliseringen av en ny bussdepå till området, till viss del samlokaliserad med bostäder, kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Även frågan om närhet till värmeverket (med avseende på risk) är av sådan betydelse liksom att buller- och luftsituationen i anslutning till området är problematisk. Konsekvenser av detta kommer att redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning enligt PBL och MB. Se vidare under rubriken *Översiktlig miljökonsekvensbeskrivning*.

Avgränsning av MKB

Huvudfrågorna som är avgörande för bedömning av betydande miljöpåverkan och därmed viktiga att utreda vidare inom arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen är risk, buller och luftföroreningar. Riskaspekterna bör utredas med avseende dels på bostäder lokaliserade i närheten av en bussdepå, dels på bussdepåns lokalisering i närheten av Hammarby värmeverk med eventuella dominoeffekter som följd. Utöver dessa frågor kommer ett antal andra aspekter att behandlas, men som inte anses medföra betydande miljöpåverkan, exempelvis markföroreningar och solljusförhållanden.

De alternativ som kommer att utredas är ett nollalternativ respektive ett utbyggnadsalternativ. Dessutom kommer jämförelser att göras med ett lokaliseringsalternativ för bussdepån i kvarteret Persikan på Södermalm, där det idag finns en bussdepå.

Översiktlig miljökonsekvensbeskrivning

Till programskedet finns en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning framtagen som underlag för behovsbedömningen och för att identifiera de miljöfrågor som är viktiga att arbeta vidare med under det fortsatta planarbetet. De väsentligaste miljöfrågorna att utreda har bedömts vara luftkvalité, buller samt risk och säkerhet. En sammanfattning ges nedan, i övrigt hänvisas till rapporten i sin helhet (*Översiktlig miljökonsekvensbeskrivning, Program för kvarteret Fredriksdal mm inom stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, del av Hammarby Sjöstad, Tyréns januari 2008*).

Luftkvalitet

Trafiken på Skanstullsbron och Johanneshovsbron väster om programområdet samt Hammarby Allé medför höga halter av trafikrelaterade luftföroreningar inom de östra delarna av programområdet. Förslaget illustreras av en sammanhängande byggnad längs Hammarby Allé vilken medför en försämring av utvädringen av luftföroreningar. Den utformning av bebyggelse som illustrerats i detta tidiga skede medför överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar inom ett litet område längs fasaden mot Hammarby Allé, vid Skansbrorondellen. Genom att förskjuta byggnaden längre öster ut och vidga gaturummet bedöms det dock möjligt att klara samtliga miljökvalitetsnormer för luft. Inför kommande detaljplanearbete ska därmed detta arbetas in i kvartersutformningen.

Buller

Programområdet påverkas av trafikbuller och buller från närliggande verksamheter som Hammarbyverket och hamnverksamheten. Den bussdepå som ingår i programförslaget utgör ytterligare en bullerkälla.

Trafikbullret överskrider det nationella riktvärdet för nybyggnation, 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasaden mot Hammarby Allé. Bostadshuset bildar dock en sammanhängande avskärmning mot trafiken vilket innebär att lägenheterna kommer att ha tillgång till en luddämpad sida mot gården. Med åtgärder i form av burspråk, tak- och balkongskärm etc. bedöms högst 55 dB(A) kunna klaras utanför minst hälften av boningsrummen (avstegsfall B) för samtliga bostäder.

Bullret från verksamheterna klarar Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller med undantag av en liten del av bostadsbebyggelsen i nordöstra hörnet. Med ytterligare åtgärder och mindre bearbetning av planen bedöms riktvärdena kunna klaras även för denna del.

Risk och säkerhet

En samlokalisering mellan bussdepå och bostäder innehåller komplicerade gränssnitt med avseende på risk för människors hälsa och säkerhet. Många av dessa frågor har tidigare studerats i samband med planarbetet för kv. Persikan, då bussdepån planerades ligga som ett däck under bostadskvarteren. De verksamheter inom depån som då identifierades innebära de största riskerna var gaslager, tankplats och verkstäder. Samtliga dessa så kallade riskobjekt ligger i detta förslag ovanpå depån och är inte överbyggda med bostäder, vilket avsevärt torde förbättra risksituationen jämfört med upplägget i kv. Persikan. Dock finns här en verksamhet alldeles intill, Hammarby värmeverk, som också klassas som en verksamhet som innebär en viss risk.

I detta skede har en grovanalys tagits fram avseende vilken eventuell risk dessa anläggningar kan innebära för boende och arbetande inom området. En sammanfattning av rapporten återges här. I övrigt hänvisas till rapporten i sin helhet (Riskanalys Fredriksdal avseende tredje man, Grovanalys, SWECO VIAK 2008-01-18).

Analysens huvudsakliga syfte är att identifiera de övergripande riskobjekten samt att göra en värdering för att se om några av dessa borde utredas vidare. Detta görs genom att uppskatta konsekvens och sannolikhet med hjälp av en gradskala. Konsekvensen fokuserar enbart på liv och hälsa. Riskanalysen omfattar också den *indirekta* påverkan från bussdepån. Med detta menas vilka (och hur) angränsande verksamheter påverkar bussdepån via så kallade *dominoeffekter* som i sin tur kan komma att påverka tredje man.

Efter övervägande av vilka av de olika verksamheterna som skulle kunna utgöra en risk för tredje man avseende främst brand och emissioner har följande objekt identifierats som risker som studeras i grovanalysen:

Fredriksdal (bussdepån)

- Tankningsplats (tankningsutrustning)
- Biogasbuss som tankas
- Uppställningshall
- Verkstäder

Kv Mårtensdal

- Blandningsstation och fordonsgasanläggning
- Gasledning (mellan fordonsgasanläggning och bussdepån)
- Betongindustri

Hammarbyverket

- Ammoniak
- Eldningsolja
- Lagring av biobränslet pellets
- Kolmonoxid (gasmolnsexplosion)
- Transport av farligt gods

För varje riskobjekt ovan har så kallade olycksscenarier formulerats, som sedan frekvensanalyseras och riskvärderas. En fördel med vald ansats i grovanalysen är att risken inte underskattas utan snarare överskattas. Risk har här betraktats som en sammanvägning av hur ofta en skada bedöms kunna uppkomma och skadans omfattning. Resultatet av grovanalysen visar att några av riskobjekten ligger utanför gränsen för så kallad acceptabel risknivå (*uppställningshall, verkstad, lagring av biobränslet pellets, kolmonoxid och transport av farligt gods*). Det betyder inte att projektet inte går att genomföra utan att dessa identifierade riskobjekt måste utredas vidare och att riskreducerande åtgärder troligtvis är nödvändiga för att risken ska ligga kring en nivå som får anses acceptabel i en stadsbebyggelse.

Under det fortsatta planarbetet kommer fördjupade studier göras utifrån resultatet av grovanalysen och förslag till riskreducerande åtgärder tas fram.

TIDPLAN OCH FORTSATT PLANPROCESS

Programsamråd pågår till och med 31 mars 2008. Efter programsamrådet redovisas resultatet av samrådet för stadsbyggnadsnämnden för ställnings-tagande inför fortsatt planarbete. Detaljplanearbetet kan därefter påbörjas och ett planförslag beräknas vara klart för samråd under hösten/vintern 2008.

HANDLINGAR

Programhandlingen utgörs av detta dokument. De rapporter som hänvisas till (Översiktlig miljökonsekvensbeskrivning samt Grovriskanalys) finns tillgängliga på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/sbk och i visningslokalerna Tekniska nämndhuset (Fleminggatan 4), Glashuset (Lugnets Allé 39) och Södermalms stadsdelsförvaltning (Medborgarplatsen 25) samt kan erhållas mot avgift på Stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska nämndhuset.