

# STAD OCH HAMN I SAMVERKAN

## FÖRDJUPAT PROGRAM FÖR SÖDRA VÄRTAHAMNEN

SAMRÅDSHANDLING JANUARI 2012  
Dnr 2009-19210-53



## Stad och hamn i samverkan – fördjupat program för Södra Värtahamnen

Dnr 2009-19210-53

Denna handling har tagits fram av:

**Stadsbyggnadskontoret,  
planavdelningen**

Klas Groth  
Stefan Modig

Referensgrupp:

**Exploateringskontoret**

Ann-Christine Nyberg  
Inga Medin-Stein  
Pierre Savard  
Britt Berntsson  
Christina Salmhofer

**Trafikkontoret**

Sanna Tegnér  
**Miljöförvaltningen**  
Ulrika Kvartoft-Kruså

I arbetet har bland annat följande  
medverkat med framtagande av underlag:

**Rosenbergs Arkitekter**

Lova Lagerkrantz, Kalle Dinell mfl

**White Arkitekter**

Gustaf Jarlöf, Sam Keshavarz

**Ramböhl**

Calle Chytræus, Sandra Sasu

**WSP**

Pelle Envall

**Structor Miljöbyrå**

Elisabeth Mörner, Helén Segerstedt

**Brandskyddslaget**

Erik Midholm

**Structor Akustik**

Lars Ekström

**SLB-analys**

Lars Burman

**Arkitektfirmaet C. F. Møller/**

**Berg Arkitektkontor**

Mårten Leringe, Mads Mandrup Hansen

**Wester+Elsner Arkitekter**

Fredrik Elsner, Ola Larsson mfl

**Aaro Designsystem**

Petter Aaro

### BAKGRUND OCH SYFTE

### UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

### STAD OCH HAMN I SAMVERKAN – PROGRAMFÖRSLAG

### GENOMFÖRANDE OCH KONSEKVENSER

## LÄSANVISNING

Det fördjupade programmet vänder sig primärt till de aktörer, boende och verksamma som är berörda av planerad stadsutveckling men även till allmänheten i staden. Programmet vänder sig även till de instanser, myndigheter, förvaltningar och bolag som utgör del av ett remiss- och samrådsförfarande. Programmet ger vägledning kring de centrala frågeställningar som ligger till grund för områdets planerade utveckling, likaväl som att det utgör ett underlag för fortsatt dialog kring utvecklingsfrågorna i Norra Djurgårdsstaden generellt och Södra Värtahamnen specifikt.

Det fördjupade programmet är strukturerat för att tillgängliggöra informationen på ett så bra sätt som möjligt beroende på vilka frågeställningar som är av intresse. De första kapitlen beskriver bakgrunden till programmet och dess syfte (kap 1 – 2, grå markering). För att sätta in den planerade utvecklingen i ett större sammanhang görs sedan en övergripande redogörelse av de faktorer som behöver beaktas i planeringsprocessen (Utgångspunkter för planeringen, kap 3 – 6, blå markering). Därefter beskrivs själva förslaget med en vision och målbild, miljöprofileringens betydelse, övergripande principer för struktur och gestaltning, områdets innehåll och markanvändning samt försörjningssystemen (Stad och hamn i samverkan, kap 7 – 11, gul markering). De avslutande kapitlen redogör för en möjlig genomförandestrategi likaväl som konsekvenserna av den planerade utvecklingen (Genomförande och konsekvenser, kap 12 – 13, grön markering).

Referenser till underlag och källor anges med upphöjd siffra<sup>1</sup> och redovisas sist i dokumentet.

# Inledning

---

Våra städer växer och utvecklas. Staden som fenomen utgör i många fall en grogrund för kulturell, social, politisk och ekonomisk utveckling vilket öppnar för en rad av möjligheter för oss som invånare. Samtidigt är städernas utveckling och tillväxt, globalt sett, ofta förknippade med ökad miljöbelastning i form av klimatpåverkan, förorening, buller etc. Växande städer i sig behöver nödvändigtvis inte innebära större problem, utan snarare ökade krav på en sund styrning och förvaltning.

Stockholm växer och är snart en miljonstad. Utifrån våra förutsättningar utgör återanvändningen av mark, utbyggnad av kollektivtrafiksystemet samt värnande av stadens kvaliteter del av stadens strategier för ett framtida Stockholm med fler bostäder, arbetsplatser

och service. Industri- och hamnområden omvandlas för nya ändamål, befintliga verksamheter moderniseras och utvecklas. Detta är en utveckling som sker i en rad städer, både i Sverige och i våra nordiska grannländer. Norra Djurgårdsstaden utgör ett av stadens större utvecklingsområden, och i just Södra Värtahamnen finns en unik möjlighet att tillföra nya kvaliteter till Stockholm, både i stort men också lokalt.

Detta förslag till *Fördjupat Program för Södra Värtahamnen* syftar till att ge en helhetsbild av områdets långsiktiga utveckling. Programmet syftar till att lyfta och beskriva de frågor som behöver hanteras för att omvandla området till en integrerad del av staden, en ny framsida och entré till Stockholm. Förhoppningen är att när området är utbyggt

så kan Norra Djurgårdsstaden och Stockholm erbjuda nya möjligheter till ett attraktivt boende i en spännande miljö, företagande och näringsliv i ett dynamiskt sammanhang, social och kommersiell service och så förstås en modern färje- och kryssningshamn som förbinder Stockholm med andra städer och länder.

Planeringen av Södra Värtahamnen befinner sig fortfarande i ett tidigt skede. Flera av de nyckelfrågor som utgör förutsättningar för utvecklingen är ännu inte lösta. Ambitionen med programmet är därför att pröva idéer för områdets utbyggnad med utgångspunkt från vissa antaganden. Programmet ligger sedan till grund för fortsatt planering, då områdets utformning i detalj och bebyggelsens gestaltning kommer att fördjupas och utvecklas.

# Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	7
ENGLISH SUMMARY	9
1. BAKGRUND OCH SYFTE	10
Bakgrund	10
Programmets syfte	14
2. STADSBYGGNADS- OCH PLANERINGSPROCESSEN	16
Fortsatt arbete	17

## UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

3. PROGRAMOMRÅDET	20	Värtabanan och övrig spårinfrastruktur	28
Ett område i kontinuerlig utveckling	20	Norra länken och Hjorthagsmotet	28
4. STOCKHOLMS STADS PROGRAM OCH VISIONER	22	Östlig förbindelse	28
Stockholms vision 2030 och Promenadstaden	22	Spårväg City	29
Arkitektur Stockholm	22	6. RIKSINTRESSEN, PLANER OCH FÖRORDNANDEN	30
Stockholms parkprogram	22	Stockholms innerstad m Djurgården	30
Program för utvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden	23	Kungliga Nationalstadsparken	30
Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden	23	Riksintresse hamn	32
5. INFRASTRUKTUR	26	Miljö kvalitetsnormer	33
Vision 2015 – utveckling av Stockholms hamnar	26	Strandskydd	33
		Gällande stads- och detaljplaner för Södra Värtahamnen	34



## STAD OCH HAMN I SAMVERKAN – PROGRAMFÖRSLAG

7. HUR BYGGER VI FÖR DEN GODA OCH HÅLLBARA STADEN?	38	Kulturhistorisk bebyggelse	51
Miljöprofileringen för Norra Djurgårdsstaden	38	10. FUNKTIONER OCH INNEHÅLL	56
Fokusområden	38	Ett växande näringsliv för morgondagen	56
8. STADSBYGGNADSVISION OCH MÅLBILD	40	Värtaterminalen – morgondagens port till Stockholm	57
Stadsbyggnadsvision	40	Nya boendekvaliteter i ett unikt område	58
Från vision till strategi	42	Handel och service	61
Visionen i ett tidsperspektiv	42	Skola och förskola	61
9. STADSBYGGNADS- OCH GESTALTNINGSKONCEPT	44	Rekreation och upplevelser i de offentliga rummen	62
Övergripande förutsättningar	44	Stadsliv och trygghet	65
En helhet med variation	44	Karaktärer offentliga rum	66
Det offentliga rummet binder samman området	47	Klimatanpassning och biologisk mångfald	79
Ny modern bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet, täthet och varierat innehåll	49	11. TRAFIK- OCH FÖRSÖRJNINGSSYSTEM	82
Generell struktur för ökad flexibilitet	50	Trafik och kommunikationer	82
		Kretsloppssystem	90

## GENOMFÖRANDE OCH KONSEKVENSER

12. GENOMFÖRANDE	92
Utbyggnadsetapper	92
Markägoförhållanden	93
Areal	93
Samverkan	93
13. KONSEKVENSER	94
Miljöbedömning	94
Övergripande miljökonsekvensbeskrivning	94
Möjligheter till hållbar utveckling	96

REFERENSER	98
Foton	99





Fotomontage över programområdet från sydost  
– Frihamnspiren i förgrunden och Hjorthagen/  
Norra Djurgården i bakgrunden. Bilden visar hur  
den nya bebyggelsen kan komma att se ut med  
avseende på skala och volymer, bland annat i  
förhållande till befintlig bebyggelse på Gärdet.  
Detaljer och arkitektonisk gestaltning kommer att  
bearbetas vidare i den fortsatta planprocessen.  
(Bild: Aaro Designsystem)



# Sammanfattning

Norra Djurgårdsstaden är ett av de stadsutvecklingsområden som planeras för att bemöta Stockholms ökade behov av bostäder, arbetsplatser, service och infrastruktur. När området är fullt utbyggt bedöms drygt 10 000 nya bostäder och mer än 30 000 nya arbetsplatser finnas där. Norra Djurgårdsstaden utgör även ett så kallat miljöprofilområde, där innovativa lösningar för en hållbar stadsutveckling ska prövas.

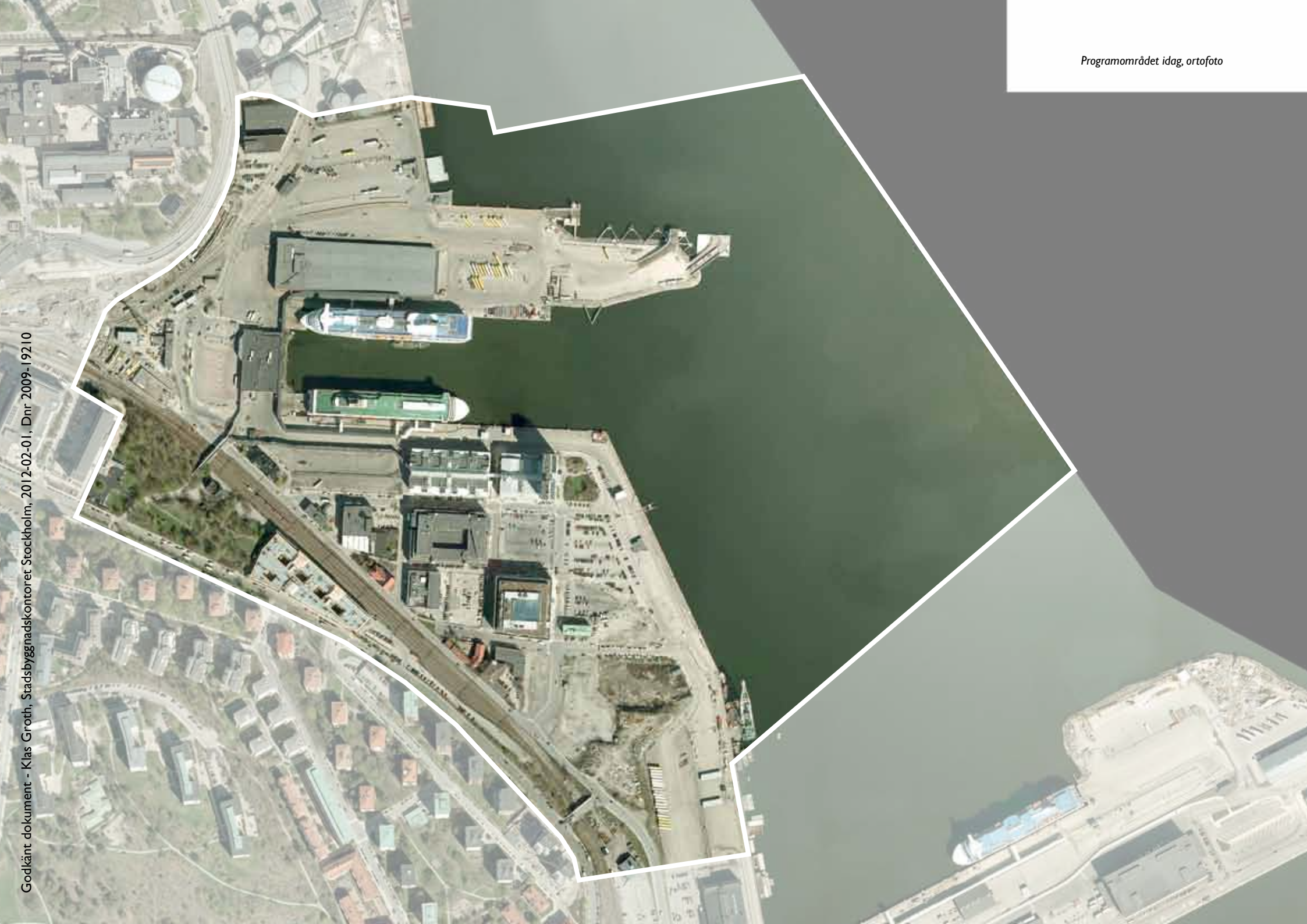
Södra Värtahamnen har historiskt varit ett område som använts som hamn och för hamnanknutna verksamheter. Under de senaste årtiondena har hamnverksamheten minskat i omfattning och andra typer av verksamheter har börjat etableras. Som en del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden ska Södra Värtahamnen nu utvecklas till en stadsdel med blandade funktioner som kontor, bo-

städer, handel och service, samordnat med ett bevarande av befintlig färje- och kryssningsverksamhet.

Detta förslag till *Fördjupat Program för Södra Värtahamnen* beskriver en möjlig utveckling av området. Stadens målsättning är att den nya stadsdelen ska utvecklas i samklang med ett bevarande och en utveckling av den intelligande hamnverksamheten. Programmet redogör för de strategiska avväganden som behöver göras för att nå stadens mål om en levande och attraktiv stad, en ny entré till Stockholm och etablering av företagande, handel och boende i en unik miljö. En bild av hur den nya stadsmiljön kan gestaltas och utformas för att tillsammans med innovativa miljölösningar utgöra en spännande, dynamisk och attraktiv stadsdel presenteras.

Södra Värtahamnen har potential att kunna erbjuda goda boende- och vistelsekvaliteter med sin närhet till vattnet och skärgården, rekreationsytorna på Gärdet och Djurgårdens vidsträckta naturområden. Det offentliga rummets struktur och gestaltning har här en avgörande betydelse, också för att öka områdets integration med staden i övrigt. Området bedöms sammantaget kunna inrymma ca 1000 bostäder och ca 20 000 nya arbetsplatser. Hamnen med sina färje- och kryssningsterminaler och stora fartyg är ett spektakulärt inslag i stadsmiljön. Flödena med resenärer till och från färjorna ger ett viktigt tillskott till folklivet på gator och platser och innebär ett förstärkt underlag till butiker och restauranger i närområdet. Samtidigt finns konfliktpunkter mellan hamnverksamheten och de tänkta bostäderna, främst i form av bullerpåverkan från fartyg som ligger i hamn och från lossning, lastning och transporter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett genomförande av detaljplaner för ny bebyggelse sammantaget kan innebära betydande miljöpåverkan och därför har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats för Södra Värtahamnen som helhet. De väsentliga frågorna att belysa har bedömts vara buller, risker, markföroreningar, vatten, luftkvalitet, natur- och kulturmiljö, rekreation och trygghet, klimat och energi samt stads- och landskapsbild. Av vikt är även att belysa eventuella konsekvenser för berörda riksintressen, främst hamnen med kommunikationsanläggningar och Stockholms innerstad med Djurgården. Delar av områdets planerade bebyggelse kan vara av sådant slag som inte innebär betydande miljöpåverkan. Detta klargörs i samband med framtagande av varje enskild detaljplan.





## English summary

The City of Stockholm is growing and will within a soon future accommodate some one million inhabitants. To meet future demands the City's strategy for growth and development builds upon e.g. densification of the city and regeneration of existing areas. So called "redevelopment" areas are identified as one important resource to implement the strategy.

The "Stockholm Royal Seaport" is one of the redevelopment areas identified to meet future demands for housing, work places, social and commercial services and infrastructure. When implementation of the area is finalized some 10 000 new housing units and approximately 30 000 new work places will be accommodated in a mixed use, high dense built environment along with the existing harbour. The Stockholm Royal Seaport is also one of three areas in Stockholm where innovative solutions will be identified for state-of-the-art sustainable urban development.

The Waterfront has since the 1870s been used for harbour related activities. During recent decades, the harbour activities has decreased in volume and other forms of land use have partially developed. As one of several districts within the Stockholm Royal Seaport, the Waterfront will be developed for mixed uses, e.g. housing, work places, retail and different social and commercial services along with preserved ferry and cruising terminals.

This draft master plan for the Waterfront, describes and illustrates a possible development of the area. The ambition of the City is to develop a new urban district coordinated with a continued harbour activity in the form of ferry and cruising terminals. The master plan illustrates some of the strategic considerations that needs to be managed to reach the goals of a vibrant and attractive urban environment, a new entrance to Stockholm from the water, and finally, the establishment of housing, social and commercial services in a unique urban setting.

The plan indicates how the area structurally and functionally can be designed, as well as, coordinated with innovative environmental solutions to offer an exciting, dynamic and attractive new urban district.

The Waterfront has the potential to provide for a qualitative urban environment, especially in terms of housing and public realm, considering the close vicinity to the sea and the archipelago, as well as surrounding vast recreational and natural areas. To enhance the integration of the Waterfront with the surrounding city, the provision and design of public space (public realm) has been identified to be a key factor. The area has been assessed to accommodate some 1 000 new housing units and approximately 20 000 new work places. The harbour, with its large ferries and cruising ships can be a spectacular feature in the urban setting. The expected vast flow of travelers to and from the terminals, enhances public life in the area and supports local services in the

form of e.g. shops and restaurants. While the plan indicates how the city physically can be integrated with the harbour, there are environmental considerations to manage, primarily noise pollution from ships at quay but also related harbour activities including transports.

The City has assessed that implementation of the master plan can have various environmental implications that needs to be managed. Hereby, an environmental impact assessment has been developed for the Waterfront area. The primary environmental issues to consider are e.g. noise pollution, risks and hazardous goods, soil pollution, water and air quality, natural and cultural interests, recreation and safety, climate change and energy, and finally, implications for the urban landscape. Possible implications for the harbour activities are also vital to consider, as well as any impacts on the inner city of Stockholm in terms of cultural heritage.

# I. Bakgrund och syfte

## Bakgrund

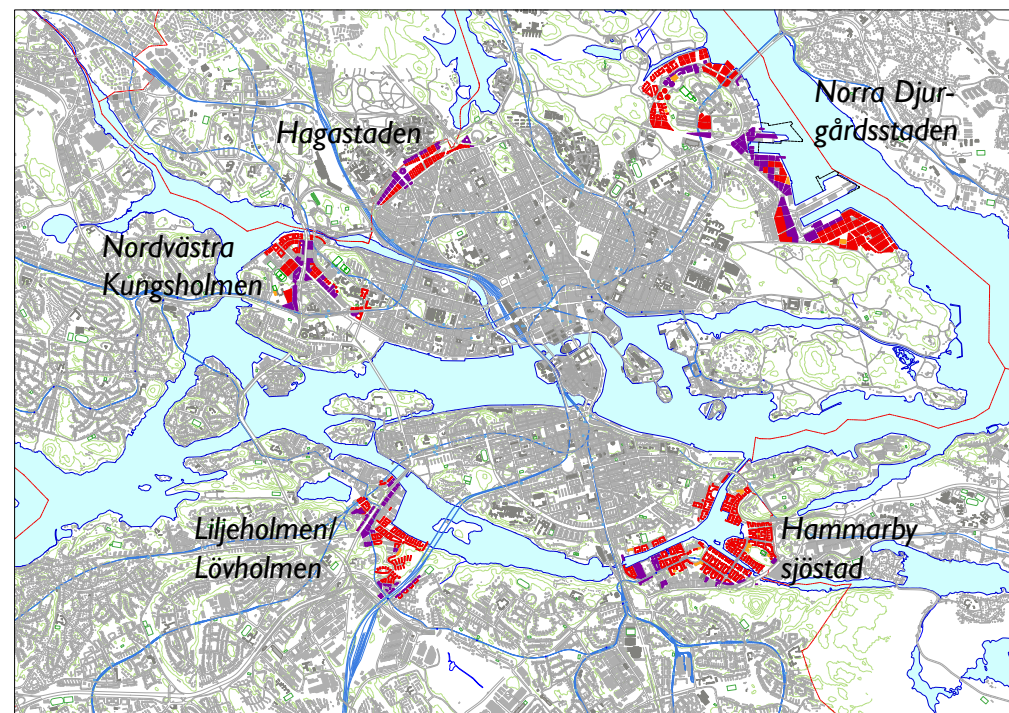
Stockholm växer och utvecklas. År 2030 har Stockholms stad vuxit till närmare en miljon invånare och hela regionen till 3,5 miljoner invånare. Stadens strategi att möta det ökade behovet av arbetsplatser, bostäder och infrastruktur både på kort och längre sikt, har till stora delar sitt ursprung i stadens Vision 2030 likaväl som i Stockholms översiktsplan – Promenadstaden<sup>1</sup>. Översiktsplanen pekar på att staden ska utvecklas genom förtätning vilket långsiktigt innebär att både mark och andra resurser kan användas mer effektivt. Staden har som del i strategin identifierat ett antal så kallade stadsutvecklingsområden inom vilka merparten av det uppskattade behovet av till exempel bostäder kan tillgodoses. Ett av dessa stadsutvecklingsområden är Norra Djurgårdsstaden.

Norra Djurgårdsstaden är belägen längs randzonen till stadens centrala delar. Området planeras för en omfattande stadsomvandling med blandad bebyggelse inklusive bostäder,

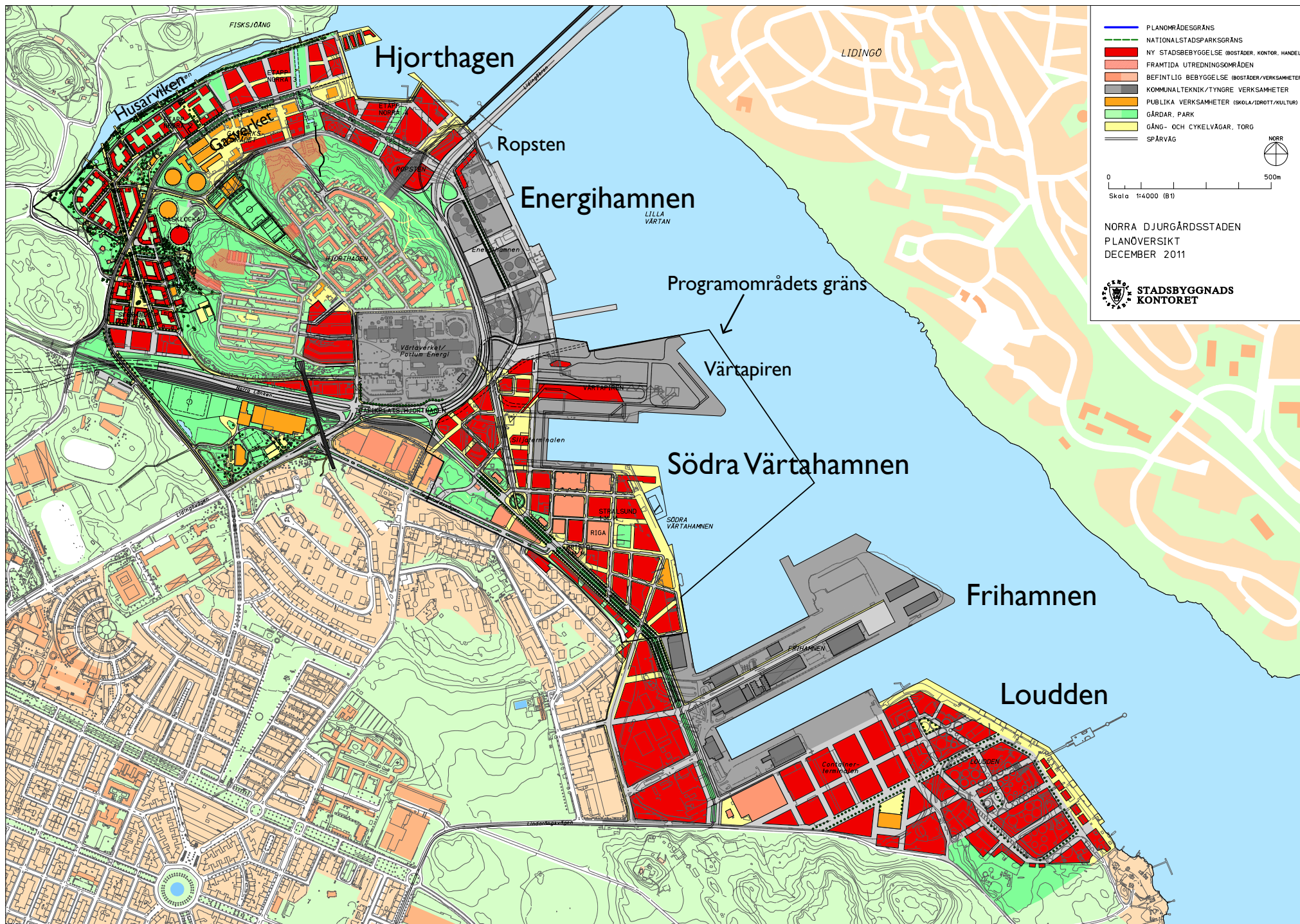
arbetsplatser och kontor samt social och kommersiell service, parallellt med utbyggnad av ny infrastruktur. Området inrymmer idag ett antal för Stockholm viktiga funktioner, framför allt hamnverksamhet och energiförsörjning. Planeringsinriktningen innebär att dessa funktioner bevaras och utvecklas i samklang med en stadsutveckling i övrigt. Norra Djurgårdsstaden sträcker sig från Husarviken, Gasverksområdet och Ropsten i norr, till Frihamnen och Loudden i söder. Det aktuella programområdet Södra Värtahamnen utgörs av områdets centrala delar som idag präglas av den hamnverksamhet som bedrivs av Stockholms Hamnar.

Planeringen av området i stort påbörjades redan under 2001 utifrån ett övergripande program för hela området<sup>2</sup>. Detta program har sedan följts upp av ett mer avgränsat och konkretiserat *Fördjupat Program för Hjorthagen*<sup>3</sup> (Gasverksområdet), likaväl som ett antal detaljplaner. En utbyggnad av Hjorthagen har inletts och den första bostadsetappen påbörjades under 2011. Förslag till detaljplaner har

Översikt över Stockholms stadsutvecklingsområden

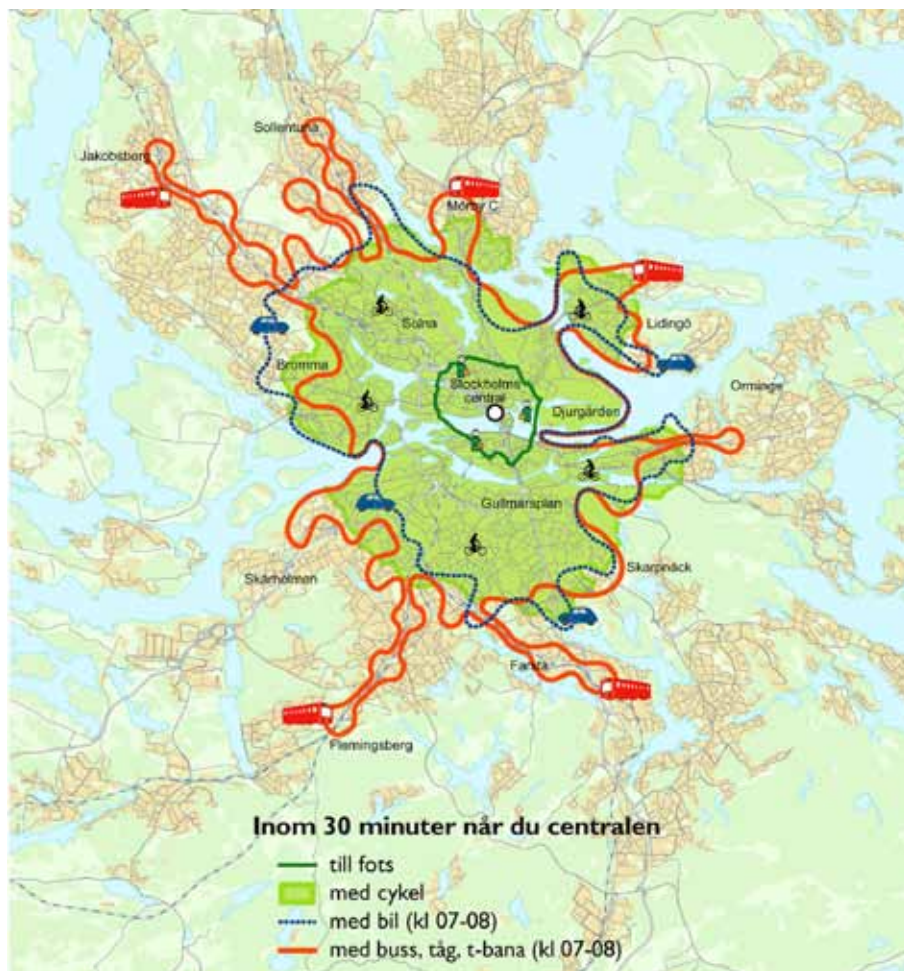








Schematisk bild över reseavstånd till/från centrala Stockholm med olika färdmedel  
(Bild: Trafikkontoret, Stockholms stad)



tidigare även upprättats för Södra Värtahamnen<sup>4</sup> med utgångspunkt från det övergripande programmet. Planeringsinriktningen var i huvudsak bostadsbebyggelse, och staden kunde efter genomfört samråd kring dessa (2005) konstatera att planeringsföresattningsarna behövde förtydligas och vidareutvecklas, bland annat avseende relationen till riksintresset Stockholms hamn. I samband med samrådet fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag<sup>5</sup> att liksom för Hjorthagen upprätta ett *Fördjupat program för Södra Värtahamnen*.

Parallellt och samordnat med stadens planering har Stockholms Hamnar påbörjat en översyn av hamnverksamheten, bland annat genom framtagandet av Vision 2015. Visionen syftar till att övergripande belysa hur en utveckling av hamnverksamheten kan vara förenlig med den planerade stadsutvecklingen. Strategin innebär bland annat att den tyngre hamnverksamheten flyttas till alternativa lägen i regionen och att Värtahamnen och Frihamnen därmed kan utvecklas vad avser kryssnings- och färjeverksamheten. Stockholms Hamnar har under 2011 erhållit miljötillstånd för dels hamnverksamheten dels en utbyggnad av Värtapiren vilket ligger i linje med den tidigare upprättade visionen. Den omvandling som sker i Stockholms hamnområde är inte unik.

Liknande stadsutvecklingsprocesser har skett och pågår i hamnstäder runt om i världen som en följd av förändringar i hamnverksamheten.

I övrigt planerar staden i samverkan med andra aktörer för en förnyelse och ett mer effektivt nyttjande av Energihamnen, energianläggningar inom Värtaverket samt en utbyggnad av väginfrastrukturen genom en ny trafikplats – Hjorthagsmotet – som ansluter till Norra Länken och Lidingövägen. Staden planerar i samverkan med SL för en utbyggnad av spårtrafik i området, Spårväg City.

Stockholms stad beslutade under 2009 att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett av tre områden med särskild miljöprofil. Det innebär att särskilda satsningar ska göras för en hållbar utveckling, med bland annat innovativa lösningar som befäster Stockholms position som ledande huvudstad i bland annat klimatarbetet. Visionen för miljöprofileringen innebär bland annat att Norra Djurgårdsstaden ska vara en funktionsblandad stadsdel med varierade typologier och upplåtelseformer. Genomgående ska området utformas med en mycket hög arkitektonisk kvalitet och erbjuda ett stadsrum som är levande och tillgängligt för alla. Området integreras väl med omgivande befintliga områden och bildar en gemensam







Det övergripande syftet med det fördjupade programmet är att aktualisera och klargöra planeringsförutsättningarna för en bebyggelseutveckling inom området utifrån stadens översiktsplan likaväl som tidigare beslut för områdets utveckling,

genom att

- \* belysa förutsättningarna för en utveckling av området i samklang med bevarande och utveckling av kringliggande verksamheter, till exempel hamnverksamhet och energianläggningar,
- \* ge förslag till en god bebyggd miljö avseende innehåll, volym och skala och hur den relaterar till omgivande natur- och kulturlandskap,
- \* övergripande redogöra för de strategiska avväganden som är nödvändiga att ta ställning till samt översiktligt beskriva konsekvenserna av planerad bebyggelseutveckling samt
- \* ligga till grund för efterföljande detaljplanering för områdets olika delområden.

stadsdel där utvecklingen av stad, hamn och natur sker i samverkan.

Mot bakgrund av de förändrade planeringsförutsättningarna ser staden en möjlighet att återuppta planeringen för en utbyggnad av området. Föreliggande förslag till *Fördjupat program för Södra Värtahamnen* utgör ett ramverk för planerad utveckling, och är avsett att följas upp av ett antal detaljplaner i den fortsatta planeringen.

### Programmets syfte

I takt med att utvecklingen av stadsutvecklingsområdet fortskrider och därmed att planeringsförutsättningarna förändras, finns ett behov av att aktualisera och konkretisera hur Södra Värtahamnen specifikt kan komma att utvecklas. Stadens målsättning är att utveckla en ny, blandad bebyggelse i området. Med utgångspunkt från tidigare planering har förutsättningarna för en bebyggelseutveckling

förändrats och delvis förtydligats. Det fördjupade programmet syftar till att på en mer konkretiserad nivå redovisa vilka strategiska frågor som behöver klargöras inför kommande detaljplanering. Programmet för Södra Värtahamnen avser därmed lyfta de övergripande förutsättningarna för planerad utveckling, och utgör ett verktyg för att dels beskriva de strategiska överväganden som är nödvändiga att hantera, dels ange de övergripande målen för den planeringsinriktning som angetts. Det för-

djupade programmet avser således behandla frågeställningar som inte hanteras i enskilda detaljplaner. Genom programmet finns en möjlighet att på ett tidigt stadium i planeringen åskådliggöra en möjlig bebyggelseutveckling likaväl som konsekvenserna av denna.

Som ett led i att beskriva planerad utveckling av området efter det syfte som anges här har ett antal ledord och nyckelbegrepp identifierats som vägledande i planeringen. Med dessa

Färjor vid kaj i Värtabassängen

## Ledord och nyckelbegrepp:

- \* Stad och hamn i samverkan
- \* En levande, trygg och hållbar stadsdel i världsklass
- \* God tillgänglighet och integration i staden med effektiva kommunikationer
- \* Närhet till vattnet, staden och djurgårdslandskapet
- \* Goda förutsättningar för boende, arbete och service inom ramen för
- \* en modern, attraktiv och funktionell stadsmiljö

som utgångspunkt visar och illustrerar programmet en möjlig struktur för den planerade bebyggelsen tillsammans med ett förslag till markanvändning och innehåll. Förslaget ska dock inte betraktas som ett färdigt gestaltungsförslag utan fortsatt arbete kring dessa frågor utgör del av detaljplanprocesserna. Områdets utveckling är avhängig andra beslut vilket innebär att en strategi för områdets utbyggnad i etapper över tid behöver formuleras i samverkan med berörda parter. Alternativa

utbyggnadsmöjligheter redovisas i förekommande fall.



## 2. Stadsbyggnads- och planeringsprocessen

**Norra Djurgårdsstaden utgör ett av stadens större och mer komplexa utvecklingsområden för ny bebyggelse. Området inrymmer idag ett antal viktiga anläggningar som utgör del av stadens försörjningssystem, men också kvaliteter och miljöer som behöver värnas för ett attraktivt Stockholm. För området Södra Värtahamnen innebär detta att stor hänsyn behöver tas till omgivande bebyggelse och landskap, hamnverksamheten etc.**

Områdets storlek och komplexa planeringsförutsättningar innebär att utvecklingen kommer att pågå under lång tid. Detta innebär dels att själva genomförandet i form av byggplats-etableringar med mera kommer att vara påtagligt i områdets olika delar över tid, men också att de erfarenheter som vinnas i planering och genomförande av de första utbyggnadsetapperna kan analyseras och vidareutvecklas inför kommande etapper. Programmet ligger till grund för efterföljande detaljplanering, men ska samtidigt betraktas som en dynamisk och levande handling som kan komma att revideras och utvecklas efter hand. Programmet hanterar därför inte alla frågor i alla avseenden.

Under planeringsprocessen, som översiktligt beskrivs i illustrationen på nästa sida, görs återkommande avstämningar med berörda nämnder och styrelser. Det är först i samband med att en detaljplan antas av stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige (15) som det fastslås hur den framtida byggda miljön kan komma att utformas. Detaljplanen ligger sedan till grund för efterföljande bygglovprövning (18). Det är endast detaljplan och bygglov som kan prövas i juridisk instans.

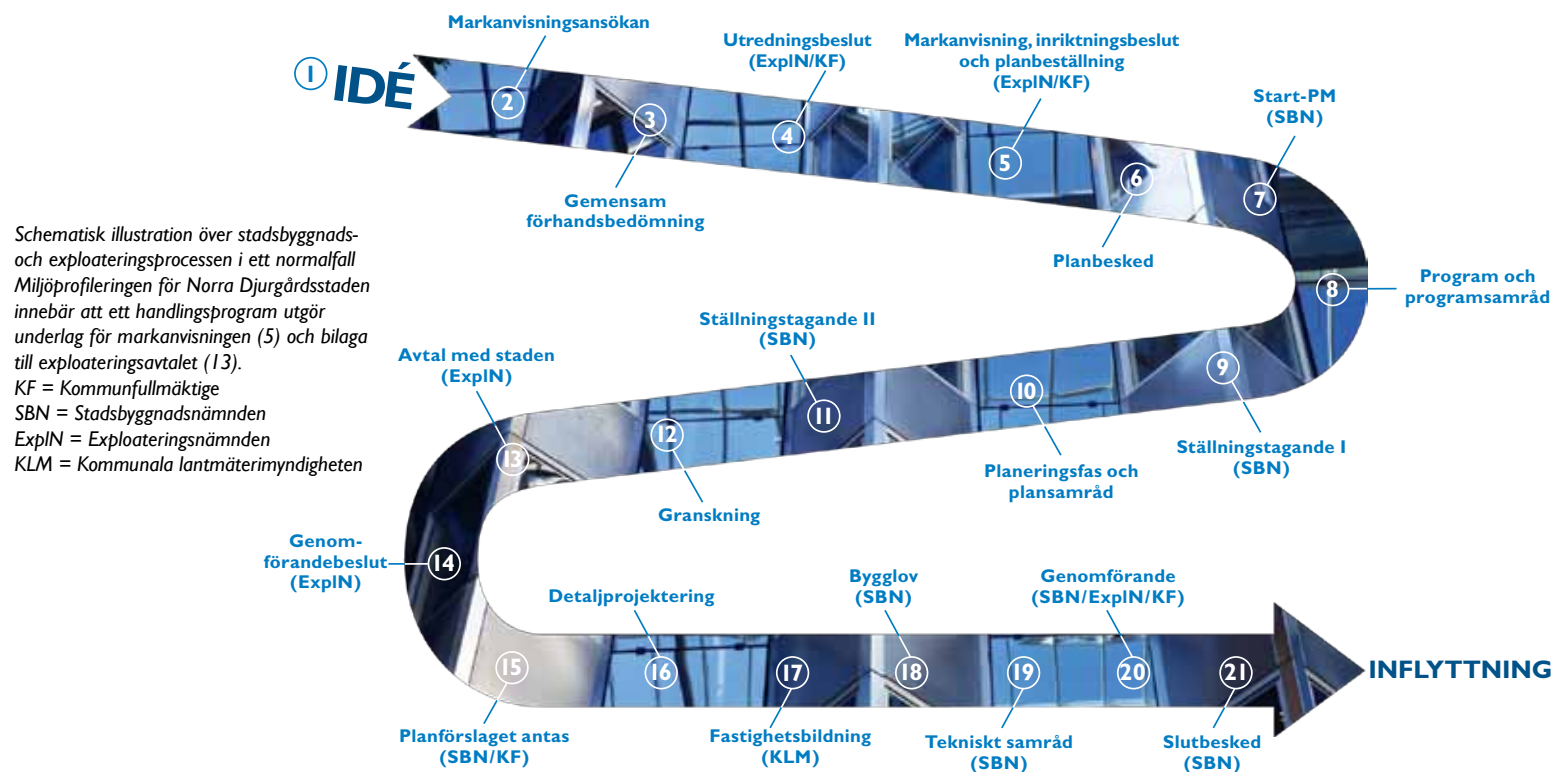
Parallellt med framtagande av detaljplaner upprättas exploateringsavtal (13) som tillsammans med handlingsprogram ligger till grund för områdets utveckling. Exploateringsavtalen reglerar samverkansformerna mellan staden och andra aktörer, till exempel vad gäller upplåtelse av mark. Handlingsprogrammen anger de miljökrav som staden som markägare ställer i samband med planering, byggande och drift av bebyggelsen i de olika utbyggnadsetapperna.

Vid behov kan tillståndsprövningar komma att ske för befintliga och planerade verksamheter i området. Dessa sker efter olika lagstiftningar, bland annat utifrån miljöbalkens bestämmelser. Detta innebär att även beslutsfattande instanser utanför stadens organisation kan komma att ha inflytande över områdets utveckling.

För närvarande kan följande översiktliga tidplan ligga till grund för områdets utveckling:

Upprättande av programhandling	Fjärde kvartalet 2011
Remittering och samråd av programmet	Första kvartalet 2012
Godkännande i bland annat stadsbyggnadsnämnden	Andra kvartalet 2012
Detaljplanering, första etapperna	2012-2013
Byggnation påbörjas	2013-2014
Första färdiga byggnad	2014-2015





Schematisk illustration över stadsbyggnads- och exploateringsprocessen i ett normalfall. Miljöprofileringen för Norra Djurgårdsstaden innebär att ett handlingsprogram utgör underlag för markanvisningen (5) och bilaga till exploateringsavtalet (13).

KF = Kommunfullmäktige  
SBN = Stadsbyggnadsnämnden  
ExplN = Exploateringsnämnden  
KLM = Kommunala lantmäterimyndigheten

Efter programmets godkännande påbörjas arbetet med detaljplanering för olika delområden. Indelning i detaljplaneområden sker först efter det att en möjlig utbyggnadsordning klargjorts avseende tid och innehåll. Utbyggnaden av hela programområdet bedöms i nuläget sträcka sig fram till 2023.

Programmet ligger till grund för en för området heltäckande miljöbedömning enligt 5 kap 18 § PBL/6 kap MB med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB)<sup>7</sup>. En behovsbedömning har upprättats med förslag till miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och innehåll. Samråd om behovsbedömningen har skett med Länsstyrelsen. Miljökonsekvensbeskrivningen omfattar hela områdets planerade utbyggnad. För varje enskild detaljplan görs

sedan en förnyad behovsbedömning för att avgöra om detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan. I det fallet kommer fördjupade studier att göras i fördjupnings-PM som bilägs den övergripande MKB:n.

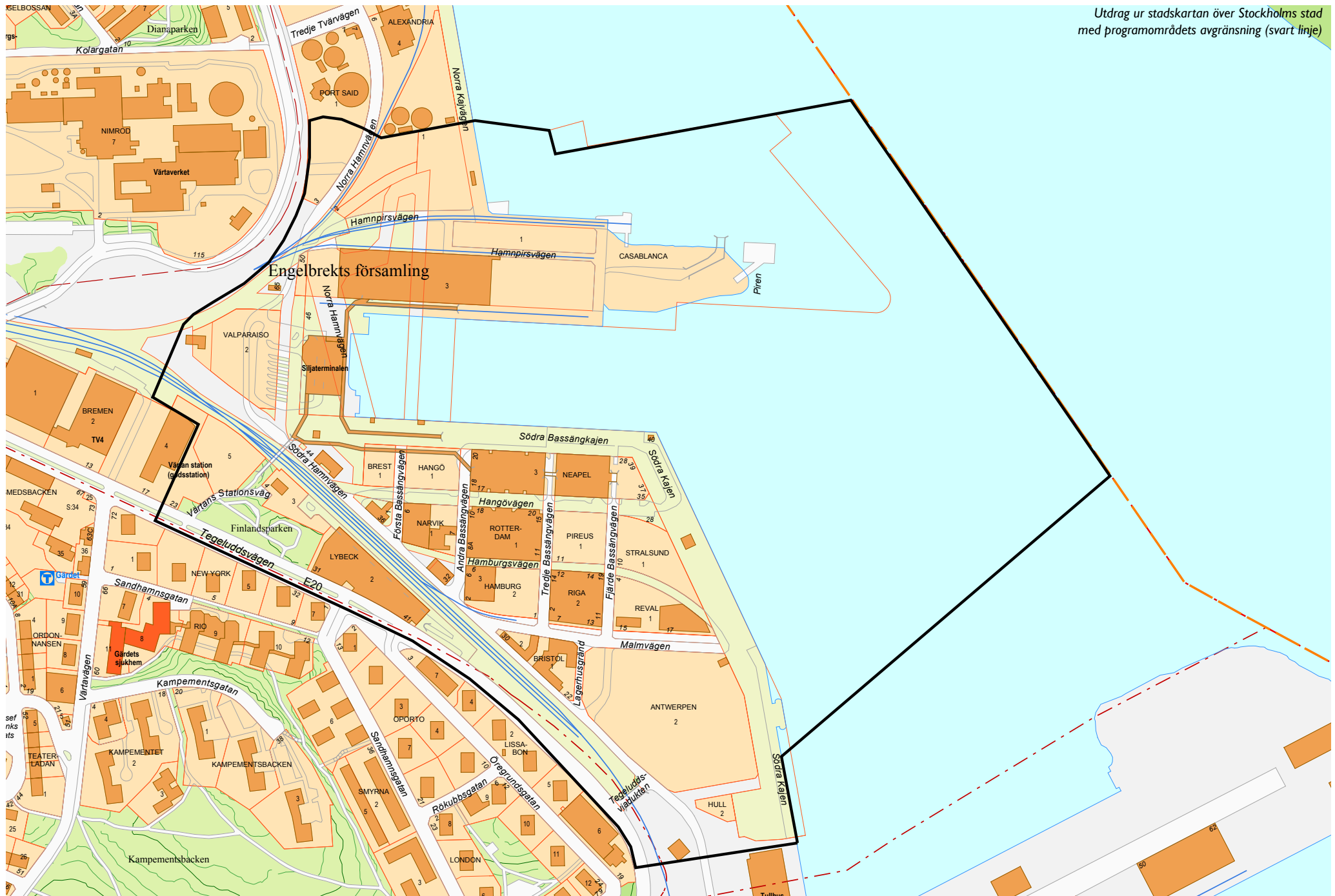
Som underlag till programmet och miljökonsekvensbeskrivningen har även upprättats en analys av områdets trafikförsörjning<sup>8</sup>, en utredning om det offentliga rummet<sup>9</sup>, en inledande riskanalys<sup>10</sup> samt beräkningar av påverkan från buller<sup>11</sup> och luftföroreningar<sup>12</sup>.

### Fortsatt arbete

Det fördjupade programmet anger planeringsinriktningen för områdets utveckling. Här hanteras i huvudsak de strategiska frågor som

behöver prövas. Efter genomfört samråd görs en återkoppling till stadsbyggnadsnämnden. Efter nämndens godkännande finns möjlighet att påbörja efterföljande detaljplanearbete.

I samband med detta görs mer detaljerade utredningar och studier över den planerade bebyggelsen, dels vad avser markanvändning, struktur och volym, dels vad gäller utformning och gestaltning av bebyggelsen och den offentliga miljön. Detta arbete, som kan komma att ske i form av så kallade parallella arkitektuppdrag, upphandlingar eller tävlingar i olika former, relaterar bland annat till en övergripande stadsbyggnadsstrategi för området likaväl som Stockholms översiktsplan med byggnadsordning och Arkitektur Stockholm.



# UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

*Utvecklingen av den planerade stadsdelen Södra Värtahamnen innebär att beaktanden och hänsynstaganden behöver göras till en rad förutsättningar och faktorer. Den planerade bebyggelsen har som utgångspunkt stadens övergripande strategier och målsättningar likaväl som de strategiska beslut som fattats specifikt för området Norra Djurgårdsstaden. Av vikt för områdets utveckling är även relationen till befintliga eller planerade verksamheter inom och i anslutning till området. Några av de identifierade planeringsförutsättningarna behöver i vissa avseenden ses i ett mycket bredare och större perspektiv. För vissa frågor har antaganden gjorts för att kunna sätta in den planerade bebyggelsen i ett framtida sammanhang.*

### 3. Programområdet

#### Ett område i kontinuerlig utveckling

Stockholm har historiskt utgjort en viktig nod för sjöfarten, handeln och resandet kring Östersjön. I modern tid har området vid Lilla Värtans vatten sedan slutet av 1800-talet utgjort en viktig del i detta sammanhang, och genom en successiv utveckling av hamn- och industriverksamheten har området kommit att ha en central roll för Stockholms och regionens försörjning. 1879 förvärvade staden mark för hamnändamål, bland annat för kolhantering, i ett vid den tiden relativt obebyggt område. Själva hamnen byggdes 1879-1886, och 1882 öppnades järnvägen för både gods- och persontransporter<sup>13</sup>. I samband med detta uppfördes även den stationsbyggnad, ritad av Adolf Edelsvärd, som fortfarande står kvar. En viktig förändring för sjöfarten var ångbåtarnas inträde på marknaden på 1870-talet.

Hamnverksamheten i Värtahamnen utvecklades sedan successivt under början av 1900-talet, bland annat genom fördjupning, utfyllnader och anläggandet av nya pirar. Hamnen kom då att bli en massgodshamn för hantering av bulkvaror, järn, kol, papper etc. Färjetrafiken till Finland inleddes 1966 av Silja Line, en verksamhet som utvecklades ytterligare fram till slutet av 1980-talet.

Parallellt med utvecklingen av Värtahamnen köpte staden successivt in mark söderut mot Frihamnen och Loudden. Frihamnen invigdes 1926 och Ford öppnade en fabrik i området samtidigt som en rad andra verksamheter etablerades under första hälften av 1900-talet. Fram tills idag har hamnområdet sammantaget utgjort en fullvärdig miljö för olika hamnrelaterade funktioner.

Över tid har områdets karaktär förändrats från att ha varit en småskalig, levande hamnmiljö, till att idag vara en storskalig hamnanläggning med delvis stora överytor. Dagens hamnverksamhet är i princip koncentrerad till Värtapiren i norr och Frihamnspiren och Loudden i söder. Energianläggningar och lättare industriverksamhet finns norr om programområdet i den så kallade Energihamnen (Norra Värtahamnen). Denna utveckling har gradvis öppnat för en omvandling av programområdet med tillskott av ny bebyggelse med andra funktioner bland annat under 1980-talet. Under de senaste decennierna har de sista kvarlevorna av den tidigare hamnverksamheten inom Södra Värtan i stort sett försvunnit, då oljecisterner och lagerbyggnader har rivits. Stora delar av den mark som frigjorts används nu som parkering i väntan på områdets vidare utveckling.





# Historiska bilder från Värtahamnen

Överst t v: Elektricitetsverket i Värtan (1931)

Underst t v: Värtahamnen med Värtaverkets kontor i förgrunden (årtal okänt)

Underst t h: Värtahamnen och Frihamnen sett mot söder (1931)

(Bilder: Stockholmskällan)



## 4. Stockholms stads program och visioner

### Stockholms vision 2030 och Promenadstaden

Stockholms stad arbetar aktivt för att främja en fortsatt tillväxt och befolkningsökning, vilket ställer stora krav på att vidareutveckla allt från goda livsmiljöer och effektiva kommunikationer till ett gott företagsklimat och service. Tillväxten ställer också höga krav på att Stockholm fortsätter att utveckla arbetet med miljö- och hållbarhetsfrågor. Utmaningen ligger till stor del i att möta den växande storstadens behov och samtidigt bevara stadens skönhet och de värden som gör just Stockholm unikt, till exempel närheten till vatten och natur. Till år 2030 bedöms Stockholms stad ha vuxit till närmare en miljon invånare och hela regionen till 3,5 miljoner invånare.

I Vision Stockholm 2030<sup>15</sup>, som togs fram 2007 av staden tillsammans med andra regionala aktörer för Stockholms utveckling och en hållbar tillväxt, presenteras tre teman och ett antal karaktärsdrag som ska visa hur det är

att bo, verka i och besöka Stockholm år 2030. Stockholm ska bland annat vara en mångsidig och upplevelserik storstad i världsklass, med unika stadsmiljöer som kombinerar storstadens puls med närheten till natur och vatten och lockar besökare från hela världen. Staden ska vara innovativ och växande men också tillgänglig och trygg för dess medborgare.

Stockholms strategi att bygga staden inåt utgår från Översiktsplan 99<sup>16</sup>. I översiktsplanen pekas ett antal så kallade stadsutvecklingsområden ut, vilka i huvudsak utgörs av tidigare industri- och hamnområden som idag ofta har en låg grad av markutnyttjande. Samtidigt innebär deras läge i staden en potential att utveckla nya attraktiva och urbana stadsdelar. Denna strategi följs nu upp genom Promenadstaden – stadens nyligen antagna översiktsplan. En sådan utveckling tillsammans med en effektiv kollektivtrafikförsörjning, bättre samband och tillgänglighet mellan olika stadsdelar och områden, innebär att Stockholm bedöms kunna utvecklas på ett mer hållbart sätt.

### Arkitektur Stockholm

I samband med att Promenadstaden antogs gavs ett uppdrag till stadsbyggnadsnämnden att konkretisera översiktsplanens stadsutvecklingsstrategier. Detta sker under samlingsnamnet Arkitektur Stockholm, ett arbete som ska utgöra en plattform för en fortsatt konstruktiv debatt kring Stockholms utveckling. Sammantaget ska arbetet mynna i en strategi för stadens gestaltning, en redovisning av stadens värden och karaktärer, likaväl som i ett antal råd och riktlinjer. Samråd har nyligen genomförts om ett förslag kring stadens gestaltning, i vilket det lyfts aspekter som ett rikt och levande stadsliv, attraktiva stadsmiljöer och en hög arkitektonisk kvalitet för en hållbar utveckling.<sup>17</sup>

### Stockholms parkprogram

Stockholm är en attraktiv storstad som växer och förtätas, vilket medför ett behov av att förnya och utveckla stadens grönområden,







Vy över Södra Värtahamnen och Energihamnen från Lidingö

parker och natur. I samband med förtätningen kan tillfälle och möjlighet ges till investeringar i såväl nya som befintliga grönområden för att förstärka grönstrukturens värden och användbarhet. Många aktörer inom staden är delaktiga i parkernas utveckling och förvaltning. Stockholms parkprogram syftar till att förmedla gemensamma riktlinjer och förhållningssätt med målet att på bästa sätt utnyttja det värde och den potential Stockholms parker och natur har. Ambitionen är också att skapa en mångfald och variation av gröna rum i staden, såväl stillsamma platser för ro och avkoppling som aktivitetsytor för spontanidrott och möten av olika slag. En uppdatering av Stockholms parkprogram pågår.

### **Program för utvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden**

Ett övergripande program för stadsutvecklingsområdet Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden presenterades 2001<sup>2</sup>. I programmet anges att området (idag Norra

Djurgårdsstaden) besitter en potential att inrymma cirka 10 000 nya bostäder samt cirka 30 000 arbetsplatser, med tillhörande social och kommersiell service. Ett remiss- och samrådsförfarande kring programmet med tillhörande underlag genomfördes under 2002-2003. Stadsbyggnadsnämnden beslutade med samrådsförfarandet som grund att fortsätta planeringen för vissa avgränsade områden i Gasverksområdet och Södra Värtahamnen.

Sedan programmets upprättande har planeringsförutsättningarna förändrats vilket har föranlett en fördjupning och aktualisering av programmet för mer avgränsade områden, bland annat i syfte att hantera planeringsfrågor som berör ett större område än en enskild detaljplan. Detta gjordes till exempel för området Hjorthagen och Gasverksområdet under 2007<sup>3</sup> då strategiska avvägningar och bedömningar kring planeringsinriktningen med tillhörande miljöfrågor behandlades. I samband med att en miljökonsekvensbeskrivning togs fram för området genomfördes samråd även kring själva programförslaget.

### **Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden**

Stockholms kommunfullmäktige har beslutat att Norra Djurgårdsstaden är ett av tre områden som ska ges en tydlig miljöprofil (de övriga är Lövholmen och renoveringen av miljonprogrammen). Detta innebär att Norra Djurgårdsstaden ska bli ett föredöme för hållbart stadsbyggande. Området ska därmed också vara ett nationellt och internationellt skyltfönster, där innovativ teknik och kreativa lösningar utvecklas och visas upp och som bygger på ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Norra Djurgårdsstaden har valts ut av Clinton Climate Initiative<sup>18</sup> som ett av 18 projekt i världen som har goda förutsättningar att bli klimatpositiva stadsdelar.

Ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling<sup>19</sup> i Norra Djurgårdsstaden har tagits fram utifrån den vision och de fokusområden som identifierats. Syftet med

programmet är att tillhandahålla övergripande och operationella mål samt åtgärder inom olika sektorer. Programmet, som godkändes av kommunfullmäktige den 11 oktober 2010, har till syfte att vara styrande för miljöarbetet under planerings-, projekterings-, produktions- och förvaltningsskedet.

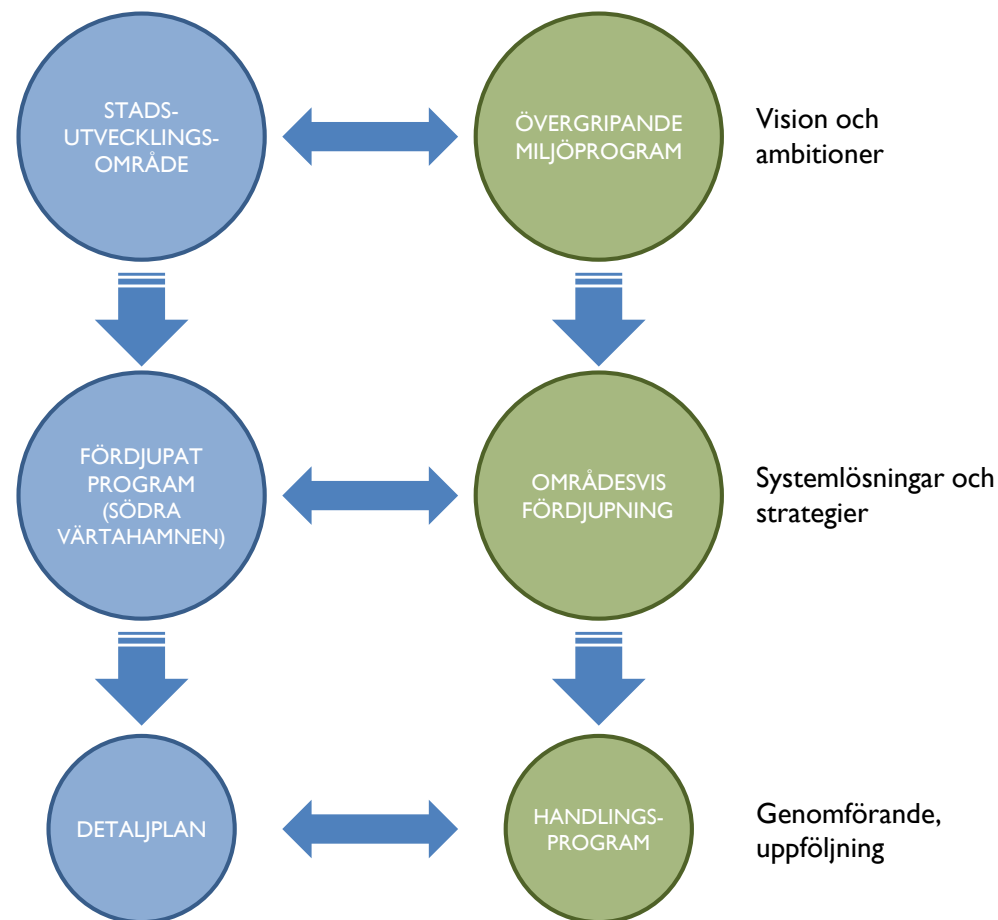
För att ytterligare konkretisera det övergripande miljöprogrammet efter specifika förutsättningar som områdets olika delområden besitter, kommer fördjupningar av programmet att ske. Dessa baseras på systemstudier för till exempel energi, dagvatten och avfallsfrågor för avgränsade geografiska områden eller verksamheter, till exempel för området Södra Värtahamnen (se bild till höger som visar sambanden mellan processerna för planering och miljöprofilering).

Det övergripande miljöprogrammet, med stöd av områdesvisa fördjupningar, följs upp

med ett särskilt handlingsprogram för varje utbyggnadsetapp. Här anges specifika miljö- och hållbarhetskrav för det aktuella utbyggnadsområdet utifrån de övergripande och operationella målen i det övergripande programmet. Handlingsprogrammen kan omfatta krav kring till exempel kommande bebyggelse likaväl som för den offentliga miljöns funktion, planering och utförande. Miljöprofileringen av Norra Djurgårdsstaden innebär högre målsättningar och krav än de som normalt ställs i gällande regler i Miljöbalken, PBL (Plan- och Bygglagen) och BBR (Boverkets Byggregler) och som ligger till grund för all planering och byggande.

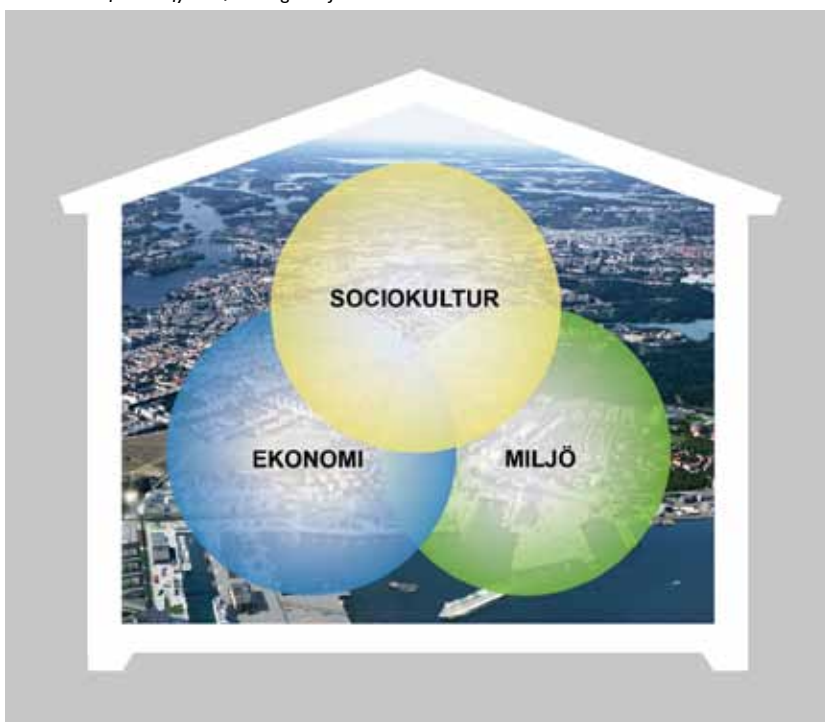
För att uppnå goda resultat krävs en utvecklad och god samverkan mellan staden, byggherrar och andra aktörer. Samtidigt är det väsentligt att betona stadens och aktörers olika roller i syfte att få till stånd en framgångsrik process.

Schematisk bild över sambanden mellan planprocessen för Norra Djurgårdsstaden och de dokument som styr miljöprofileringsarbetet.





Hållbarhet i ett stadbyggnadssperspektiv;  
sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekter  
inom ramen för den fysiska, rumsliga miljön



## Några definitioner

### Hållbar

Hållbar utveckling innebär en balans och samordning mellan ekologisk, ekonomisk och social utveckling enligt Brundtland-rapporten, 1987.

### Klimatpositiv

Med klimatpositiv utveckling menas en utveckling där netto-utsläppen av växthusgaser från ett projektområde är mindre än noll enligt den standard som utvecklas av Clinton Climate Initiative<sup>18</sup>. Genom att utföra en ”balansräkning för kol” för stadsdelen, med ett flertal ingående sektorer, kan man visa om stadsdelen är klimatpositiv. Var den geografiska gränsen/systemgränsen för beräkningen dras är väsentlig för utfallet av beräkningen.<sup>19</sup>

### Klimatneutral

Med klimatneutral menas att stadsdelen, byggnaden, anläggningen, produkten eller verksamheten inte har någon påverkan på jordens klimat. I en konkret situation, efter att alla möjliga utsläppsreduktioner vidtagits lokalt, kan kvarvarande utsläpp av växthusgaser i vissa fall kompenseras med investering i förnyelsebara energiprojekt eller trädplantering i andra områden (ofta utomlands) eller genom sk parkering av utsläppsätter (där utsläppsätter undandras utsläppsmarknaden).<sup>19</sup>

### Fossilbränslefri

Med fossilbränslefri menas att användningen av bensen, olja, kol, gas och andra fossila bränslen har fasats ut.<sup>19</sup>

## 5. Infrastruktur

### Vision 2015 – utveckling av Stockholms hamnar

Stockholms Hamn AB<sup>20</sup> presenterade under 2004 Vision 2015 som ett försök att samordna hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov. Utredningen utgör underlag för samordning med myndigheter och övriga berörda inför planering av området Norra Djurgårdstaden, med fokus på området Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Stockholms Hamnars styrelse har tagit beslut att arbeta i enlighet med Visionen.

Vision 2015 illustrerar en maximalt utbyggd hamnkapacitet i området som del i att möta regionens framtida behov av person- och godstransporter. I visionen föreslås hamnverksamheten koncentreras och effektiviseras vid befintliga pirar, bland annat genom fler och bättre fartygslägen. Genom dessa åtgärder bedöms märkta kunna frigöras för en stadsutveckling i övrigt. I visionen anges Värtahamnen hantera Finlandstrafiken medan

Frihamnen hanterar trafiken till och från Baltikum och Ryssland. Kryssningstrafiken till Stockholm hanteras både vid Stadsgårdskajen och Frihamnen, där en ny kryssningsterminal nyligen har invigts i ett tidigare hamnmagasin. Kryssningstrafiken i övriga innerstadshamnar berörs inte av visionen. Vision 2015 bygger även på att den tyngre hamnverksamheten i området flyttas till andra hamnlägen i regionen. Containerterminalen planeras att flyttas till Norvik i Nynäshamn, samtidigt som frågan om omlokalisering av oljehantering vid Loudden inte har klargjorts. Tillstånden för den pågående verksamheten där gäller till 2019.

Stockholms Hamnar har i samarbete med staden påbörjat ett genomförande av visionen genom att en ny detaljplan för Värtapirens utbyggnad har tagits fram. Detaljplanen<sup>21</sup> antogs i stadsbyggnadsnämnden under 2009 och innebär att Värtapiren förlängs ut i Lilla Värtan för att ge möjlighet till fler och bättre fartygslägen kring piren, bland annat ett nytt läge för tåg färja. På piren ges även utrymme



Den nya kryssningsterminalen på Frihamnspiren

Den planerade färjeterminalen på Värtapiren  
(Bild: Stockholms hamnar/Arkitektfirmaet C. F. Møller/Berg Arkitektkontor)

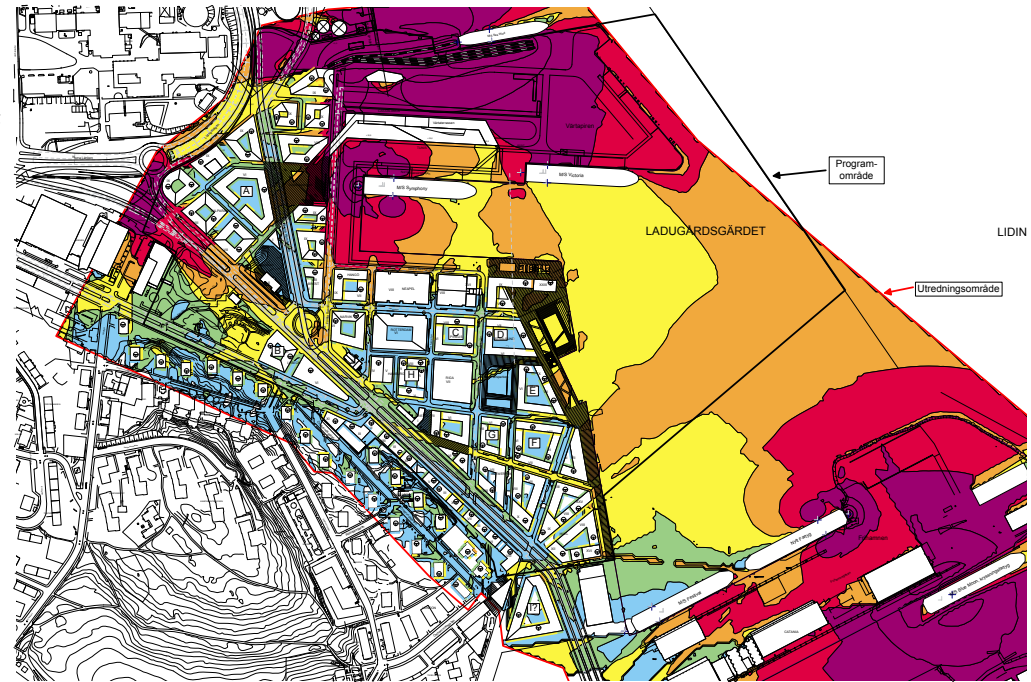


Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6)<sup>23</sup>

### Riktvärden för lågfrekvent buller

Tersband (Hz)	Ljudtrycksnivå (dB)
31,5	56
40	49
50	43
63	41,5
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

Karta som visar bullrets beräknade utbredning från hamnverksamheten nattetid (till och med kl sju på morgonen) i förhållande till ny bebyggelse. Grön och blå färg innebär att bullernivån ligger under riktvärdet för bostäder<sup>24</sup>. (Bild: Structor Akustik - kartan är beskuren)



Naturvårdsverkets allmänna råd om externt industribuller (SNV RR 1978:5 rev. 1983)<sup>24</sup>

Utomhusriktvärden för externt industribuller angivna som ekvivalent ljudnivå i dBA.				
Områdesanvändning <sup>1)</sup>	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge "FAST"
	Dag kl 07-18	Kväll kl 18-22 samt söndag och helgdag kl 07-18	Natt kl 22-07	Momentana ljud nattetid kl 22-07
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50	—
Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	50	45	40 <sup>2)</sup>	55
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor. <sup>3)</sup>	40	35	35	50

för uppställning av fordon samt en ny färjeterminal. Terminalens placering och utformning utgår ifrån hamnverksamhetens funktionella behov, men även ifrån möjligheten att integrera terminalen med den planerade stadsdelen.

I miljööverdomstolens dom för hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen - Frihamnen<sup>22</sup> har Stockholms Hamn AB fått ett antal villkor kopplade till buller. Sökanden ska bland annat senast vid idrifttagande av kaj inom de hamnytor som tillskapas genom den tillståndsgivna verksamheten erbjuda elanslutning till rederier med annan linjetrafik på hamnen än containertrafik. Inom övriga hamnytor ska hamnen senast två år efter lagakraftvunnen dom erbjuda elanslutning till rederier med sådan linjetrafik.

Miljööverdomstolens dom medförde även ett antal prövotidsförordnanden och föreskrifter. Bland annat ska hamnen i samråd med till-

synsmyndigheten och Lidingö stad under en prövotid utreda dels möjligheterna att minska bulleremissioner från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid närmaste befintlig bostad inte överstiger naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri samt, för lågfrekvent buller, riktvärdena i socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6), dels förutsättningarna att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Resultatet av utredningarna samt förslag till åtgärder och slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom ett år från lagakrafttagande dom. De förslag till slutliga villkor som ska ges in till miljödomstolen ska föreskriva krav på viss teknik eller skyddsåtgärd och/eller begränsningsvärden och hur dessa ska verifieras. Under prövotiden och tills annat bestämts får buller från verksamhetsområdet inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder än motsvarande 5 dBA över riktvärdena. Rikt-



värden nattetid ska användas fram till kl sex på morgonen. Beträffande momentana ljud nattetid får 60 dBA inte överskridas.

Hamnen ska även i samråd med tillsynsmyndigheten under en prövotid utreda möjligheterna att minska bulleremissionerna från hamnrelaterad tågtrafik och vilka åtgärder som kan vidtas, till exempel fasadisolerande åtgärder eller bullerbegränsande åtgärder på vagnkopplingar, vagnhjul och spår.

### **Värtabanan och övrig spårinfrastruktur**

Hamnområdets försörjning med järnvägstrafik sker via Värtabanan – ett industrispår som förbinder hamnområdet med stambanan vid Tomtebodan. Värtabanan passerar genom några av stadens utvecklingsområden (Hagastaden, Albanoområdet, Norra Djurgårdsstaden) men även Kungliga Nationalstadsparken. Idag trafikeras Värtabanan primärt av godstrafik på väg till och från hamnen. I viss omfattning förekommer transporter med farligt gods. Inom och i anslutning till programområdet finns två bangårdar som del av tågfunktionen. ”Värtan Västra” ligger i dalgången mellan Hjorthagsberget och Storängsbotten och används för rangering av godsvagnar till och från befint-

ligt järnvägsfärjeläge. Bangården byggs om och moderniseras i samband med genomförandet av Norra Länken. ”Värtan Östra” ligger inom aktuellt programområde mellan Gärdets bebyggelse och Södra Värtan. Bangården används dels för rangering och uppställning men även för tågtransporter till containerterminalen och tidigare även Loudden. Industrispår och stickspår har tidigare försörjt hamnlägen inom Södra Värtahamnen och Energihamnen (Norra Värtahamnen). De flesta av dessa spår har dock tagits bort med tiden. Järnvägsinfrastrukturen ingår som en del i riksintresset Stockholms Hamn.

### **Norra länken och Hjorthagsmotet**

Norra Länken<sup>25</sup> utgör tillsammans med Esingeleden och Södra Länken del i en möjlig ringled runt Stockholms centrala delar. Norra Länken håller för närvarande på att genomföras och beräknas att tas i drift 2015. Länken innebär dels att trafik till och från Lidingö inte behöver passera de mest centrala delarna av Stockholm, samt att Lidingövägen/Valhallavägen kan avlastas från tung trafik till och från hamnen. Norra länken är i huvudsak planerad att gå i tunnel, men har i delarna kring Norra Djurgårdsstaden ett yttligt läge i markplan.

Huvudman för Norra länken är Trafikverket (tidigare Vägverket).

Där Norra länken möter Lidingövägen anläggs en ny trafikplats<sup>26</sup>, Hjorthagsmotet, som ansluter till Lidingövägen in mot City samt till Hjorthagen via Jägmästargatan. Trafikplatsen har även en anslutning till Södra Värtahamnen. En direktramp möjliggör att bland annat tung trafik från hamnen får direkt access till Norra Länken. Trafikplatsen fyller även en funktion som länk i det regionala cykelvägnätet<sup>27</sup> för trafik som passerar området mellan Lidingö och centrala staden.

När Norra länken och trafikplatsen färdigställt kommer trafiken på Tegeluddsvägen att delvis fördelas över till Södra Hamnvägen. Samtidigt innebär den tänkta exploateringen att trafikflödena totalt sett ökar, vilket troligen innebär att flödena på Tegeluddsvägen ligger kvar ungefär på dagens nivå. Den tunga trafiken kommer att minska då verksamheterna vid containerterminalen och på Loudden avvecklas.

### **Östlig förbindelse**

Som del i ringleden runt Stockholm har tidigare diskuterats möjligheten att bygga den så

Tänkt dragning av Spårväg City genom Norra Djurgårdsstaden<sup>31</sup>  
(Bild: SL – kartan är beskuren)



kallade Österleden<sup>28</sup> inklusive på- och avfartsramper till leden vid Frihamnen. En arbetsplan för leden togs fram initialt men projektet avbröts under 1997. Trafikverket genomförde under 2006 en ny förstudie<sup>29</sup> i vilken alternativa lösningar till en östlig förbindelse studerades. Arbetet slutfördes dock inte vilket innebär att det i dagsläget inte finns några beslut kring vare sig utformning eller genomförande av den östliga förbindelsen. I det fall den östliga förbindelsen genomförs i enlighet med den ursprungliga utformningen av Österleden, bedöms en anslutning till det regionala vägnätet avlasta trafikflödet i Södra Värtahamnen likaväl som Hjorthagsmotet.

## Spårväg City

Staden planerar i samarbete med SL för en spårvägssträckning från Stockholms City (T-centralen) till Ropsten i Norra Djurgårdsstaden – Spårväg City<sup>30</sup>. Delar av spårvägssträckningen från Hamngatan till Djurgården har genomförts. Spårvägen syftar till att förbättra kollektivtrafiken i de centrala delarna av staden och binda samman bland annat Norra Djurgårdsstaden med cityområdet. Då spårvägen ansluts till Ropsten kommer den att kopplas samman med Lidingöbanan. En

ny spårvagnsdepå planeras att uppföras på Lidingö.

Ett samrådsförslag till järnvägsplan presenterades under våren 2011 och i augusti tog landstingets trafiknämnd beslut<sup>31</sup> om att föreslå landstingsfullmäktige att godkänna genomförandet av hela utbyggnaden från T-centralen till Gåshaga brygga på Lidingö. Enligt beslutet kan spårvägen till vissa delar komma att genomföras fram till 2014. Ett genomförande av hela sträckan genom hamnområdet behöver samordnas med andra pågående projekt i området, till exempel genomförandet av Norra Länken och utbyggnaden av Värtapiren. Temporära sträckningar av spårvägen kommer att bli aktuella under utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden. Hela sträckan från T-Centralen till Gåshaga brygga kan tidigast trafikeras från augusti 2017.

## 6. Riksintressen, planer och förordnanden

### Stockholms innerstad med Djurgården

Södra Värtahamnen ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Riksintresset motiveras av Stockholms långvariga historia som politiskt och administrativt centrum och dess speciella förutsättningar för handel, kommunikationer och försvar. Alla epoker från medeltiden till nutid finns representerade i form av stadsplaner och byggnadsverk. Inom riksintresset finns utpekade byggnader och miljöer som särskilt speglar olika epoker eller kan berätta något väsentligt om äldre tiders syn på den byggda miljön. Södra Värtahamnen har inte pekats ut i det sammanhanget.

### Kungliga Nationalstadsparken

Området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården är sedan 1995 utpekad som nationalstadspark. Parken, som för närvarande är den enda i Sverige, ligger i huvudsak i Stockholm

och Solna och till en mindre del även i Lidingö. Programområdet Södra Värtahamnen ligger inte i direkt anslutning till Nationalstadsparkens gräns. Relationen mellan planerad utveckling i området och Nationalstadsparkens kvaliteter och värden är dock viktiga att beakta i den fortsatta planeringen, utifrån aspekter så som stärkta ekologiska samband, möjligheter för boende och arbetande i området att röra sig till och från parken (primärt Gärdets öppna sportfält) med mera.

Parken omfattar i huvudsak södra och norra Djurgården, och består av drygt 26 km<sup>2</sup> land- och vattenområden, en yta motsvarande Stockholms innerstad. Kungliga Nationalstadsparken, som omfattas av kunglig dispositionsrätt, ägs i huvudsak av staten och förvaltas av Kungliga Djurgårdsförvaltningen. Området utgörs av ett historiskt landskap där olika värden och företeelser samspelar och förstärker varandra till en unik helhet. Inom Nationalstadsparken flätas park-, natur-, och bebyggelsemiljöer samman till ett unikt historiskt landskap. Parken utgör därför ett riks-

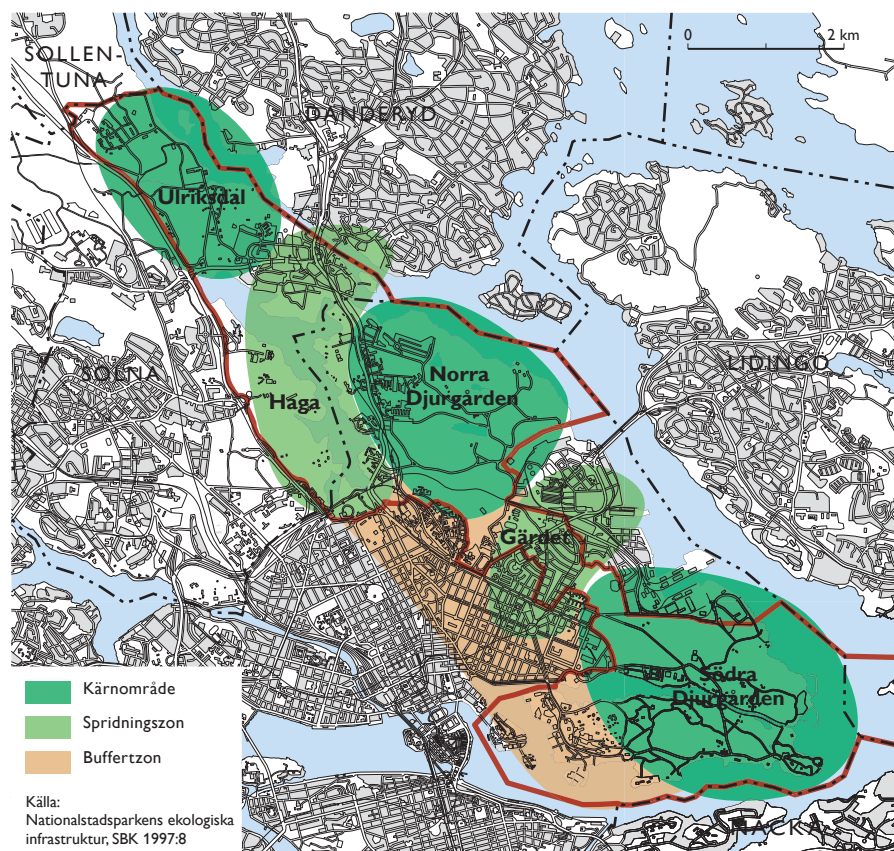
intresse att värna och bevara, och har ett särskilt skydd i miljöbalken. Området har utöver det nationella kulturarvet särskild betydelse ur rekreationshänseende samt för den ekologiska infrastrukturen<sup>33</sup>. Lagbestämmelsen omfattar natur- och parklandskapet samt exploaterade områden. Syftet är att skydda det historiska landskapets natur- och kulturvärden vid förändringar så som bebyggelse och andra åtgärder. Bestämmelsen har tydliga krav på markanvändning och utveckling, och tillåter inga åtgärder som innebär intrång eller skada. I områden som direkt gränsar till Nationalstadsparken gäller att inga åtgärder får utföras som kan medföra påtaglig skada på parken och dess värden.

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram en översiktsplan<sup>34</sup> för Kungliga nationalstadsparken i syfte att ge vägledning för områdets markanvändning och bebyggelse, samt riktlinjer för hur Nationalstadsparkens lagskydd ska användas och följas. Översiktsplanen har antagits av kommunfullmäktige under 2009.



Nationalstadsparken med Södra  
Djurgården i förgrunden och Södra  
Värtahamnen i bildens högra kant

Nationalstadsparkens avgränsning och  
principskiss över dess spridnings- och  
buffertzoner<sup>33</sup>



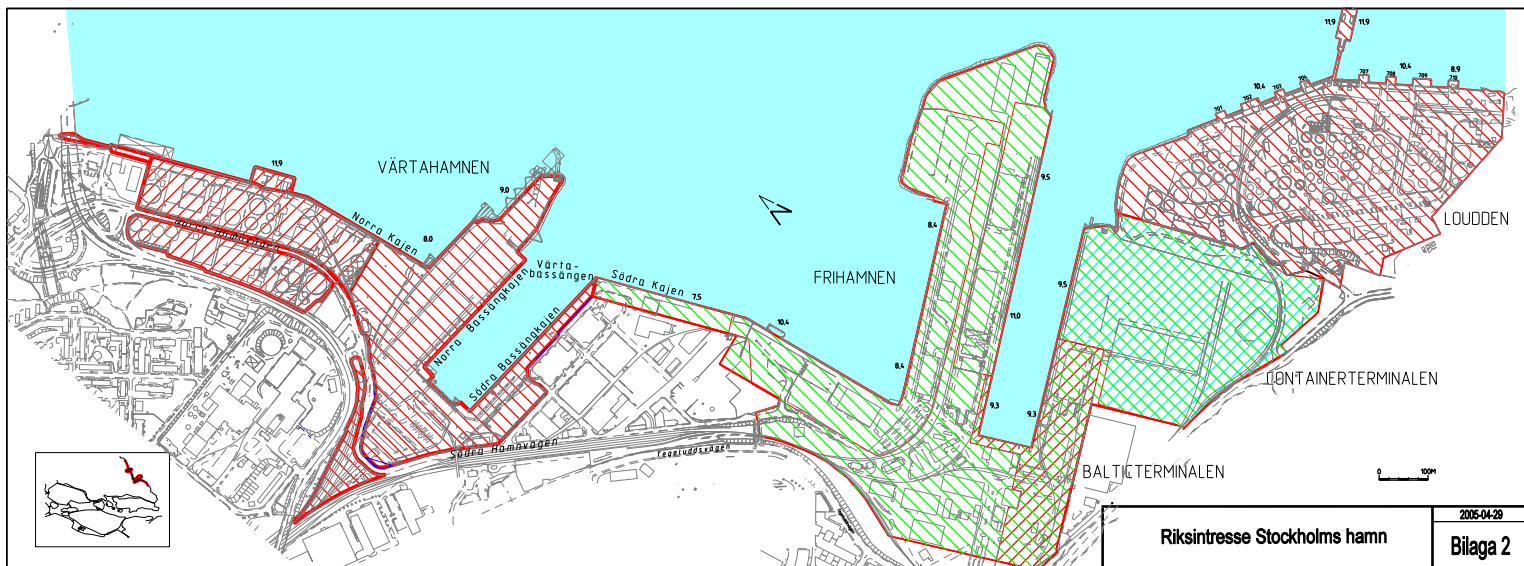
Uti från ett stadsbyggnadsperspektiv kan Nationalstadsparken betraktas vara väl integrerad i staden. Verksamheter och markanvändning är många gånger desamma på båda sidor om gränsen. Staden och stadslandskapet är i ständig förändring, också i omgivningarna till Nationalstadsparken. I planering invid Nationalstadsparken är det därför viktigt att ta vara på sambanden med parken. I Norra Djurgårdstaden innebär detta på sikt att områden vid till exempel Husarviken och Värtan-Frihamnen kommer att öppnas upp mot parken genom

att bebyggelsen möter parken i de offentliga rummen, som gator, promenadstråk och torg. Sambanden med Nationalstadsparken och övriga staden kommer genom detta att stärkas, med möjlighet för fler närboende och besökare att ta del av de kvaliteter och värden som Nationalstadsparken erbjuder.

### Riksintresse hamn

Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut 2001.

Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket influensområde hamnarna har är dock inte preciserat i beslutet. Under 2005 redogjorde länsstyrelsen för en precisering av innebörden och konsekvenserna av riksintresset hamn tillika en beskrivning av vilka funktioner som ingår i riksintresset<sup>32</sup>. Syftet med denna precisering var att ta fram ett planeringsunderlag för stadens fysiska planering likaväl som annan tillståndsprövning. För Värtahamnen anges hamnverksamheten bestå av färjetrafik samt den järnvägsbundna trafiken



Nuvarande geografisk avgränsning av riksintresset Stockholms hamn med de olika delområdena markerade<sup>32</sup>. Den geografiska avgränsningen kommer att förändras i takt med att Vision 2015 genomförs



med Finland. I den norra delen av Värtahamnen hanteras även oljeprodukter och bränsle för energiproduktionen. Hamnens influensområde avgränsas utifrån påverkan av buller, vibrationer och luftföroreningar samt de risk- och säkerhetsaspekter och transporter som är kopplade till hamnen. I Södra Värtahamnen berör riksintresset hamn i dagsläget kvarteren Antwerpen, Hangö och Brest, södra kajen (cirka 40 meter), södra bassängkajen vid Värtaterminalen samt Tallink Siljas färjeterminal med uppställningsområde (se bild till vänster). I enlighet med Stockholms Hamnars Vision 2015 kommer hamnverksamheten i framtiden framför allt att koncentreras till de två pirarna, Värtapiren och Frihamnspiren, plus avgränsade ytor i anslutning till dessa. Delar av de illustrerade ytorna, där ingen hamnverksamhet bedrivs längre, har redan övertagits av staden.

## Miljökvalitetsnormer

### Luft

Regeringen har utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, Luftkvalitetsförordning (2010:477). Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Med utomhusluft

avses enligt förordningen utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Generellt är det normerna för kvävedioxid (dygnsmedelvärde) och partiklar (dygnsmedelvärde), PM10, som är svårast att klara i Stockholmsregionen.

I anslutning till programområdet är luftföroreningshalterna högst längs Lidingövägen där vägtrafiken är mest omfattande. Miljökvalitetsnormerna klaras dock i nuläget.

### Vatten

Sedan december 2009 finns det miljökvalitetsnormer för ytvatten, grundvatten och skyddade områden. Miljökvalitetsnormer för vatten uttrycks i ekologisk status (god eller hög) eller, för konstgjorda och kraftigt modifierade ytvattenförekomster, ekologisk potential (god eller maximal), samt kemisk status (god). Enligt vattenmyndigheterna (i detta fall Länsstyrelsen i Västmanlands län i egenskap av vattenmyndighet i Norra Östersjöns vattendistrikt) är det grundläggande målet för vattenförekomsterna i distriktet att uppnå åtminstone god status. Samtidigt får inte statusen försämrats i någon vattenförekomst.

Lilla Värtan är recipient för dagvatten från området och enligt Stockholms dagvattenstrategi är denna recipient mindre känslig för mänsklig påverkan men är värdefull ur friluftssynpunkt för bad och fiske. Lilla Värtan omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Enligt dessa får tillståndet i vattenförekomsten inte försämrats och god ekologisk potential och god kemisk status ska uppnås vid en given tidpunkt. Miljökvalitetsnormerna för Lilla Värtan anger att god ekologisk potential ska uppnås till 2021 och god kemisk ytvattenstatus till 2015, med undantag för tributyltennföreningar<sup>35</sup>. Lilla Värtan uppnår ej god kemisk status på grund av höga halter kvicksilver och tributyltenn. Lilla Värtan har klassificerats till ett kraftigt modifierat vatten och måttlig ekologisk potential med hänsyn till den påverkan som följer av hamnverksamheten. Risken finns att god kemisk status och ekologisk status/potential inte uppnås vid ovan angivna tidpunkter.

### Strandskydd

För Södra Värtahamnen gäller inget strandskydd, då området var detaljplanlagt och därmed undantogs när strandskyddslagen stiftades. I samband med att nya detaljplaner upprättas som ersätter de tidigare ska beslut





Det nybyggda handels- och kontorshuset i kvarteret Riga

om strandskyddets fortsatta upphävande ingå som bestämmelse i detaljplanerna.

## Gällande stads- och detaljplaner för Södra Värtahamnen

Området Södra Värtahamnen är till stora delar planlagt för industri- och hamnändamål. Gällande stadsplan från 1940 har i vissa delar ersatts av nyare stads- och detaljplaner i takt med att området utvecklats. Den senaste detaljplanen inom Södra Värtahamnen antogs under 2009 för utbyggnad av Värtapiren. År 2005 antogs detaljplanen för kvarteret Riga, ett kvarter för centrum- och kontorsändamål. Bebyggelsen är nyligen uppförd.

Förslag till nya detaljplaner<sup>4</sup> inom Södra Värtahamnen togs fram under 2005 med utgångspunkt från det övergripande programmet. Planerna innehöll förslag till bostadsbebyggelse om cirka 500 lägenheter i tre kvarter samt bebyggelse för hotell, parkering och centrumändamål. Staden kunde då konstatera att den föreslagna bebyggelsen potentiellt kunde påverka befintliga riksintressen negativt och att relationen mellan den föreslagna bebyggelsen och dessa intressen inte var tillräckligt väl belyst. Mot denna bakgrund samt att det pågick utredningar kring riksintresset Stockholms hamn, likaväl som att Stockholms Hamnar arbetade med att ta fram en vision för hamnverksamhetens långsiktiga utveckling, beslöt staden att avvakta med det fortsatta planarbetet tills vidare.

Nu gällande stads- och detaljplaner redovisas övergripande nedan.

### PI 2927 Värtahamnen mm (fastställd 1943)

Stadsplan för delar av Hjorthagen och Ladugårdsgärdet (Värtahamnen mm) – en av de första stadsplanerna för hamnområdet. Planen syftade till att säkerställa hamnverksamheten samt tillhörande upplags- och industriområden. Även elektricitetsverkets anläggning (nuvarande kvarteret Nimrod med Värtaverket) ingick i stadsplanen.

### PI 3893 Antwerpen, Bristol och Hull mm (fastställd 1951)

Stadsplan för industriändamål och upplag av olja. Planen syftade till att säkerställa säkerheten kring oljehantering. Oljehantering inom området har idag upphört.

### PI 5932 kv Brest (fastställd 1962)

Stadsplanen syftade till att inrymma lokaler för allmänt ändamål, specifikt personalutrymmen och skolningsverksamhet relaterat till hamnen.

### PI 7804 kv Amsterdam mm (fastställd 1977)

Stadsplanen, som omfattar ett större område mellan nuvarande Tegeluddsvägen och bangårdsområdet, syftade till att planlägga området för småindustrier, trafik- och järnvägsändamål, samt för parkändamål. Delar av de byggrätter som redovisades har inte utnyttjats.

### PI 8399 kv Neapel mm (fastställd 1986)

Stadsplanen syftade till att uppföra ny bebyggelse för kontorsändamål samt att till en mindre del reglera mark för trafikändamål. Planen har genomförts genom att tidigare bebyggelse rivits, bland annat en cirka 40 meter hög silo. Idag inryms förutom arbetsplatser även hotell (Hotell Ariadne).

### PI 8493 kv Lybeck (fastställd 1987)

Stadsplanen syftade till att möjliggöra en påbyggnad av befintlig bebyggelse med en indragen kontorsvåning, samt inglasning av befintliga gårdar.

### Dp 2004-05426 Ny trafikplats vid Hjorthagen (laga kraft 2009)

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerade trafikplats vid



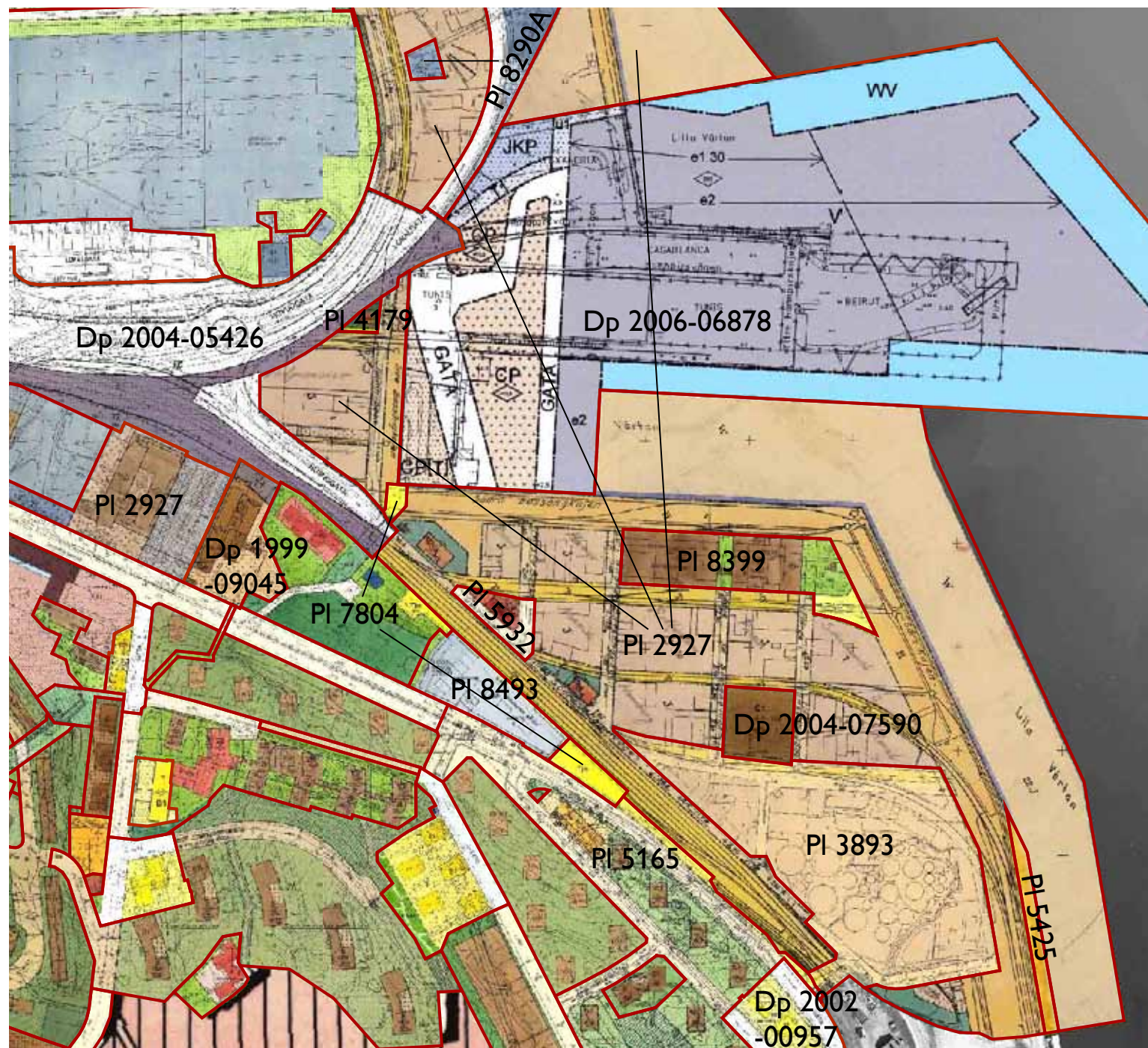
Lidingövägens anslutning till Norra Länken. Norra Länken genomförs för närvarande, med ett planerat färdigställande under 2015.

**Dp 2004-07590 kv Riga mm (laga kraft 2005)**

Detaljplanen syftade till att ändra användningsbestämmelsen från handel och kontor till centrumändamål för att möjliggöra en större andel handel och service inom kvarteret. Detaljplanen har nyligen genomförts (2010).

**Dp 2006-06878 Casablanca I mm (laga kraft 2010)**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Värtapiren i enlighet med Stockholms Hamnars utvecklingsplaner. Utbyggnaden möjliggör en modern hamnanläggning vid den nuvarande färjeterminalen. Föreslagen utfyllnad ger utrymme för nya kajplatser och bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande. Förutom ny terminalbyggnad, lagerlokaler, tullhus och andra lokaler för hamnverksamhet avser piren även inrymma uppställningsytor för lastbilar och trailers samt personbilar.



Bebyggelsen inom Hjorthagen, hamnen, Gärdet och delar av Östermalm 2011



Bebyggelsen inom samma område när hela Norra Djurgårdsstaden är utbyggd 2030. Den nya bebyggelsen är schematiskt redovisad men ger en bild av hur staden växer fram till Lilla Värtans vatten.





# STAD OCH HAMN I SAMVERKAN – PROGRAMFÖRSLAG

*Transformeringen av ett tidigare industri- och hamnområde till en integrerad stadsdel i Stockholm utgör en del av stadens utvecklingsstrategi. En utveckling av staden ska samtidigt vara förenlig med ett bevarande och en utveckling av hamnverksamheten. För att olika behov och intressen ska kunna tillgodoses krävs en hög grad av samordning och samverkan mellan olika aktörer – både i planeringsprocessen och under genomförandeskedet. Om strategin visar sig genomförbar har Stockholm en unik möjlighet att skapa en ny stadsdel vid vattnet som erbjuder en tydlig och attraktiv entré och port till staden och regionen, likaväl som en levande stadsdel med bostäder, arbetsplatser och service med de stadsmässiga kvaliteter och värden som området kan erbjuda.*

## 7. Hur bygger vi för den goda och hållbara staden?

Genom den globalt sett allt snabbare urbaniseringen och dess konsekvenser för klimatet blir det bland annat ur miljösynpunkt allt viktigare att styra och förvalta våra städer på ett resurs-effektivt sätt. Några av storstadens fördelar är möjligheten till förtätning och därmed ett mer optimerat nyttjande av befintliga resurser, bland annat vad gäller kollektivtrafikförsörjning och tekniska försörjningssystem likaväl som förutsättningarna att skapa bra underlag för kommersiell och social service. Lokalt i Stockholm har därför föreslagen stadsutveckling stor inverkan på hur vi lever, arbetar och förhåller oss till miljön i framtiden. Utmaningen ligger i att skapa goda livsmiljöer för människor i alla åldrar och livssituationer och samtidigt stimulera en hållbar tillväxt. Effektiviserad och minskad energianvändning, effektiva och attraktiva transportsystem och minskad användning av fossila bränslen är några viktiga faktorer och grundstenar för hållbar stadsutveckling, samtidigt som detta ska förenas med en fortsatt ekonomisk utveckling.

### Miljöprofileringen för Norra Djurgårdsstaden

Norra Djurgårdsstaden har av kommunfullmäktige utpekats som ett av stadens miljöprofilområden. Detta innebär bland annat att det i arbetet för områdets utveckling ska utredas och prövas innovativa tekniska lösningar och att boende och verksamma ska stimuleras att utveckla sin kunskap och förmåga att leva och verka hållbart.

Ett hållbarhetsperspektiv i stadsplaneringen innebär att arbeta med integrerade systemlösningar för hela stadsdelen likaväl som innovativa lösningar för enskilda sektorer, bebyggelsekvarter eller verksamheter. Potentiella synergieffekter kan finnas i mötet mellan stadsbebyggelse och hamnverksamhet, som nyckelbegreppet ”stad och hamn i samverkan” antyder. Motsvarande synergieffekter kan även identifieras inom andra områden, till exempel miljöprofileringen. Ett exempel kan vara ett utbyte av energiformer mellan bostä-

der som behöver värme och kontor som behöver kyla.

Stadsplaneringen kan i detta perspektiv bidra till att lägga den rumsliga ”spelplanen”, men där sociala, ekonomiska och miljömässiga perspektiv behöver integreras. Detta innebär i förlängningen att utvecklingsarbetet bör söka samverkansformer mellan de olika aktörer som är direkt eller indirekt involverade i stadsutvecklingen. I Södra Värtahamnen kan detta innebära nya former av samverkan mellan staden, fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Utifrån ett hållbarhetsperspektiv är stadens struktur och form en central aspekt. Stockholm har under lång tid strävat mot en förtätning av staden just i syfte att utnyttja befintliga resurser på ett effektivt sätt. Detta berör till exempel användning av mark, infrastruktur och kollektivtrafikförsörjning likaväl som bevarande och utveckling av det natur- och kulturlandskap som omger staden. Stockholm har idag i sin helhet en befolkningstäthet av cirka 4 300

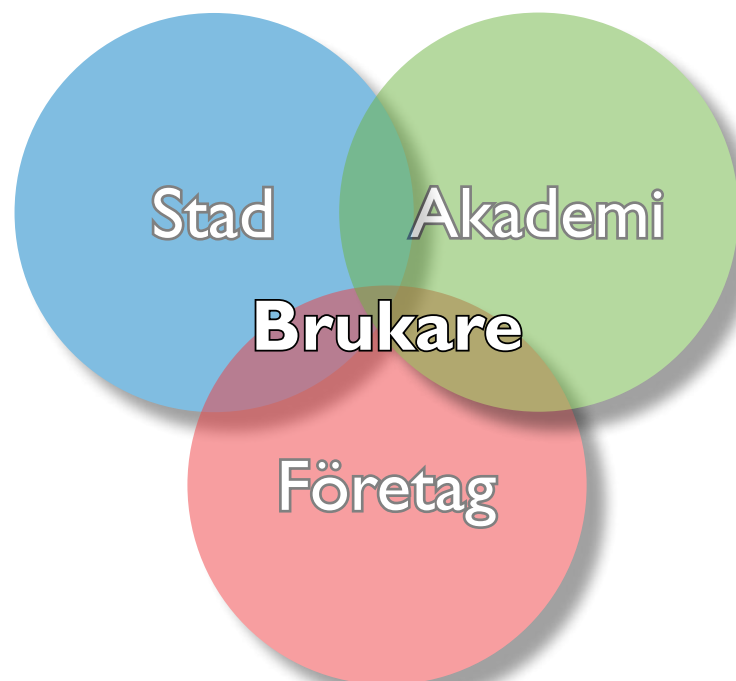
invånare/km<sup>2</sup> och i den centrala staden (staden) är motsvarande siffra cirka 15-17 000 invånare/km<sup>2</sup>. En hög befolkningstäthet ger underlag för en god försörjning av social och kommersiell service, likaväl som underlag för tunnelbana, buss, spårvagn och kollektivtrafik på vatten. I Södra Värtahamnen prövas en relativt hög täthet för planerade arbetsplatser och bostäder, samtidigt som stadens kvaliteter och värden i den rumsliga miljön (bebyggelse, offentligt rum) värnas och utvecklas.

En långsiktig planering och en gemensam målbild för alla inblandade aktörer är betydelsefulla delar för att uppnå en levande stadsdel där man både vill bo och arbeta. Delaktighet och engagemang från boende och företagare i området spelar en avgörande roll i utvecklingen.

### Fokusområden

Utöver utvecklingen till en klimatpositiv stadsdel har visionen för miljöprofileringen konkretiserats i övergripande mål som omfat-

För att utveckla en miljöstadsdel i världsklass förväntas byggherrar, infrastrukturbolag och andra aktörer bidra till att höga miljöprestanda uppnås. Detta kräver att byggherrar och konsulter visar ett stort engagemang i samverkan med stadens förvaltningar, bolag och andra aktörer.



tar klimat samt ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. För att konkretisera målen har fem fokusområden identifierats som sammantaget anger ramarna för arbetet med stadsutvecklingen:

- ♦ hållbar energi
- ♦ miljöeffektiva transporter & byggnader
- ♦ klimatanpassning
- ♦ kretslopp
- ♦ hållbar livsstil

För Södra Värtahamnens del står staden tillsammans med fastighetsägare, byggherrar med flera inför att identifiera ett förhållnings-sätt till dessa frågor med utgångspunkt från de beslut som fattats, likaväl som utifrån befintliga verksamheter och bebyggelse.

Norra Djurgårdsstaden ska vara ett skyltfönster mot världen för svenska företag. Genom medvetet och integrerat arbete kan ett innovativt område som Norra Djurgårdsstaden

också leda till framgång för svenska miljöteknikföretag i andra länder. En målsättning är att området sammantaget utvecklas till en av världens första klimatpositiva stadsdelar. Det är tänkt att uppnås bland annat genom byggande av passivhus och plushus, satsning på solenergi, energieffektiva transporter och slutna kretslopp för vatten, avfall och energi. Överskottsel som byggnaderna genererar kan säljas till energisystemet genom smarta elnät.



## 8. Stadsbyggnadsvision och målbild

Hamnområdet placerades till en början i stadens utkant där större möjligheter fanns att anordna försörjande infrastruktur. I takt med att staden vuxit har hamnområdet kommit att utgöra en i hög grad avskild enklav i stadslandskapet. Mot bakgrund av det geografiska läget men också sett till områdets funktioner kan området idag beskrivas som något isolerat från övriga staden, trots det korta geografiska avståndet till stadens centrala delar. Barriäreffekterna kan härledas till områdets topografiska förhållanden likaväl som befintlig infrastruktur i form av vägar och järnvägar. Området kan av samma anledningar beskrivas som monofunktionellt, där de flesta av verksamheterna har kunnat relateras till hamnverksamheten. Idag har användningen delvis kommit att brytas upp genom den gradvisa omvandling som pågår.

Liksom staden i stort är Södra Värtahamnen ett område som utvecklats och förändrats

kontinuerligt efter ändrade behov och de krav omvärlden har ställt. Södra Värtahamnen står nu inför en ny era genom den planerade utvecklingen av hamnverksamheten – med ny pir och färjeterminal. Det är i detta perspektiv som den nya stadsdelen planeras växa fram.

### Stadsbyggnadsvision

Stockholm är staden vid vattnet med arkipelagen och det typiska skärgårdslandskapet tätt inpå. Utifrån detta perspektiv, beaktat Södra Värtahamnens industrihistoriska utveckling likaväl som områdets specifika egenskaper och karaktär, har en övergripande vision för området formulerats. Visionen utgår även från stadens och stadsutvecklingsområdets övergripande utvecklingsstrategier, Översiktsplan 2010 – Promenadstaden<sup>1</sup> och Arkitektur Stockholm<sup>17</sup>. Visionen för Södra Värtahamnen innefattar följande delar:

2

### En levande stad

I enlighet med Stockholms ambitioner om en trygg, tillgänglig och attraktiv stad planeras den nya stadsdelen för ett varierat bebyggelseprogram – den blandade staden. Detta innebär att nya bostäder och arbetsplatser ryms sida vid sida, men även att den nya stadsdelen som helhet integreras med den befintliga och planerade hamnverksamheten. Lokaler med bland annat mer publika funktioner inryms i bebyggelsens bottenvåningar längs viktiga gator och stråk, men även vid särskilda platser. Det offentliga rummet har även i detta avseende en avgörande roll.

### Innerstaden expanderar

Den planerade utvecklingen i Norra Djurgårdsstaden och Södra Värtahamnen i synnerhet, innebär att staden utvidgas på mark som tidigare utgjort stadens utkanter. Den nya bebyggelsen integreras i stadens struktur och karaktär, till exempel genom tydliga och förstärkta fysiska och visuella kopplingar, goda kommunikationer och genom ett innehåll som tydligt knyter an till Stockholms historia och tradition. Det offentliga rummet spelar här en avgörande roll, dels genom planering och utformning av platser, gator och torg, men även genom publika funktioner i övrigt som ges utrymme i den nya stadsdelen.

1

3

### Ny entré till Stockholm

Stockholm har under lång tid utgjort en nod för sjöfarten i Östersjön, primärt genom den viktiga roll staden spelat för både handel och resande. Denna tradition vidmakthålls genom Stockholms Hamnars planerade utveckling av hamnverksamheten med inriktning på att stärka färje- och kryssningstrafiken. Den nya stadsdelen utgör tillsammans med hamnen en ny entré till Stockholm – en ny port. Här samspelar den viktiga hamnfunktionen med staden och ger utrymme för möten mellan resande, turism, näringsliv, service och boende.

4

### Företagande och handel i unik miljö

Genom områdets läge med närhet till stadens centrala delar likaväl som den nära relationen till hamnverksamheten, ges den nya stadsdelen en unik möjlighet att tillgodose stadens behov av attraktiva arbetsplatser och service av olika slag i ett strategiskt och centralt läge. Genom goda kommunikationer ges området en god tillgänglighet inte bara i förhållande till stadens centrala delar utan även för ett större omland. Kluster av företagande och service välkomnas.

5

### En ny vattenfront möter skärgårdslandskapet

Stockholms läge i mötet mellan skärgårdslandskapet och Mälardalens vattenrum har haft en avgörande betydelse för stadens identitet och karaktär. Stadens natur och topografi har under århundraden format staden. Bebyggelsen i Södra Värtahamnen planeras och utformas med beaktande av områdets historiska arv, stadslandskapet och de topografiska förhållandena inklusive läget vid det storskaliga vattenrummet.

### Innovativa lösningar för en hållbar stadsdel

Södra Värtahamnen har unika förutsättningar att bli en resurssnål, spännande och attraktiv stadsdel. Miljöprofileringen för Norra Djurgårdsstaden innebär höga ambitioner för en hållbar stadsutveckling inom området. För att möjliggöra ambitionerna för en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar stadsdel som inte bidrar negativt till klimatförändringar kommer innovativa lösningar att behöva integreras i den fysiska miljön och prövas inom skilda områden, som energiförsörjning, vatten- och avloppshantering och utnyttjandet av områdets grönstruktur. Den nya stadsdelen utvecklas i samverkan mellan berörda parter inom staden likaväl som med näringsliv och akademi.

6

## Från vision till strategi

Stadens övergripande utvecklingsstrategi innebär att staden förtätas bland annat genom att ta tillvara redan ianspråktagen mark och bygga i kollektivtrafiknära lägen där befintlig infrastruktur kan utnyttjas. För att uppnå visionen för Södra Värtahamnen krävs ett genomförande över relativt lång tid, där den planerade bebyggelsen ingår och ska kunna anpassas till ett föränderligt sammanhang.

Detta innebär att såväl planering som genomförande av den nya stadsdelen både på kort och längre sikt behöver ta i beaktande förändringar dels i den direkta omgivningen, till exempel hamnens fortsatta utveckling och omdaning, dels förändringar inom programområdet, till exempel vad gäller befintlig bangårds användning, områdets trafikförsörjning etc. Ställningstaganden kring dessa frågor är nödvändiga för att visionen ska kunna omsättas i en konkret strategi. I dagsläget innebär detta som konsekvens att den planerade bebyggelsen till innehåll och utformning behö-

ver vara möjlig att anpassa beroende på utvecklingen i området i övrigt.

Visionen har tolkats till en strukturplan som övergripande redovisar en möjlig disposition och utformning av området. Ett genomförande av bebyggelsen i enlighet med strukturplanen innebär fortfarande att prövning av bebyggelsens innehåll och utformning sker i det kommande arbetet. Strukturplanen syftar snarare till att översiktligt åskådliggöra hur den nya stadsdelen kan komma att utvecklas i relation till befintlig och framtida hamnverksamhet och infrastrukturplaneringar i övrigt samt beskriva den planerade bebyggelsens karaktär och innehåll.

## Visionen i ett tidsperspektiv

För att beskriva en möjlig utveckling för området har två horisontår identifierats – 2019 och 2030. Valda horisontår tar fasta på planerade och förväntade förändringar i närområdet som på olika sätt kan komma att påverka områdets utbyggnad.

Till 2019 har stora delar av Södra Värtahamnen planlagts likaväl som att befintlig containerterminal förväntas ha avvecklats (och flyttats till Norvik/Nynäshamn). Norra Länken med tillhörande trafikplaneringar samt Värtapirens utbyggnad har färdigställts. Som konsekvens kan befintliga industrispår inklusive bangård till containerterminalen ha avvecklats under förutsättning att till exempel rangering och uppställning av järnvägsvagnar kan lösas på alternativ plats.

Till horisontåret 2030 bedöms även Louddens oljeterminal ha avvecklats, och planering för ny bebyggelse i de södra delarna av stadsutvecklingsområdet kan ha påbörjats.

Skillnaden mellan de två horisontåren består primärt i hur området kan påverkas av trafik generellt och transporter av farligt gods specifikt.

Som förutsättning för programförslaget har följande antaganden gjorts om områdets utveckling:

- ◆ Containerverksamheten i Frihamnen avvecklas och omlokaliseras till Norvikshamnen i Nynäshamn.
- ◆ Värtabanans östra bangård avvecklas i samband med containerverksamhetens omlokalisering.
- ◆ I samband med hamnens omstrukturering enligt Vision 2015 frigörs färjeläget vid Södra kajen och kan disponeras för andra ändamål.
- ◆ Programförslaget prövar möjligheten att etablera bostäder främst i områdets centrala delar. Förslaget är till stora delar utformat utifrån den förutsättningen.





Situationsplan som visar en idé om en möjlig bebyggelse inom Södra Värtanhamnen (Bild: Rosenbergs Arkitekter)

Godkänt dokument - Klas Groth, Stadsbyggnadskontoret Stockholm, 2012-02-01, Dnr 2009-19710

Skala 1:5000 A4

0 m 100 m

FRIHAMNEN

## 9. Stadsbyggnads- och gestaltungs-koncept

**Stadens ambition är att planera för en attraktiv, levande och variationsrik stadsdel för boende, verksamma och besökare. För att understryka områdets stadsmässiga sammanhang ställs höga krav på stadsdelens programmering och innehåll likaväl som för områdets utformning och arkitektoniska kvaliteter, för helheten som för enskilda byggnader. För ett resurseffektivt återutnyttjande av mark ges den nya stadsdelen en relativt hög täthet vilket måste ske i samklang med att området erbjuder en stadsmiljö av hög kvalitet. Här har det offentliga rummet en avgörande roll. Stadens miljöambitioner integreras i den stadsbyggnadsmässiga och arkitektoniska utformningen.**

### Övergripande förutsättningar

I Södra Värtahamnen finns idag en etablerad bebyggelsestruktur som över tid formats genom tidigare hamn- och industrianvändning. De historiska lagren, i huvudsak relativt plana hamnytor, kajer, hamn- och industribyggnader,

industripår, etc kan avläsas genom stadsdelens gator och stråk. Likaväl som att vissa av de historiska lagren idag har raderats ut, har det även tillkommit ny bebyggelse på senare tid. Lilla Värtans storskaliga vattenrum i öster har en avgörande betydelse för upplevelsen av bebyggelsens karaktär. På samma sätt ska stadsdelens utformning samspela med och beakta element i stads- och naturlandskapet som till exempel Hjorthagsberget i norr, Gärdets topografi och punkthusbebyggelse i väster, samt Ladugårdsgärdet i söder. I dagsläget finns även ett flertal barriärer både inom och i anslutning till området. Programförslaget baseras på ett antagande att vissa av dessa kan hanteras, till exempel genom en omdisposition av funktioner som exempelvis bangården. Gärdets topografiska förhållanden och andra befintliga och planerade infrastrukturella barriärer behöver också beaktas för områdets utformning.

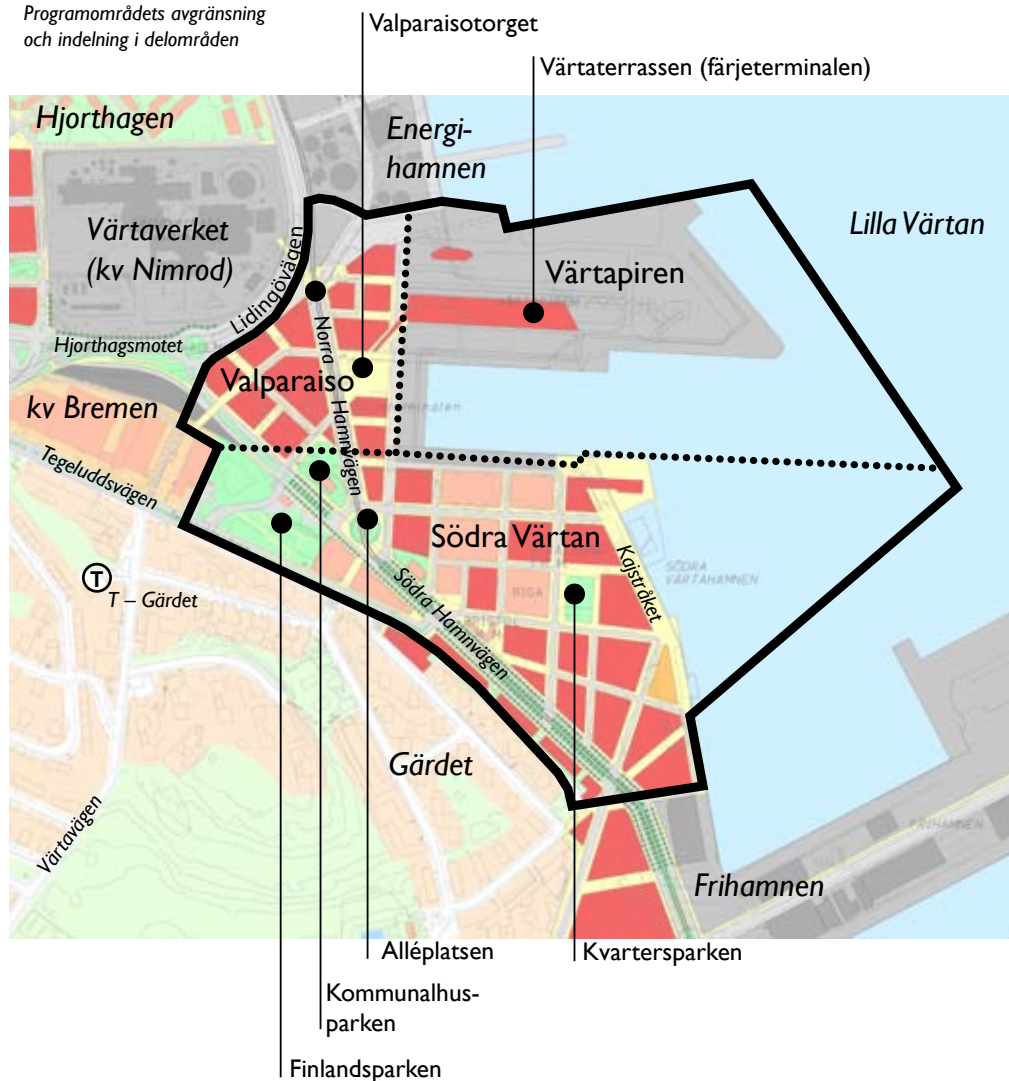
### En helhet med variation

Programområdet Södra Värtahamnen är ett relativt stort och utdraget område längs Lilla Värtans vatten. Södra Värtahamnen kan utifrån ett stadsbyggnads- och gestaltungs-perspektiv betraktas bestå av tre delar, Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan. Södra Värtan är idag delvis redan bebyggt, där gator och byggnader utgör förutsättningar för planerad tillkommande bebyggelse. Området Valparaiso i norr omsluts till stora delar av storskaliga infrastruktur- och energianläggningar, likaväl som den planerade hamnanläggningen, Värtapiren. Delområdena förhåller sig till och påverkar det omgivande stads- och naturlandskapet på olika sätt. Samtidigt ska området betraktas som en helhet och hålls samman av stadsdelens funktioner och program. Det offentliga rummets funktion och utformning, till exempel vid platser, gator och stråk, är därför avgörande för hur området kommer att kunna läsas ihop. Södra Värtahamnens förutsättningar, karaktär och mångfacetterade egenskaper ger samtidigt utrymme för en diversitet och



Den nya terminalbyggnaden på Värtapiren  
(Bild: Stockholms hamnar/Arkitektfirmaet  
C. F. Møller/Berg Arkitektkontor)

Programområdets avgränsning  
och indelning i delområden



mångfald för enskilda delars uttryck och utformning. Områdets historiska identitet har inneburit fristående byggnader med egna karaktärer, en typologi som nu förs vidare in i den nya stadsdelen.

### Värtapiren

En detaljplan för Värtapiren har tagits fram och vunnit laga kraft 2010. Eftersom Värtapiren och hamnverksamheten i hög grad påverkar områdets planeringsförutsättningar, till exempel i fråga om trafikförsörjning och bullerstörningar, utgör piren del av programmet trots att det inte är aktuellt att upprätta en ny detaljplan. På den nya piren uppförs en ny modern och effektiv passagerarterminal. Terminalens utformning bidrar till att integrera hamnverksamheten med den nya bebyggelsen, primärt genom att delar av terminalen görs publik. Terminalens tak görs tillgängligt som utkikspunkt (Värtaterrassen) över hamnområdet och Lilla Värtans vattenrum.

### Valparaiso

Valparaiso ligger topografiskt inbäddat i dalgången mellan Hjorthagsberget och Gärdet. Dalgången utgör ett landskapselement som kommer att påverkas av den infrastruktur som nu genomförs. Utformningen av Valparaiso bygger till stor del på förutsättningar som ges av infrastrukturen. Väster om Valparaiso byggs den nya trafikplatsen, Hjorthagsmotet, som kommer att få en övre nivå på +10 meter över nollplanet, alltså cirka 7,5 meter över dagens marknivå inom Valparaiso. Genom området sträcker sig ett järnvägsspår som kopplar ihop färjeterrassens tågfarjeläge med Värtabanan. Norra Hamnvägen och den nya spårvägen lyfts till nivån +10 meter för att korsa spåret. Även biltrafiken till och från färjorna behöver korsa spåret planskilt för att undvika konflikt med tågen. Under järnvägsspåret kommer därför en vägtunnel att byggas som en del av den så kallade Hamnpåfarten som ska knyta ihop färjeterrassen med Norra Länken. Förändringar som sker i trafikeringen





Kontor



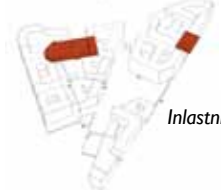
Kultur/sport



Handel, delvis under marknivå



Parkering, under marknivå



Inlastning, under marknivå

Sprängskiss som schematiskt visar principen för bebyggelsens uppbyggnad inom Valparaiso, liksom dess innehåll. Även bostäder kan komma att prövas i de inre delarna. (Bild: NCC/Wester+Elsner Arkitekter – bilden är bearbetad)

med tåg till hamnområdet kan leda till att alternativa trafiklösningar studeras.

För att den nya bebyggelsen i Valparaiso ska bli väl sammanhållen och hänga ihop på ett bra sätt med omgivningen kommer således hela området att lyftas så att det stiger från nivån +2,5 i den södra delen till +10 över järnvägsspåret och längs Norra Länken. De utrymmen som skapas under den nya marknivån kommer att användas för handel, parkering och varuhantering. Utformningen av bebyggelsen i Valparaiso behöver omhänderta höjdskillnaderna mot Energihamnen i norr på ett sätt som läker samman stadslandskapet trots skillnaderna i bebyggelsens användning.

Bebyggelse, gator, platser och stråk struktureras efter stadsmässiga principer för att området ska ingå i en sammanhängande helhet. Kvarterens storlek och volym ger goda förutsättningar för kontorsbebyggelse. Som komplement till en planerad handelsplats utformas bebyggelsen med publika lokaler i bottenvåningarna. Omgivande trafikinfrastruktur och hamnverksamhet beaktas så att bulleravskärmningseffekt kan nås. Den generella strukturen ger samtidigt en flexibilitet för de enskilda kvarterens användning och utformning över tid. Om möjligt prövas ny bostadsbebyggelse på det centralt belägna kvarteret ovanpå planerad handel. Då Valparaisos nya marknivå blir högre än dagens, får den nya bebyggelsen

sen mot Bassängvägen en viktig uppgift i att medla mellan nivåskillnaderna. Bebyggelsen, som i huvudsak inrymmer kontor, kommersiell service etc, får i detta läge en generös utsikt över hamnbassängen, vattenrummet och färjorna, men måste samtidigt ge stöd för en levande stadsmiljö längs huvudgatan.

Områdets centrum utgörs av Valparaisotorget i skärningen mellan Norra Hamnvägen och gångstråket mellan färjeterminalen och Gärkets T-banestation. Platsen erbjuder såväl en fysisk som en visuell koppling till den nya terminalen på piren.

Goda kopplingar och samband anordnas med omkringliggande närområden, till exempel



genom broförbindelser över väginfrastrukturen till både Hjorthagen och Gärdets tunnelbanestation, inte minst med tanke på de resenärer som ska till och från den nya terminalen.

### Södra Värtan

Bebyggelsen i Södra Värtan uppförs i en kvartersstruktur med utgångspunkt i befintlig bebyggelse, men också de järnvägsspår som tidigare försörjt hamnen och vars sträckningar lever kvar i gatustrukturen. Gator och stråk sträcks ut i öst-västlig riktning för att – fysiskt och visuellt – sammankoppla området mot Gärdet likaväl som ner till vattnet och kajen. Tegeluddsvägen föreslås till exempel delvis ersättas av en ny allé, och kan därmed via två

nya korsningspunkter sträckas ut genom den nya bebyggelsen ner till vattnet och kajen. På motsvarande sätt kan också andra, nya förbindelser skapas för en ökad integration och kontakt mellan befintlig och ny bebyggelse i området. Marknivån inom området är i huvudsak den befintliga med undantag för ett område i den södra delen där ett högre parti kommer att schaktas ner till samma nivå som omgivning- en, cirka +2,5 meter över nollplanet.

De relativt små kvarteren innebär att varje kvarter kan betraktas som ett hus. Genom olika byggnadshöjder och volymer ges området därmed sammantaget en variation inom ett givet system som utgörs av det offentliga rummet. Variationen bidrar även till att värna

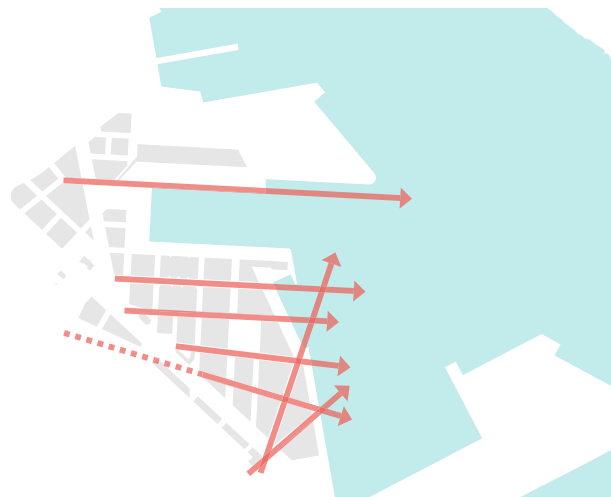
utblickar från Gärdet över och mellan den nya bebyggelsen.

Södra Värtan kommer till stor del att innehålla kontor och arbetsplatser, men även handel och service. I de centrala delarna, skyddat från buller av omkringliggande kvarter, planeras ett antal bostadskvarter i anslutning till den centrala kvartersparken och Södra kajen med det nya Kajstråket. Genom de utsträckta gatorna och genom bostadsbebyggelsens placering, förväntas kajen bli en attraktiv målpunkt för såväl boende och arbetande i området som invånare i övriga delar av staden.

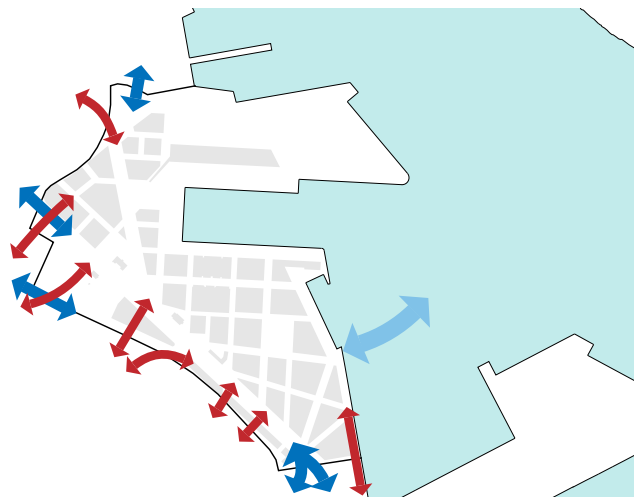
### Det offentliga rummet binder samman området

En generös stadsallé löper genom området i nord-sydlig riktning för att hålla samman stadsutvecklingsområdets södra delar. Genom Södra Värtahamnen lokaliseras den nya allén i huvudsak på befintlig bangård. Härigenom ges förutsättningar för fler och bättre kopplingar mellan Södra Värtahamnen och Gärdet jämfört med dagsläget. I sin fulla utbyggnad sträcker sig allén som Södra Hamnvägen från Lindarängsvägen i söder, genom Frihamnen och Södra Värtahamnen. I höjd med Finlandsparken fördelar sig allén och ansluter dels till Hjorthagsmotet (Norra länken) dels



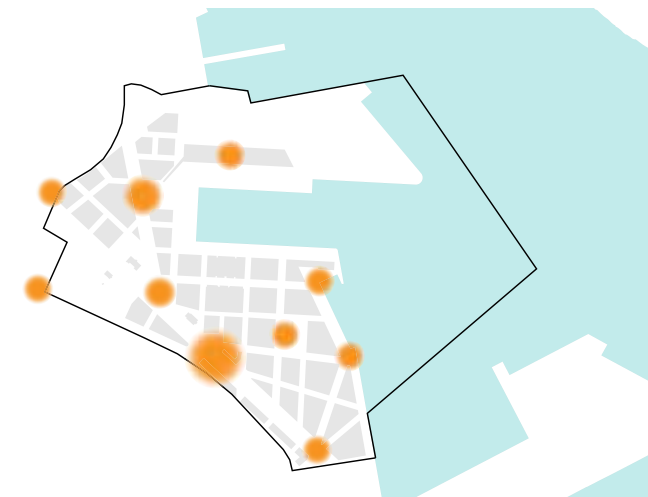


Från områdets inre delar ges många möjligheter till utblickar över vattenrummet



Schematisk bild över viktiga kopplingar mellan Södra Värtan och omgivande områden

Rött = gång och/eller cykel  
Blått = bil  
Ljusblått = båt



Exempel på urbana och mer intensiva platser i stadsdelen. De exempel som ges har alla olika karaktär och funktioner.

till Norra Hamnvägen genom Valparaiso och Energihamnen upp till Ropsten. Alléns placering innebär en naturlig gränzon mellan Gärdet och den nya bebyggelsen, och bedöms på så sätt ha en viktig funktion i att integrera den nya stadsdelen med Gärdets stads- och naturlandskap. Om möjligt kan nya förbindelser i form av gångvägar och trappor prövas mellan allén och Öregrundsgatan på Gärdet. Allén utgör ett offentligt rum som rumsligt definieras av ny bebyggelse med ett blandat innehåll, till exempel publika lokaler med olika typer av service. Platsbildningar kan anordnas kring de befintliga byggnader som bevaras och som kan få nya roller i stadsdelen. Genom att befintliga gator sträcks ut och når ner till vattnet och kajen, ges även möjlighet för området att naturligt integreras i staden. Vid särskilda

punkter där dessa stråk möts, till exempel längs kajen, föreslås nya platsbildningar utgöra målpunkter. Här kan publika funktioner och aktiviteter inrymmas i bebyggelsen eller på kajen. Allén likaväl som övriga gator och stråk i området trädplanteras för ökad upplevelse av stadsrummet, för att bryta ner skalan på bebyggelsen samt för att stärka områdets biologiska mångfald. Även kajen föreslås delvis trädplanteras.

Den grundläggande idén är att områdets offentliga rum genom gator, stråk, parker och platser håller samman området för att det ska kunna avläsas som en helhet. För att nå avsedd effekt måste även omgivande bebyggelse, ny som befintlig, ge stöd åt det offentliga rummet. Detta sker bland annat genom att publika lo-

kaler och funktioner anordnas i bebyggelsens nedre våningar, att målpunkter och attraktioner tillförs området, att hållplatser för båt och spårvagn lokaliseras vid strategiska platser, att naturliga mötesplatser kan anordnas och att temporära och permanenta kulturevenemang och -installationer anordnas.

### Ett levande och variationsrikt stadsrum

Som komplement till den överordnade och relativt generella strukturen kan ett antal platser och händelser särskilt identifieras. Genom en medveten programmering och utformning av stadsmiljön och bebyggelsen i synnerhet vid dessa platser, kan området få en ökad attraktivitet, avläsbarhet och orienterbarhet. Loka-

ler med publika funktioner, service etc bidrar med attraktiva målpunkter och därmed mötesplatser i området. Dessa kan till exempel inrymmas längs kajen mot Lilla Värtan, men också vid möten mellan ny och befintlig bebyggelse. På samma sätt kan vissa möten mellan områdets huvudgator förstärkas som målpunkter i området. Exempel på sådana platser är mötet mellan Tegeluddsvägen och den planerade allén. Genom en särskild omsorg om gestaltningen av och innehållet i bebyggelsen och det offentliga rummet vid dessa platser kan de lyftas fram i relation till den mer generella strukturen, till exempel genom publika lokaler i flera våningar, utbud av servicefunktioner eller konstillationer. En accentuering av dessa platser bedöms på så sätt kunna bidra till ett mer attraktivt, levande och varia-



Volymstudie över möjlig bebyggelse  
i Södra Värtahamnen.  
(Bild: Rosenbergs Arkitekter)



tionsrikt stadsrum. Andra viktiga händelser är hållplatser, entréer till området och stråk som förbinder området med Gärdet.

### Ny modern bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet, täthet och varierat innehåll

Den nya bebyggelsen i Södra Värtahamnen kan genom sin utformning ta upp karaktärsdrag såväl från det omgivande hamn- och industrilandskapet, som från stads- och naturlandskapet i stort. Det storskaliga vattenrummet, silobyggnader, hamnmagasin etc antyder att den nya bebyggelsen kan ges en något högre skala, likaväl som att materialitet och form kan ta fasta på både historiska och befintliga företeelser. På motsvarande sätt kan bebyg-

gelsen ansluta till Gärdets topografi, bebyggelse och grönska. Genom en sammanflätning av dessa och andra påverkande faktorer, får området en mångskiftande och variationsrik karaktär. Den täta staden ger möjlighet till ett resurseffektivt nyttjande av mark samtidigt som underlag kan ges för god kommersiell och social service, kollektivtrafik etc som erfordras i den blandade staden. Den täta staden kan även ge den bulleravskärmande effekt som behövs för att bostäder ska kunna byggas inom området.

Samtidigt som området planeras för att bli en tät stadsdel så måste det utformas för en stadsmiljö av hög kvalitet. Detta ställer särskilda krav på det offentliga rummets utformning, karaktär och användning.

Bostadsbebyggelsen samlas i sex kvarter koncentrerat i huvudsak kring den planerade Kvartersparken. Kvarterens läge ger en god visuell kontakt med det stora vattenrummet likaväl som med den väderskyddade platsen. Intill bostäderna finns idag en nyetablerad ICA-butik. Bostadskvarteren utformas med en förhöjd bottenvåning med publika lokaler för olika typer av service, förskolor, restauranter etc, men även de bostadskomplement som behövs, till exempel cykelparkering, soprum, förråd etc. De 6-8 våningar höga bostadskvarteren inrymmer gröna gårdar med gemensamma funktioner, uteplatser etc. Bostadsbebyggelsen utformas mer eller mindre som slutna kvarter, men öppnas upp för att ge ljusinsläpp likaväl som utblick över vattenrummet. Bebyggelsens höjd kan komma att trappas för

att ge erforderlig avskärmning från omkringliggande buller likaväl som för att väder- och bullerskyddade gemensamma terrasser på taken kan anordnas för de boende.

Bostadsparkering sker i garage under mark, medan cykelparkering med fördel anordnas för god tillgänglighet vid bostadsentréerna. Bostäder kan även komma att prövas i Valparaiso ovan det centrala kvarter som inrymmer handel i mark- och källarplan. Detta förutsätter att bullerproblematiken i området kan hanteras. När allén har färdigställts kan bostäder även komma att prövas längs alléns västra sida. Här kan till exempel stadsradhus med genomgående planlösningar uppföras. Bebyggelsen kan komma att utföras i souterrain, och inrymmer publika lokaler mot allén. Utform-

ningen av denna bebyggelse behöver beakta närheten till bakomliggande bebyggelse på Gärdet men kan samtidigt erbjuda nya passager mellan Gärdet och Södra Värtahamnen. Tillsammans med passagerna och genom en varierad höjd på bebyggelsen kan den visuella kontakten och utsikten från bebyggelsen på Gärdet värnas och delvis kvarstå.

Sett till hela området accentueras bebyggelsen mot de stora stadsrummen, till exempel mot vattnet och mot allén. I områdets mer centrala delar hålls bebyggelsen på en lägre höjd, bland annat för att ge tillräcklig avskärmning från omgivande buller.

Områdets förutsättningar pekar på att ny, innovativ bostadsarkitektur krävs för att lösa den utmanande bullerproblematiken samtidigt som en god boendemiljö i övrigt ska uppnås. Olika former av bulleravskärmade glasparter prövas över hörn, genom loggior, eller genom större partier med dubbla fasader. Stadens miljöambitioner ger även att nya, innovativa miljö- och energilösningar arkitektoniskt integreras i bebyggelsen. Ett exempel är ”gröna tak” som kan ge stöd åt en ökad biologisk mångfald, kyla av bostäderna under varma sommandagar, fördröja dagvatten samt

ge rekreationsmöjligheter för de boende (odling, mötesplatser etc).

Liksom för bostadskvarteren ska en hög arkitektonisk kvalitet för övrig bebyggelse nås, bland annat i syfte att identifiera möjligheter till att integrera de miljö- och energilösningar som krävs. Kontorsbebyggelsen följer principerna i övrigt för områdets utformning med publika lokaler mot områdets gator, platser och stråk. Kontorsbebyggelsen ges en något högre skala än bostäderna i syfte att ge erforderlig bulleravskärmning för bakomliggande bostäder. Vid vissa strategiska platser kan en högre bebyggelse prövas, till exempel i mötet mellan Södra kajen och hamnbassängen vid den nya Värtapiren. Här kan en ny högre byggnad likt en fyr markera entrén till området från vattnet, samtidigt som den bidrar till att avskärma bakomliggande bostadsbebyggelse från buller. Även andra platser kan komma att bli aktuella för högre bebyggelse. Detta studeras i detalj i kommande detaljplanearbete, men kan eventuellt hänföras till några av de ”intensiva platser” som identifierats.

## Karaktär, material och färgsättning

Bebyggelsens utformning studeras i detalj i kommande planarbete för de enskilda kvarteren. Här ingår även att utifrån områdets förutsättningar, bebyggelsens planerade innehåll och funktioner, likaväl som utifrån stadens och enskilda aktörers miljöambitioner, identifiera och formulera en inriktning för enskilda byggnaders gestaltning, färgsättning och materialval. Beroende på bebyggelsens innehåll och funktion kan val av material och färgsättning variera, där till exempel puts, klinker och glas i ljusare kulörer kan ingå i bebyggelsen längs delar av allén som ansluter mot Gärdets bebyggelse. Mot vattnet kan till exempel inslag av mer robusta och tåliga material användas för att anspela på hamn- och industrimiljön.

## Generell struktur för ökad flexibilitet

I och med områdets relativt generella struktur uppnås en större flexibilitet för framtida förändringar. Detta är av betydelse då området bedöms utvecklas över lång tid i takt med att befintliga verksamheter och funktioner avvecklas och nya tillkommer. Stadens målsättning är att planera för en blandad och varierad

Överst: Kommunalhuset  
Underst: Smedjan (kv Bristol)



Illustration över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samt övrig befintlig bebyggelse som bevaras

Överst: F d restaurang Skeppet  
Underst: Värtabanans f d stationshus



stadsdel där bostäder, arbetsplatser och service integreras i möjligaste mån.

### Kulturhistorisk bebyggelse

Delar av den befintliga bebyggelsen inom programområdet kommer att finnas kvar när den nya stadsdelen utvecklas. I anslutning till Finlandsparken finns Värtabanans enda bevarade stationshus (ritat av Adolf Edelsvärd 1882) som är blåklassat i stadsmuseets klassificering av kulturhistorisk bebyggelse<sup>37</sup>. Blå är den högsta klassen av bevarandevärde och innebär att byggnadens kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne enligt kulturminneslagen. Kommunhuset (en förvaltningsbyggnad för hamnkontor, polis, brandkår och bostäder, ritad av Georg R. Ringström 1905), restaurang Skeppet från 1922 (ritat av Knut Perno ; Hasse & Tage spelade 88-öresrevyn här 1970) samt en äldre verkstadsbyggnad i kvarteret Bristol (smedjan; ritad av Åke Tengelin och troligen uppförd på 1920-talet) är alla belägna längs östra sidan av Södra Hamnvägen och är grönklassade i Stadsmuseets inventering. Grön klass innebär att byggnaderna är särskilt värdefulla ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.



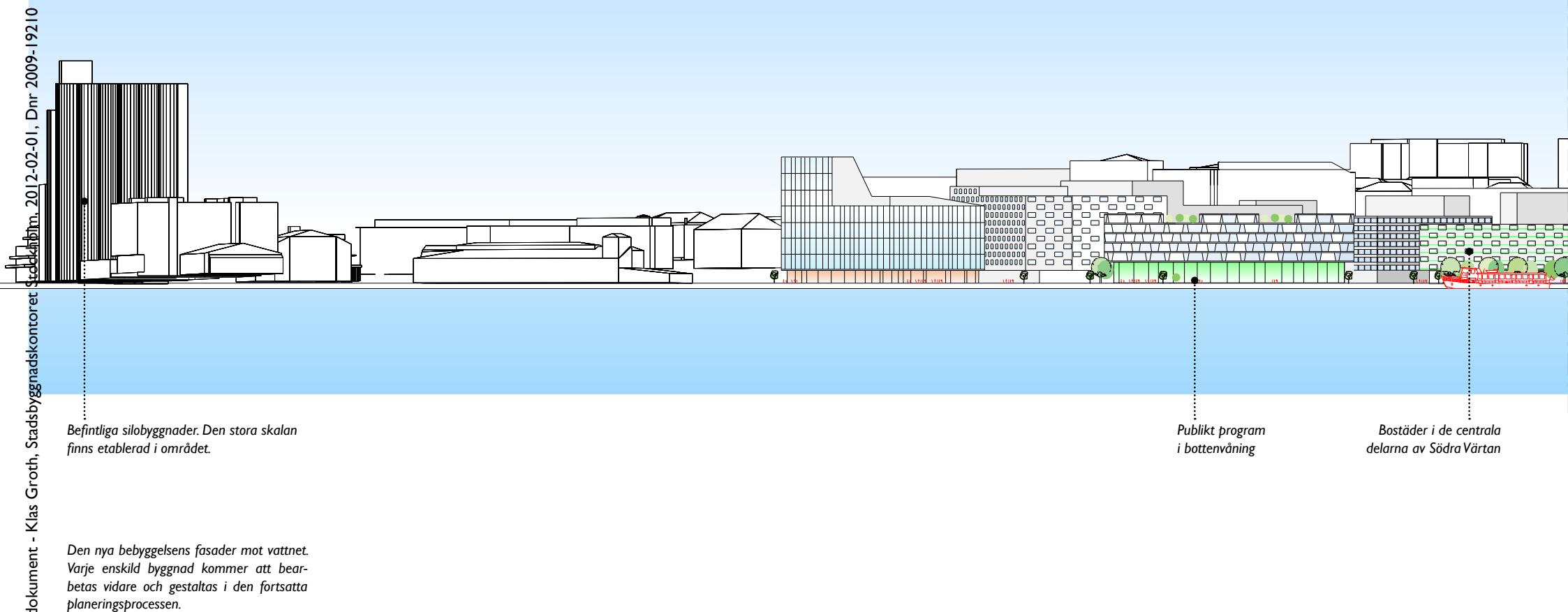
### Övrig bevarad bebyggelse

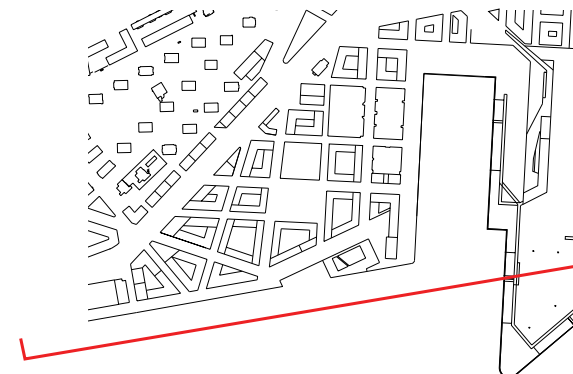
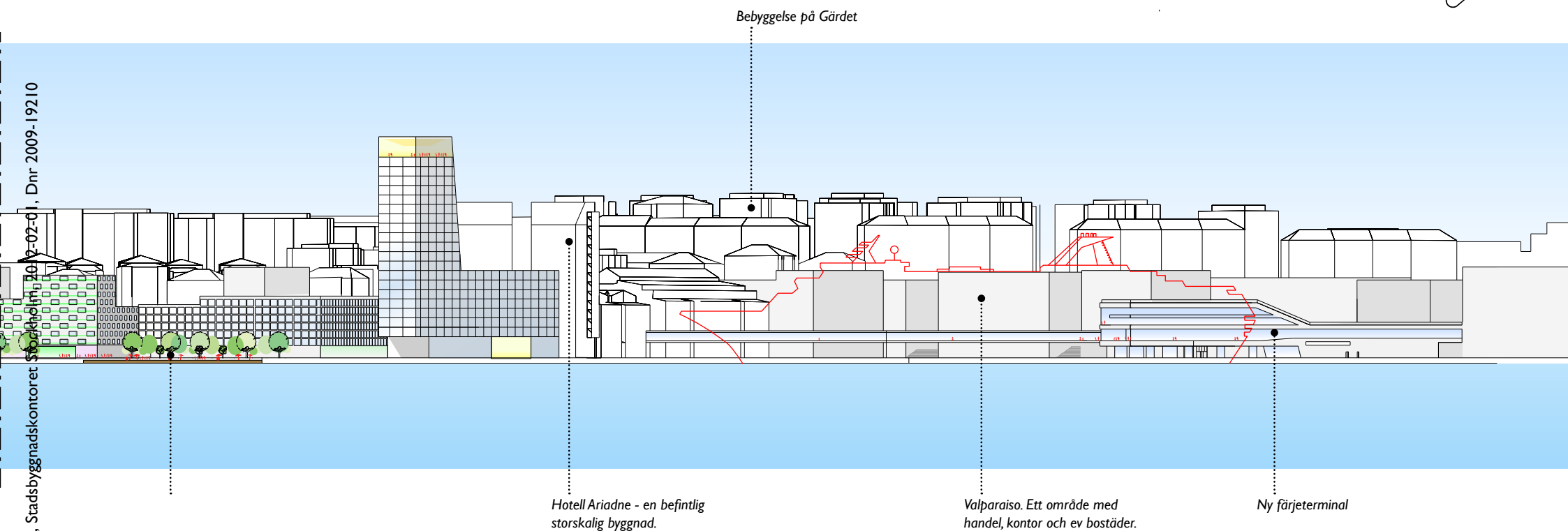
Befintlig bebyggelse som inte är bevarandevärd av kulturhistoriska skäl men som kommer att finnas kvar är belägen inom kvarteren Lybeck (med bland annat lokaler för Friskis & Sveltis, Postens företagscenter, Handelsbanken och en gymnasieskola), Neapel (med Fortums huvudkontor, Rekryteringsmyndigheten, hotell Ariadne och företag inom bland annat media, import, service och logistik), Rotterdam (med företag inom bland annat media och kommunikation, produktutveckling och industridesign), Hamburg (med bland annat handelsföretaget Indiskas huvudkontor) och Riga (med en kontors- och handelsbyggnad, uppförd 2010, som bland annat inrymmer ICA

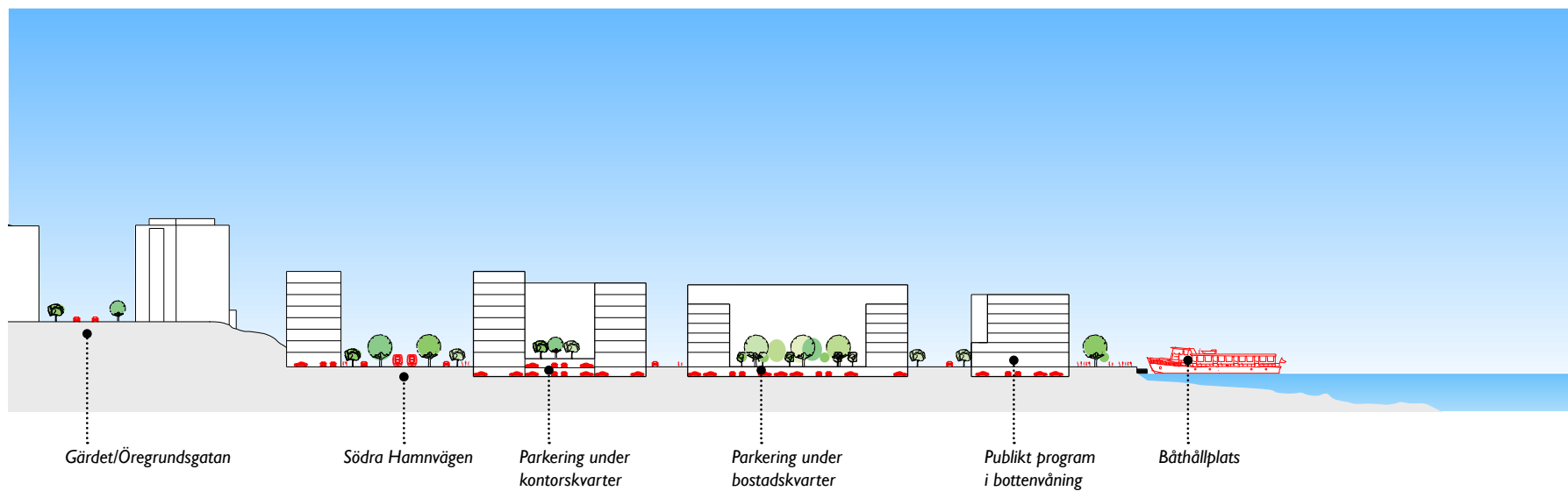
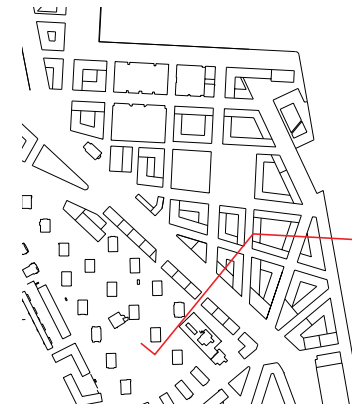
Kvantum). Vid behov kan en förändring och anpassning av befintlig bebyggelse komma att ske över tid i takt med områdets utveckling.

Den bebyggelse som idag finns inom kvarteren Valparaiso (Tallink Siljas nuvarande färjeterminal), Narvik (gymnasieskola) och Bristol (undantaget ovan nämnda verkstadsbyggnad) kommer att ersättas av ny bebyggelse efter hand som området planläggs och byggs ut.



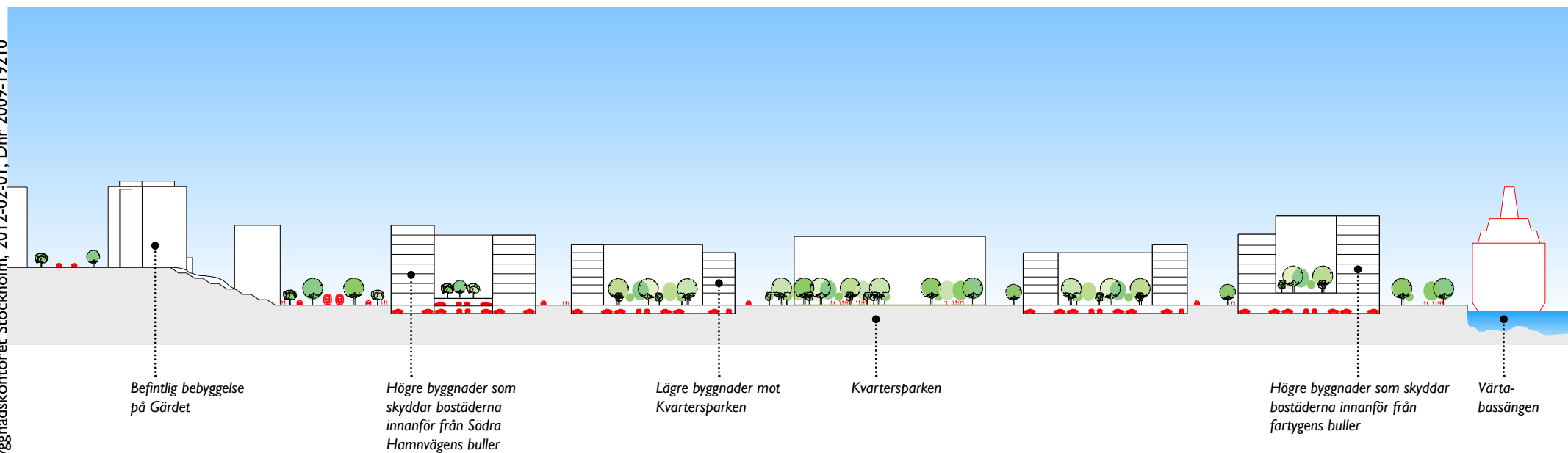
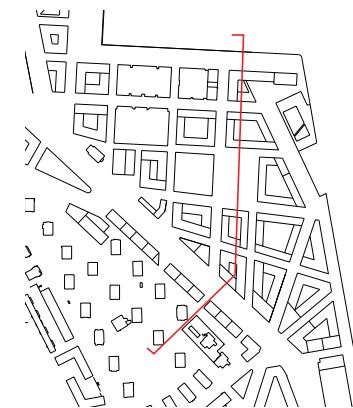






Sektion från Gärdet till Södra Kajen





Sektion från Gärdet till Värta-bassängen

# I 0. Funktioner och innehåll

Avsnittet redogör för den planerade stadsdelens innehåll och programmering. Med detta avses den huvudsakliga markanvändningen och de funktioner som tillförs området antingen i bebyggelsen eller i det offentliga rummet.

## Ett växande näringsliv för morgondagen

**Södra Värtahamnen ger utrymme för ett växande näringsliv inom kunskaps- och tjänsteintensiva branscher i kombination med innovativa och klimatsmarta lösningar.**

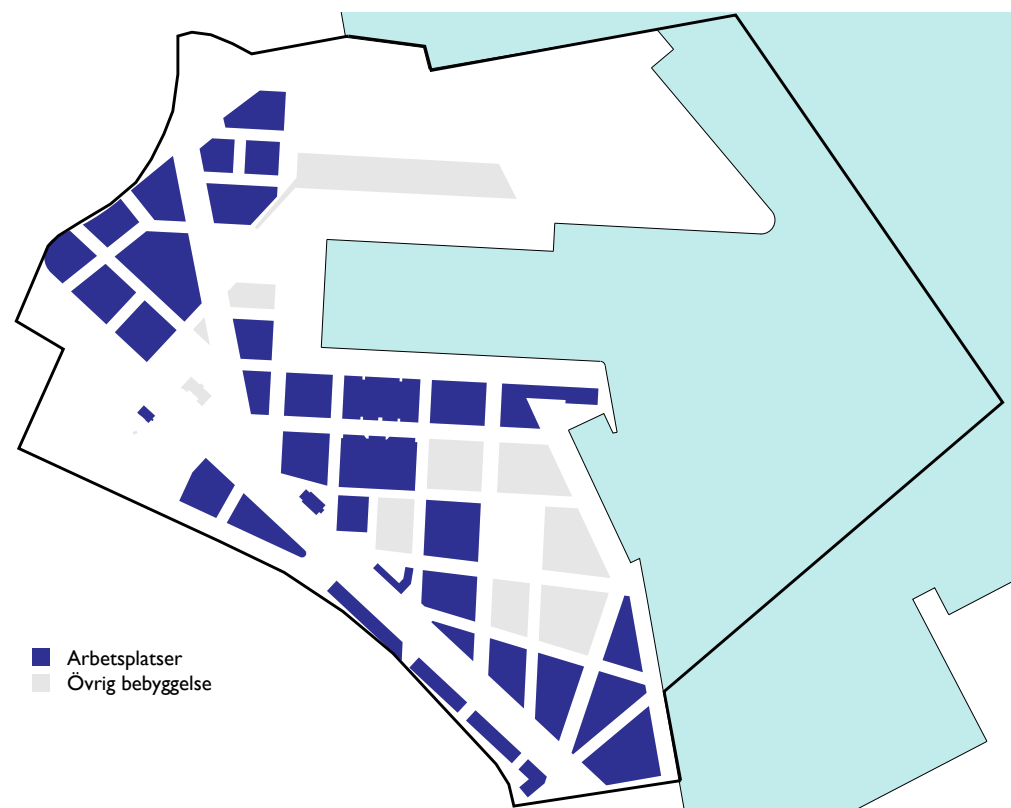
I enlighet med stadens långsiktiga prognoser för en fortsatt stark ekonomisk utveckling och därmed en ökning av sysselsättningen, innebär stadens ambitioner bland annat att aktivt främja en utveckling inom näringsliv, forskning och högre utbildning. Stockholms näringslivsstruktur är idag utpräglat kunskapsintensiv med en stor tjänstesektor. ICT (Information and Communication Technology)

gies), miljöteknik, bioteknik samt bank och finans är några av de starkaste branscherna, som också har betydande internationell koppling.

Södra Värtahamnen kan i linje med stadens ambition att skapa grund för en fortsatt utveckling och tillväxt inom näringslivet erbjuda lägen för ny bebyggelse för arbetsplatser. Södra Värtahamnens näringslivsstruktur är till stora delar relaterad till hamnverksamheten, men området inrymmer idag ett relativt mångfacetterat näringsliv i övrigt med detaljhandel, hotell, media och traditionellt mindre företagande. Idag arbetar cirka 3600 personer i området.

Södra Värtahamnen kan på kort och längre sikt erbjuda möjligheter till ny bebyggelse inom olika branscher. En möjlig strategi för områdets utveckling bygger delvis på att främja etablering av likasinnade företag, så att nytt företagande kan relatera till redan befintliga verksamheter i området. Syftet med denna strategi är att identifiera möjliga syner-

Föreslagna lägen för verksamheter,  
kontor och arbetsplatser



Den nya terminalbyggnaden på Värtapiren  
(Bild: Stockholms hamnar/Arkitektfirmaet  
C. F. Møller/Berg Arkitektkontor)



gieffekter i företagandet, vilket kan gynna de enskilda verksamheterna likaväl som området i stort.

Turism- och besöksnäringen har ökat konstant i Stockholm de senaste åren, en utveckling som delvis kan relateras till den ökande färje- och kryssningsverksamheten över Östersjön.

Södra Värtahamnen kan ur detta perspektiv utgöra en grund för utveckling av handel i området, baserat på den tydliga kopplingen till hamn- och turismnäringen, likaväl som att området ligger relativt väl tillgängligt för ett större omland. Områdets infrastrukturutbyggnad är i detta avseende en väsentlig faktor. Med utgångspunkt från hamnverksamheten, sjöfarten och den på sikt goda tillgången till infrastruktur i övrigt, kan området i framtiden komma att utgöra en port till både Norra Djurgårdsstaden och Stockholm.

Utvecklingen av kommersiella fastigheter för handel, företagande och kommersiell service i övrigt, sker med fördel i områdets norra delar

(Valparaíso) likaväl som i delar av Södra Värtan där bostadsbebyggelse inte bedöms som möjlig. Planeringsinriktningen är att skapa en blandad bebyggelse.

Sammantaget uppskattas området på sikt kunna erbjuda cirka 20 000 nya arbetsplatser. Tillsammans med befintliga verksamheter kan området sammantaget inhysa närmare 25 000 arbetsplatser.

En intressant utmaning för utvecklingen av näringslivet utgör områdets miljöprofilering. En tendens idag är att allt fler kontorsetableringar har en uttalad miljöprofil med många innovativa och klimatsmarta lösningar. Detta ligger mycket väl i linje med stadens ambitioner att miljöprofilera Norra Djurgårdsstaden.

## Värtaterminalen – morgondagens port till Stockholm

***I och med genomförandet av Stockholms Hamnars Vision 2015 kan Södra Värtahamnen erbjuda en modern och effektiv färjeterminal som utgör del av den nya entrén – porten – till Stockholm.***

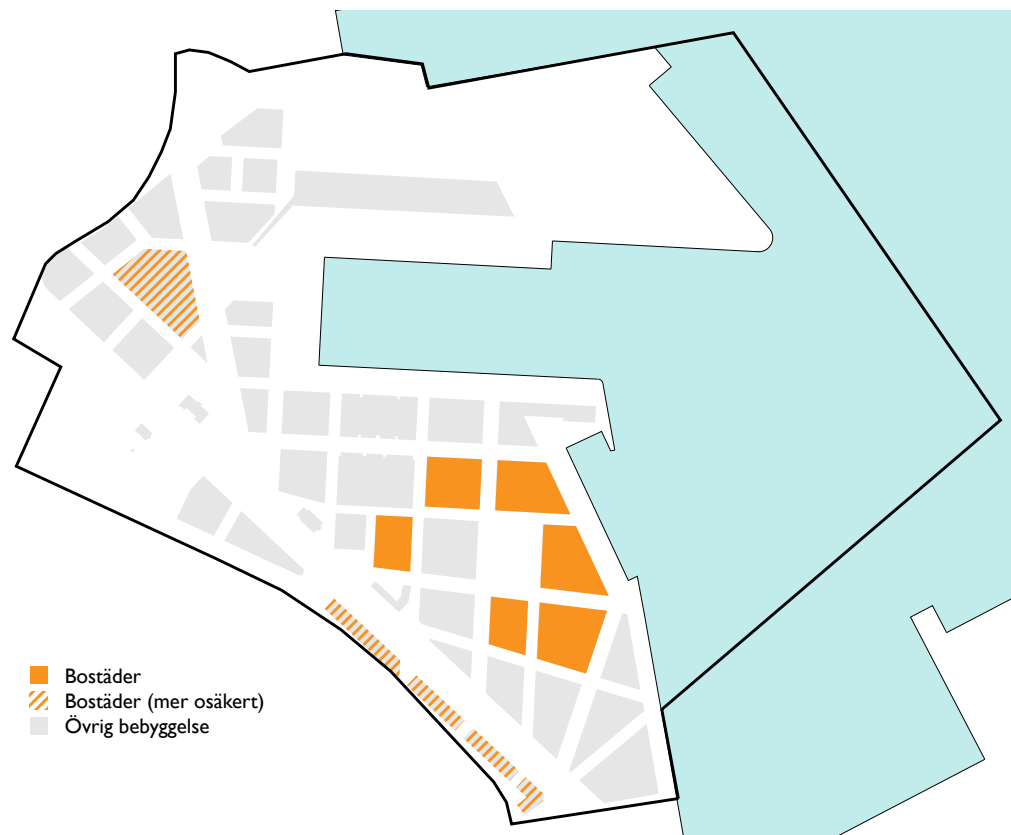
Värtapiren ingår som en del i hela hamnanläggningen i stadsutvecklingsområdet. I syfte att utveckla en modern, miljövänlig och effektiv hamn planeras verksamheten koncentreras till områdets två pirar, Värtapiren och Frihamnspiren. I den första etappen, som berör Södra Värtahamnen, byggs Värtapiren ut med cirka 85 000 m<sup>2</sup>, kring vilken fyra nya fartygslägen anordnas. Ett femte fartygsläge utgörs av befintlig kaj i Värtabassängen. När den nya hamnanläggningen är färdigställd omfattar anläggningen cirka 1200 meter kaj och cirka 131 000 m<sup>2</sup> markyta, vilket ungefär motsvarar dagens hamnyta.

Värtahamnen hanterar i genomsnitt cirka 10 000 passagerare dagligen, utslaget över hela året. Under högsäsong (sommar) är flödesgenomströmningen nästan den dubbla. Den planerade utvecklingen innebär ingen förändring av antalet passagerare.

Hamnen kommer att vara av stor betydelse för gods- och passagerartransporter kring Östersjön. Värtahamnen hanterar dagligen trafik till Åbo, Helsingfors och Tallinn. Hamnen utgör en viktig del av transportkedjan och är därmed av stor betydelse för näringslivet, inte bara i Stockholm utan för hela regionen. Färjeverksamheten utgör även en viktig del för Stockholms turismnäring då totalt sett cirka 1,9 miljoner passagerare besöker Stockholm under ett år. Den direktkonsumtion som färjepassagerarna genererar motsvarar ungefär en femtedel av hela besöksnäringen i Stockholms län vilket också bidrar till sysselsättningen i staden.

På den nya piren uppförs en ny modern och effektiv passagerarterminal. Terminalens ut-





Föreslagna lägen för bostäder utifrån dagens kända förutsättningar. I och med att bebyggelsestrukturen bearbetas vidare i det fortsatta planarbetet kan ytterligare bostäder tillkomma, i huvudsak inom de centrala delarna av Södra Värtan.

formning bidrar till att integrera hamnverksamheten med den nya bebyggelsen, primärt genom att delar av terminalen görs publik. Terminalens tak görs tillgängligt som utkikspunkt (Värtaterrassen) över hamnområdet och Lilla Värtans vattenrum.

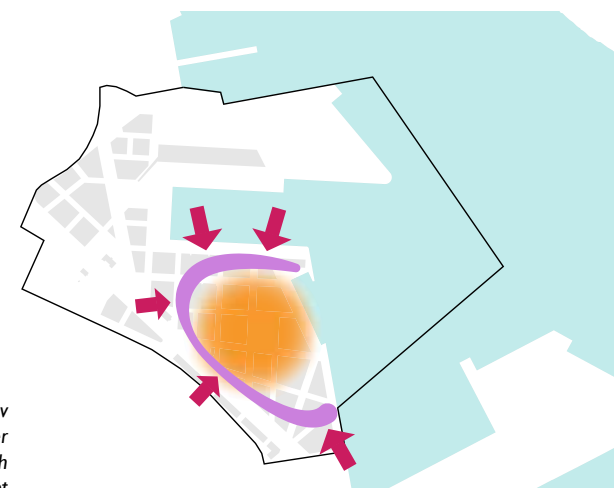
En utveckling och modernisering av hamnverksamheten utgör del av Stockholms arbete för en bättre miljö. Genom transporter på vatten till andra delar av staden ges fler valmöjligheter för den enskildes resor, vilket kan avlasta vägnätet och kollektivtrafiken i övrigt. Omvandlingen möjliggör även en förtätning av staden vilket ligger i linje med stadens översiktsplan.

## Nya boendekvaliteter i ett unikt område

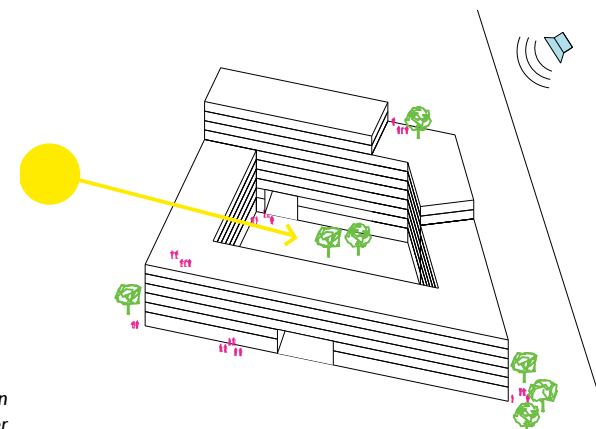
**Södra Värtahamnen kommer att kunna erbjuda ett attraktivt boende i vattennära läge, med god tillgänglighet till såväl city som grö- och rekreationsområden.**

Stockholms befolkning ökar kontinuerligt genom både inflyttning och genom naturlig befolkningsökning. Till 2030 bedöms staden ha en miljon invånare. Detta ställer krav på att staden och regionen tillhandahåller olika boendeformer för att möta behovet.

Södra Värtahamnen kan erbjuda ett unikt och attraktivt boende i en ny stadsdel. Läget är ci-

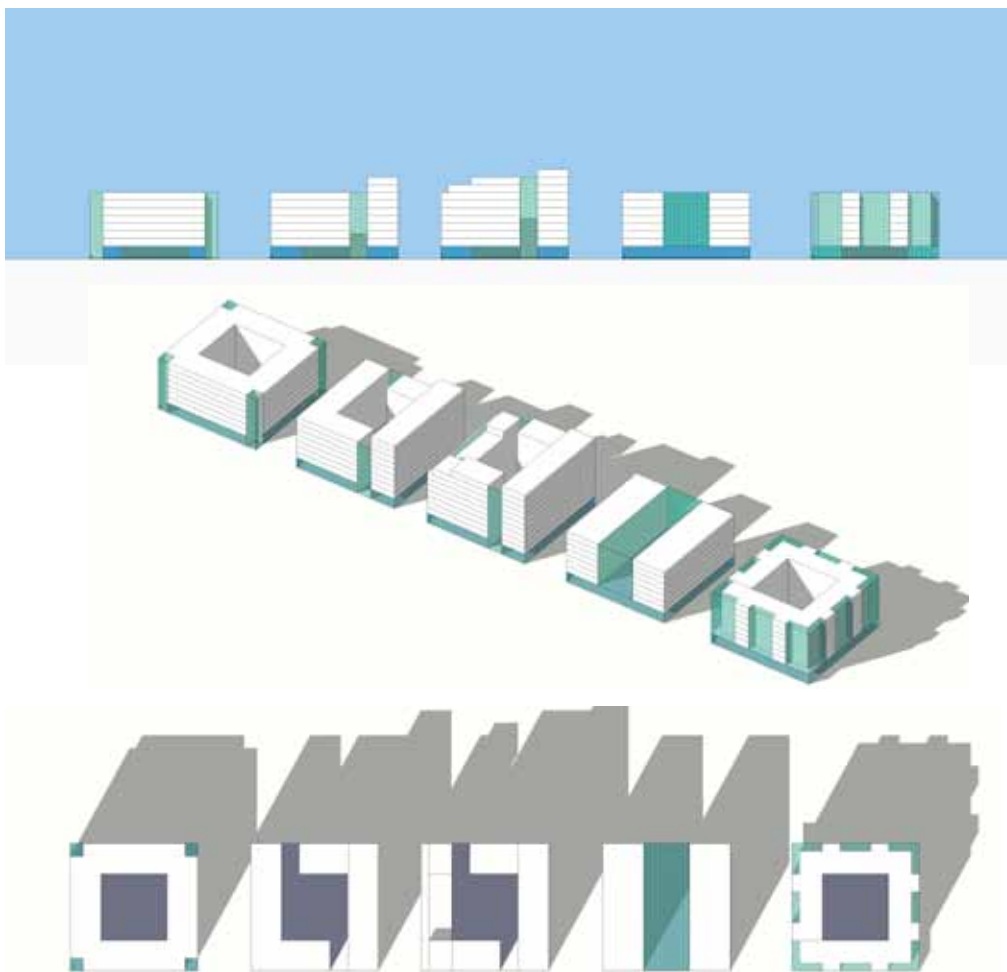


Bostadskvarteren i Södra Värtan omges av bebyggelse för kontor och verksamheter som skärmar av buller från vägtrafik och hamnverksamhet



Kvarter som släpper ner sol på gården och samtidigt skyddar kvarteret mot buller

Möjliga principlösningar för utformning av bostäder i bullerutsatt miljö. Utöver genomgående lägenhetslösningar kan fasader, helt eller delvis komma att utföras med ett yttre glasat skikt, till exempel vid balkonger, över hörn eller vid öppningar i bebyggelsen.



tynära och lättillgängligt, i synnerhet när området är utbyggt och nya kommunikationer, som spårväg och utökad busstrafik är etablerade. Områdets relativt höga täthet med såväl bostäder som arbetsplatser bedöms också kunna utgöra underlag för en varierad och väl utbyggd social och kommersiell service.

Närheten till Lilla Värtans vatten är kanske den största kvaliteten för bostäder i Södra Värtahamnen. I och med att dagens reserv-läge för fartyg längs Södra kajen flyttas till den nya Värtapiren frigörs en stor del av kajen och blir tillgänglig för allmänheten. Genom att anordna vistelsezoner av olika karaktär, promenadstråk, bryggor, utomhusbad, bollplaner med mera ges de boende goda möjligheter att uppleva vattenrummet med dess kvaliteter över skiftande årstider och väderlekar. Möjlighet till utblickar över Lilla Värtan kommer att kunna ges såväl från gator och platser som från bostadsbebyggelsen.

Ytterligare en kvalitet utgörs av närheten till Gärdets natur- och rekreationsområden. Genom förbättrade kopplingar mellan den nya bebyggelsen i Södra Värtahamnen och Gärdet blir inte minst Sportfältet lättillgängligt för de boende. I en större skala finns alla besöksmål i form av natur- och kulturupplevelser på norra

och södra Djurgården inom rimligt avstånd för utflykter.

Bostadsbebyggelse provas i några kvarter närmast vattnet längs del av kajen samt kring den planerade kvartersparken som fungerar som både torg och park. Cirka 1000-1200 lägenheter bedöms kunna uppföras här. Bostadskvarteren utformas för att ta tillvara den unika utsikten över vattnet och båtarna, likaväl som att goda ljusförhållanden ska ges både för lägenheterna och för de kringbyggda gårdarna.

Bullersituationen i Södra Värtahamnen är komplex med buller från flera olika bullerkällor och med stora variationer över tiden. Programområdet påverkas av buller från båt-, väg- och järnvägstrafik samt buller från trucktransporter, rangering etc varför både trafik- och externt industribuller (som bedöms efter olika riktvärden) behöver beaktas. Den komplexa bullersituationen kommer att bestå även när planområdet bebyggs med bostäder, kontor och butiker.

Genom en medveten utformning av bostäderna kan en god boendemiljö åstadkommas med givna förutsättningar. Slutna kvarter skapar väderskyddade miljöer, likaväl som att bullret kan avskärmas så att gårdarna kan erbjuda tys-

ta miljöer för lek, rekreation och vila. Genom särskilda åtgärder för avskärmning av buller uppfylls kriterierna för en god ljudmiljö även i lägenheterna. Kvarteren runt bostäderna planeras och utformas på ett sådant sätt att ytterligare bulleravskärmning sker.

I den mån förutsättningarna tillåter kan även ett mindre inslag av bostäder provas inom Valparaiso. Dessa bostäder planeras och utformas på ett liknande sätt som bostäderna i Södra Värtan för att på bästa sätt skapa en god boendemiljö med så liten bullerstörning som möjligt från omgivande bullerkällor. Vid en avveckling av bangården kan bostäder även provas längs alléns västra sida. Denna bebyggelse utformas med hänsyn till Gärdets topografi och bebyggelse, möjligen i form av stadsradhus med publika bottenvåningar.

I området eftersträvas en blandning av lägenhetstyper och storlekar. Området innehåller inga bostäder idag, men i omkringliggande bebyggelse på Gärdet bor cirka 10 000 personer. I kommande planeringsetapper kan bostäder även komma att provas i Frihamnen, strax söder om programområdet.



Örestaden, Köpenhamn



HafenCity, Hamburg

Västra hamnen, Malmö  
(Bild:Wikimedia Commons)



Föreslagna lägen för handel,  
service och publika lokaler

## Handel och service

I takt med områdets utveckling och utbyggnad kan antas ett ökat behov av ett variationsrikt utbud av kommersiell och social service. Denna typ av service är avgörande för att dels bidra till ett levande stadsliv i området överlag, dels för att erbjuda boende, verksamma och besökare den service som behövs.

En viss del kommersiell service finns redan i området idag, till exempel i det relativt nybyggda kontorshuset i kvarteret Riga där bottenvåningen inrymmer en större livsmedelshandel. I dagsläget finns även postombud i byggnaden. Utöver mindre butiker, kiosker och restauranger har området idag ett relativt begränsat utbud av kommersiell service i övrigt.

Strategin för områdets utbyggnad innebär att handel och service generellt ska inrymmas i bebyggelsens bottenvåningar, i synnerhet vid särskilda platser och längs viktiga och frekventerade stråk. Exempel på sådana platser är vid områdets entréer, vid kvartersparken samt längs allén. Även längs kajen ut mot vattnet bör viss kommersiell service kunna erbjudas, lämpligen i form av restauranger och liknan-



de. Dessa har en viktig roll för att levandegöra området efter ordinarie arbetstid.

En större handelsetablering föreslås i Valparaiso. Handel i detta läge kan försörja ett större omland beaktat det tillgängliga läget. Handelsetableringen är väl försörjd med kollektivtrafik i form av spårväg och buss men även av omkringliggande regional och lokal väginfrastruktur. Handeln lokaliseras kring det planerade torget och kan på så sätt även omhänderta det behov som färjeverksamheten alstrar. I anslutning till planerad handelsetablering kan med fördel lokaliseras ett utbud av kultur- och rekreationsaktiviteter som komplement.

Handeln i området uppskattas sammanlagt kunna omfatta cirka 70 000 m<sup>2</sup> BTA.

## Skola och förskola

Staden har höga ambitioner att säkerställa en god tillgång till skola och förskola för stadens invånare. I dagsläget finns grundskola och förskola samt ett antal gymnasieskolor eller filialer i omkringliggande stadsdelar (Gärdet och Hjorthagen).

Mot bakgrund av den begränsade andelen bostäder inom programområdet har därför antagits att en ny skola i området inte är motiverad. Utöver befintliga skolor på Östermalm

planeras befintlig skola i Hjorthagen kompletteras med ytterligare en i samband med områdets utbyggnad. Beroende på utvecklingen i Frihamnen och Containerhamnen/Loudden, kan nya skolor även där komma att uppföras på sikt. Här finns då också större möjligheter att integrera skolverksamheten med annan offentlig service såsom idrotts- och fritidsaktiviteter.

Beroende på i vilken omfattning området kommer att inrymma bostäder kan en ökad tillgång till förskolor behöva tillgodoses inom eller i anslutning till området. Området bedöms i programförslaget inrymma cirka 1000-1200 bostäder vilket motsvarar ett behov av 10-13 avdelningar fördelade på 2 eller 3 nya förskolor. Ambitionen är att nya förskolor ska lokaliseras till lämpliga lägen nära eller i de planerade bostadskvarteren likaväl som med närhet till parker och andra funktioner som kan ge stöd åt verksamheten.

## Rekreation och upplevelser i de offentliga rummen

***Södra Värtahamnens läge vid vattnet likaväl som områdets tillgänglighet till Djurgårdens natur- och kulturlandskap kan erbjuda boende och besökare rekreativa möjligheter och kulturella aktiviteter.***

I en allt tätare stad behöver tillgången till det offentliga rummet för rekreation och utomhusvistelse säkerställas för boendes och arbetandes välbefinnande och hälsa. Även ur ett stadsmiljöperspektiv och ur ekologiskt hänseende behöver tillgången till friytor av hög kvalitet vara god.

Programområdet består idag i huvudsak av mark som används för industri- och hamnändamål, med visst inslag av andra verksamheter i form av kontor, medieföretag, hotell, mindre butiker etc. Läget vid vattnet är en av de största tillgångarna för Södra Värtahamnen. Möjligheterna att nå vattnet är dock – liksom i stora delar av Norra Djurgårdsstaden – begränsade på grund av den storskaliga industri- och hamnverksamheten. Det är därför viktigt att ta vara på de möjligheter som finns att komma nära vattnet och skapa attraktiva kajer som är tillgängliga för alla, boende så-



Noder och samband i  
det offentliga rummet



väl i området som på Gärdet, verksamma och besökare. Stockholms nya översiktsplan, Promenadstaden, lyfter särskilt fram tillgängligheten till stränder och kajer som en viktig kvalitet i staden. Bebyggelsens struktur i Södra Värtahamnen där många gator är riktade så att de har vattnet och kajerna i fonden hjälper till att skapa kontakt med vattenrummet. I nära anslutning till programområdet finns större rekreations- och grönområden tillgängliga i form av södra Djurgården och Gärdets öppna sportfält.

För att skapa ytterligare mervärden i de offentliga rummen kommer ett program för offentlig konst att tas fram, med utgångspunkt från gällande praxis för offentliga investeringar där en viss andel avsätts för ändamålet.

Målet med de offentliga rummen i den nya stadsdelen är att kunna erbjuda platser med skiftande karaktär; allt från rofyllda grönskande oaser till livfulla, myllrande mötesplatser. Ett antal stadsrum med olika karaktärer har definierats i stadsstrukturen:

#### **Finlandsparken, Kommunalhusparken, Valparaisotorget och Värtaterrassen**

Längs ett stråk mellan Gärdets tunnelbanestation och färjetterminalen skapas en sekvens av

platser genom fyra stadsrum; Finlandsparken, Kommunalhusparken, Valparaisotorget och Värtaterrassen. Finlandsparken bör utvecklas till stadsdelspark och kan bland annat erbjuda grönska och ro. Kommunalhusparken föreslås utformas till kvarterspark med fokus på aktiviteter för ungdomar. Valparaisotorget är en viktig knutpunkt med stark kontakt med vattnet och färjorna. Värtaterrassen, som är belägen på taket till färjetterminalen, erbjuder utblickar över Lilla Värtan och hela hamnverksamheten.

#### **Kvartersparken och Kajstråket**

I den östra delen finns två stadsrum definierade; Kvartersparken och Kajstråket. Kvartersparken omgärdas av bostadskvarter och kan fungera i det lokala sammanhanget för de boende och de som arbetar här. Kajstråket, som

sträcker sig längs med hela den tillgängliga kajen, är däremot en viktig mötesplats som kan attrahera besökare även från andra delar av Stockholm.

#### **Allén**

Längs den planerade allén kan med fördel olika platser anordnas för en ökad vistelskvalitet. Längs allén finns till exempel idag ett antal mindre, kulturhistoriskt värdefulla byggnader som avses bevaras. Dessa kan ges en mer publik användning också ur rekreationssynpunkt.

#### **Förslag till sociala värden**

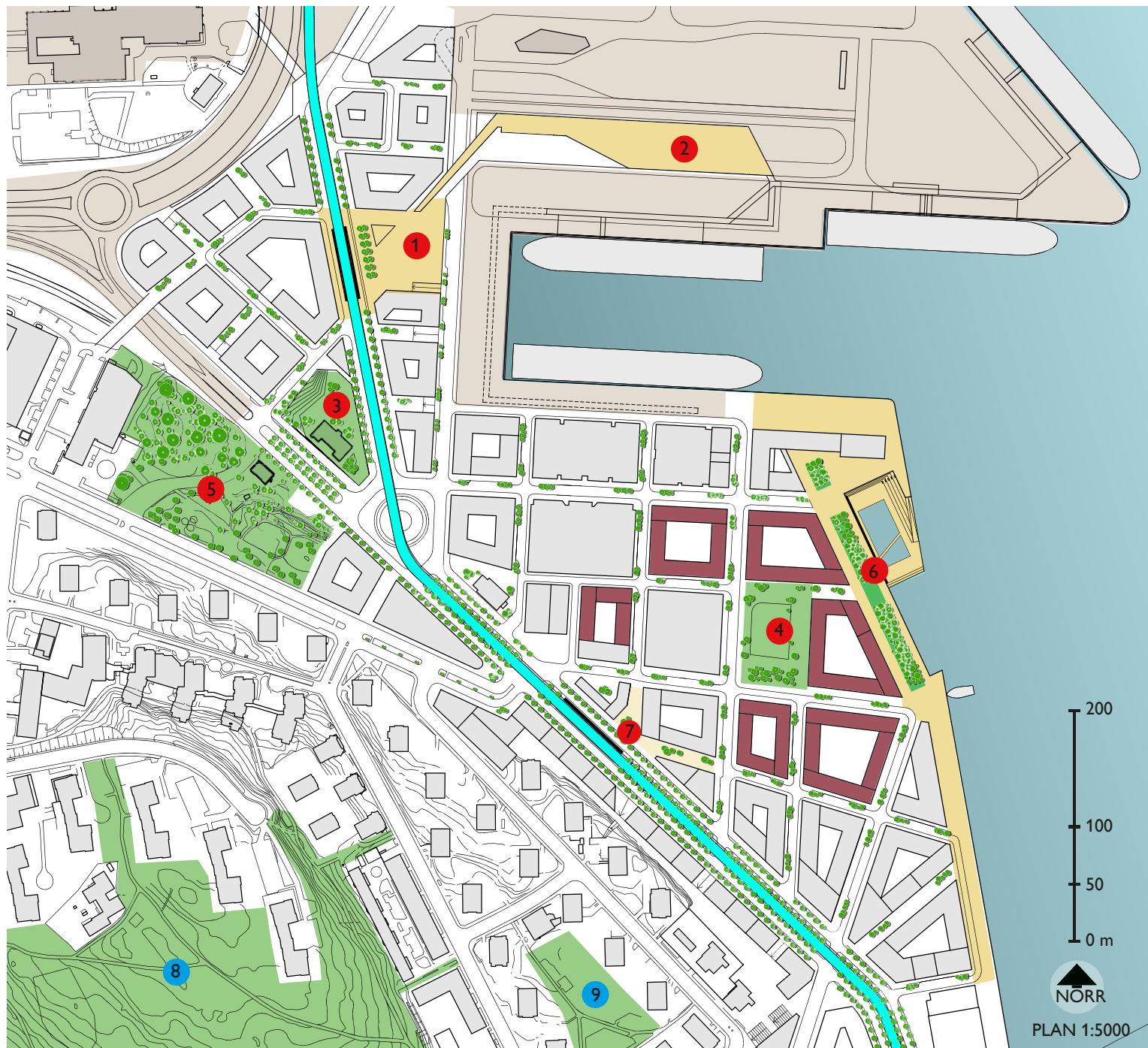
Stockholms sociotopkarta redovisar ett antal värdebegrepp som används i planeringen för att utveckla parker och grönområden. Här nedan redovisas vilka värden som skulle



**En procent till konst.**

[www.stockholmkonst.se](http://www.stockholmkonst.se)





## Förslag till sociala värden<sup>9</sup>

### 1. Valparaisotorget

Utsikt, Vattenkontakt, Sitta i solen, Folkliv, Uteservering

### 2. Värtaterrassen

Utsikt, Vattenkontakt, Promenader, Sitta i solen, Uteservering

### 3. Kommunalhusparken

Lek, Bollspel, Sitta i solen, Folkliv, Uteservering, Skate, Kulturhistoria

### 4. Kvartersparken

Grön oas, Uteservering, Lek, Ro, Blomprakt, Sitta i solen

### 5. Finlandsparken

Pick-nick, Grön oas, Ro, Utsikt, Sitta i solen, Lek, Kulturhistoria, Skogskänsla, Landform, Blomprakt, Pulkaåkning

### 6. Kajstråket

Utsikt, Vattenkontakt, Lek, Bad, Folkliv, Picknick, Uteservering, Sitta i solen

### 7. Hållplats Södra Hamnvägen

Sitta i solen, Folkliv, Uteservering

### 8. Gärdet (utanför programområdet)

Grön oas, Promenader, Löpträning, Ridning, Lek, Sitta i solen, Evenemang, Picknick, Bollspel, Skidor

### 9. Londonparken (utanför programomr.)

Sitta i solen, Grön oas, Ro, Lek, Blomprakt, Boule

Parktillgång i Södra Värtahamnen  
(Bild: White arkitekter)

kunna lyftas fram på respektive plats i Södra Värtahamnen, samt vilka värden som finns som komplement i närområdet. Sammantaget fångas de flesta av sociotopkartans redovisade värden in.

Flera av parkerna är för små för att uppfylla de ykrav för kvarterspark och stadsdelspark som Stockholms Parkprogram ställer som mål (se bild till vänster). Det är därför ytterst viktigt att de offentliga rum som planeras utformas med mycket hög kvalitet för att uppfylla många sociala värden. Det behöver samtidigt säkerställas en god tillgänglighet till rekreationsytor i närområdet, primärt Gärdet och Djurgårdens kultur- och naturlandskap. På sikt kan ny bebyggelse i de södra delarna av stadsutvecklingsområdet, likaväl som de anläggningar som planeras kring Hjorthagen, erbjuda ytterligare rekreationsmöjligheter.

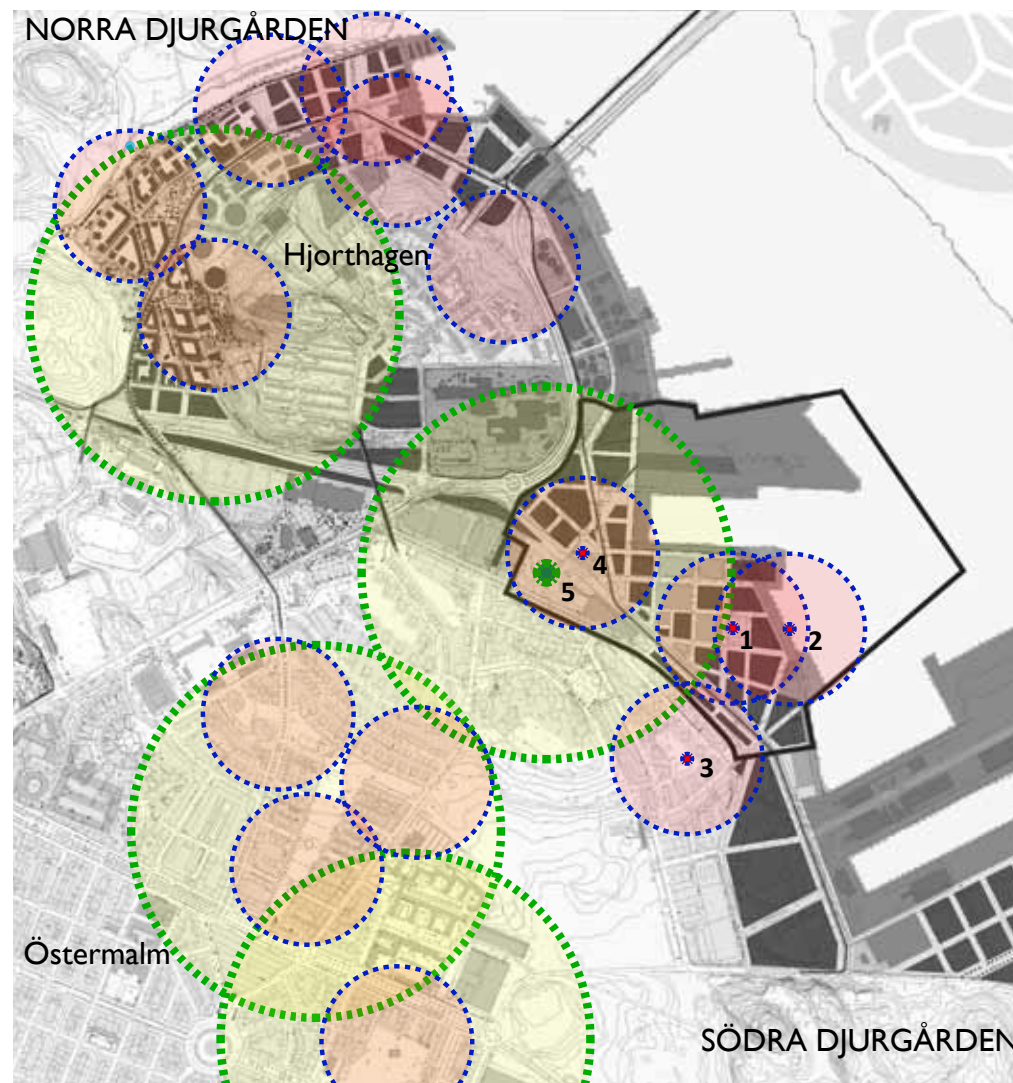
## Stadsliv och trygghet

För att bidra till en dynamisk och levande stadsdel utgör den upplevda tryggheten en betydelsefull aspekt. Detta är särskilt viktigt att beakta för de tider på året och dygnet som är mörka. Det är till exempel inte ovanligt att människor tar betydande omvägar eller till och med stannar hemma för att de upplever en

plats eller ett stråk som otryggt. Det innebär i sin tur samhällsekonomiska förluster i form av försämrad tillgänglighet och längre restider eller att människor väljer bil framför kollektiva färdmedel.

En analys har genomförts av stadslivsfrut-sättningar och fotgängares trygghet i Södra Värtahamnen<sup>38</sup>, baserad på det här programmet och hur stadsdelen är tänkt att utformas. Studien visar att det finns anledning att vidareutveckla nuvarande utbyggnadsscenarier med konkreta åtgärder som ökar och säkerställer fotgängares res- och trygghetskvalitet. En förtätning med ny, blandad bebyggelse innebär att fler människor kommer att röra sig i området under hela dygnet, vilket i sig kommer att innebära en ökad trygghetskänsla.

Hur området utformas mer i detalj har dock stor betydelse för hur tryggt det kommer att upplevas. Viktiga aspekter är till exempel graden av naturlig övervakning från bostäder, siktlinjers längd utmed ett stråk, möjliga flyktvägar, sidoområdenas överblickbarhet och inslaget av publika verksamheter vid platser och stråk. Det ger stöd bland annat för program-mets strävan att blanda verksamheter med bostäder i så stor utsträckning som möjligt och att en stor del av bottenvåningarna upplåts för



**KVARTERSPARK, 0,5-5 ha som nås inom 200 m = radie cirkel**

- |                      |         |
|----------------------|---------|
| 1. Kvartersparken    | 0,45 ha |
| 2. Kajstråket        | 0,85 ha |
| 3. Londonparken      | 0,7 ha  |
| 4. Kommunalhusparken | 0,36 ha |

**STADSDELSPARK. 5-50 ha bör nås inom 500 m = radie cirkel**

- |                   |          |
|-------------------|----------|
| 5. Finlandsparken | 0,7/2 ha |
|-------------------|----------|





Alt 1. Programförslaget, östra bangården är ersatt med den nya allén.



Alt 2. Östra bangården är tills vidare kvar i befintligt läge.



Alt 3. Östra bangården är ersatt med den nya allén. Fler bostäder (blå markering) och fler publika lokaler i strategiska lägen (violett markering).

publika verksamheter som butiker och serviceställen. En annan viktig del som påverkar den upplevda tryggheten är belysningen på gator och platser.

En viktig slutsats från den genomförda analysen är att Södra Värtahamnen har allt att vinna på att den östra bangården avvecklas, ur ett trygghets- och tillgänglighetsperspektiv. Det skulle innebära betydligt fler möjligheter att röra sig mellan Södra Värtahamnen och Gärdet vilket förkortar gångavståndet mellan många av målpunkterna i och omkring området och ger fotgängaren möjlighet att välja det stråk som känns tryggast. Analysen visar också att en medveten lokalisering av publika, kvällsöppna lokaler ökar tryggheten, till exempel längs viktiga stråk till buss- och spårvagnshållplatser och Gärdets tunnelbanestation.

Analysen lyfter fram Finlandsparken som en särskilt viktig plats att utveckla med avseende på trygghet, eftersom den utgör en viktig koppling mellan Södra Värtahamnen och Gärdet. Den pekar på vikten av att utforma och gestalta parken på ett sådant sätt att den känns attraktiv och tillgänglig, som gör att fotgängaren kan känna sig bekväm och har god överblick över omgivningarna. Studien pekar på att en komplettering med bostäder i parken skulle innebära en högre grad av naturlig övervakning. Detta skulle samtidigt ge alltför stora konsekvenser för parkens betydelse som ett av stadsdelens viktigaste grönområden. Därför prioriteras dessa kvaliteter just här.

## Karaktärer offentliga rum

### Material

Södra Värtahamnen är ett gammalt hamnområde med utpräglad, storskalig industri-

karaktär. Den planerade staden kommer att bära spår av denna historia. I de nära omgivningarna kommer hamn- och industriverksamhet även fortsättningsvis att utgöra ett dominerande inslag i stadsbilden. Detta är en utgångspunkt för gestaltningen av det nya området – både vad gäller bebyggelsens och de offentliga rummens skala och uttryck. Om den nya stadsdelen på ett framgångsrikt sätt ska integreras i denna miljö med oerhört storskaliga verksamheter är det viktigt att de offentliga rummens skala och uttryck relaterar till de människor som ska vistas här. Det är också viktigt att kajerna blir användbara för rekreation då tillgången på friytor i området är begränsad. Material och gestaltning ska vara enkla och robusta, men samtidigt ha en detaljeringsgrad som gör området vänligt och inbjudande.

Markmaterial kan vara asfalt, betong eller gaten med väl bearbetade materialmöten och

Kartorna ovan redovisar en generell bedömning av hur den upplevda trygghetskvaliteten kommer att bli med utgångspunkt i tre olika scenarier för områdets utveckling. Gröna länkar har goda trygghetsegenskaper, medan röda har låg grad av upplevd trygghet.

Sammanställningen visar hur trygghetsupplevelsen i området ökar om bangården ersätts med den nya allén och därmed ger fler möjligheter att korsa stråket som skiljer Södra Värtan från Gärdet. Fler bostäder och fler publika, kvällsöppna lokaler längs viktiga stråk ger också positiva effekter.

Det framgår också att vissa länkar är svåra att göra helt trygga, som stråket genom Finlandsparken och Värtavägens förlängning mot Valparaiso. Där behöver åtgärder som ytterligare stärker tryggheten prioriteras, som att sidområdena görs överblickbara och att god belysning anordnas.<sup>38</sup>

(Bilder: WSP)

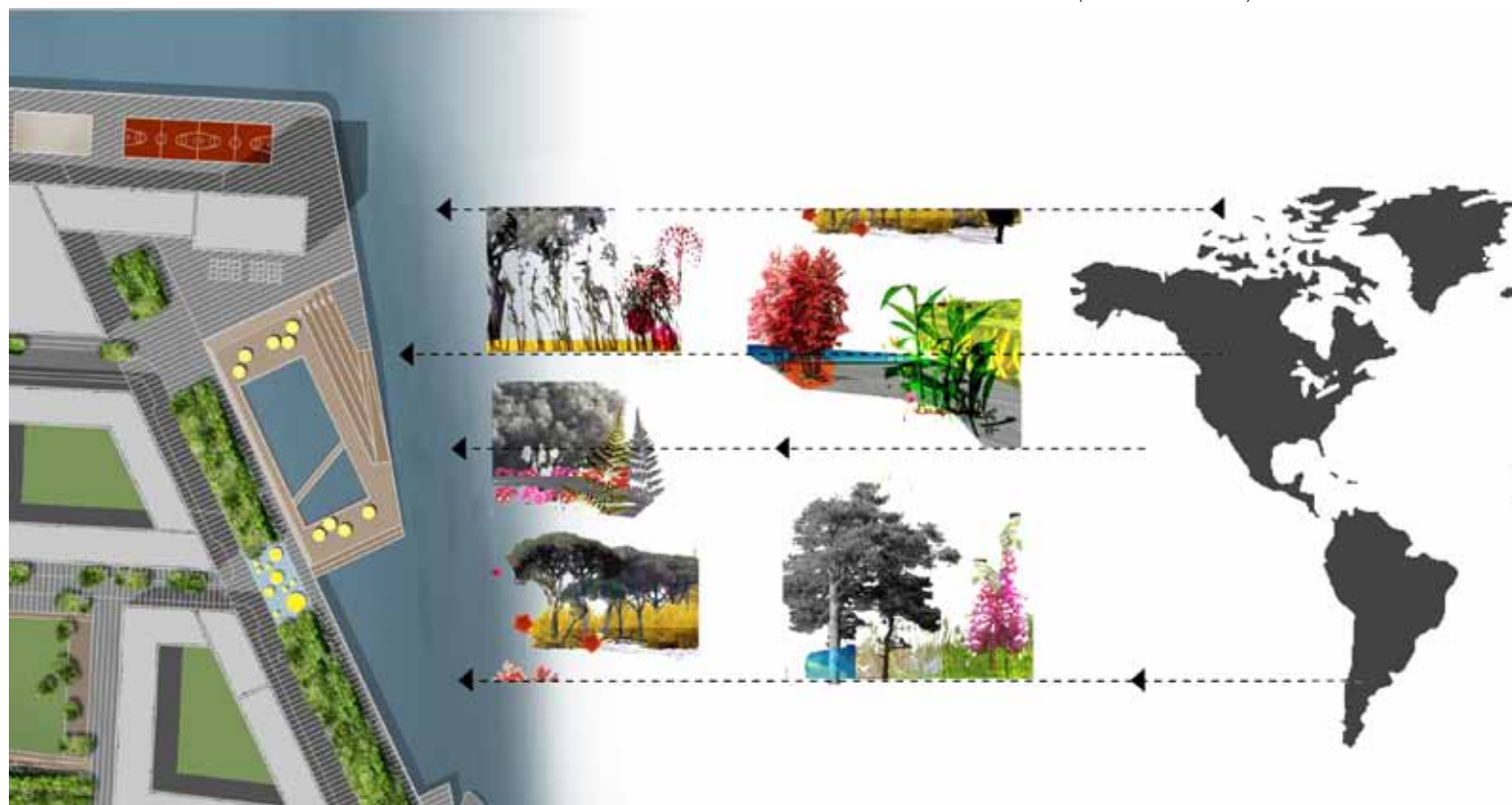


avslut. De vattennära delarna kan innehålla tillägg av trä som kontrast mot omgivande industrikajer och som är ett vänligt material att vistas på. Särskilda miljökrav kommer att ställas på de material som väljs.

### Vegetation

I Södra Värtahamnen beräknas cirka 1000 träd planteras på offentliga ytor, vilket uppfyller det politiska målet om att plantera ett träd per ny lägenhet.

Stadsdelens struktur är relativt kompakt där vegetation längs gator och på platser kommer att ha stor betydelse för att åstadkomma en behaglig stadsmiljö. Även här kan hamn- och industrimiljön tjäna som utgångspunkt. Växtligheten kan ges ett uttryck inspirerat av ruderatmark där växter vandrar in spontant och frösår sig. Vegetationens stomme utgörs av träd på gator och platser. För att vegetationen



*Av en slump har ett frö följt med från en avlägsen plats och slagit rot i Södra Värtahamnen. Från världens alla hörn kommer växtvalet. Grönskan är överraskande, livfull och fantasieggande liksom namnen på kvarteren.  
(Bild: White arkitekter)*

ska få så bra förutsättningar som möjligt är det viktigt att tillgången på markvatten är god. I det sammanhanget studeras möjligheten att ta hand om och leda det dagvatten som finns i området till växtbäddarna.

## Gator

Gaturummen ska utformas med stor hänsyn till cyklister och fotgängare där breda trottoarer och tydliga cykelstråk prioriteras. Gatornas relation till kollektivtrafikhållplatser, torg, parker och intilliggande områden har stor betydelse för hur trygg, levande och integrerad stadsdelen blir. Flera alternativa vägar ger valmöjlighet vilket skapar trygghet och lockar till att upptäcka och röra sig genom området.

Den nya gatustrukturen i Södra Värtahamnen bygger delvis vidare på den struktur som platsen haft under lång tid och berättar på så vis om den tidigare hamnverksamheten som förekom här. Gatornas sträckning stämmer i många fall överens med de industrispår som försörjde Södra kajen.

Gatorna i planförslaget har en tydlig hierarki som markeras av gatans bredd och typ av gatuplantering. Allén (Södra och Norra Hamnvägen) kommer att vara det viktigaste rörel-

sestråket till och från området med Spårväg City centralt placerad omgiven av körbanor och cykelbanor. Gatans dignitet understryks av fyra respektive två rader av regelbundet placerade formfasta träd, som med sitt starka allémotiv bildar ryggraden i stadsdelen.

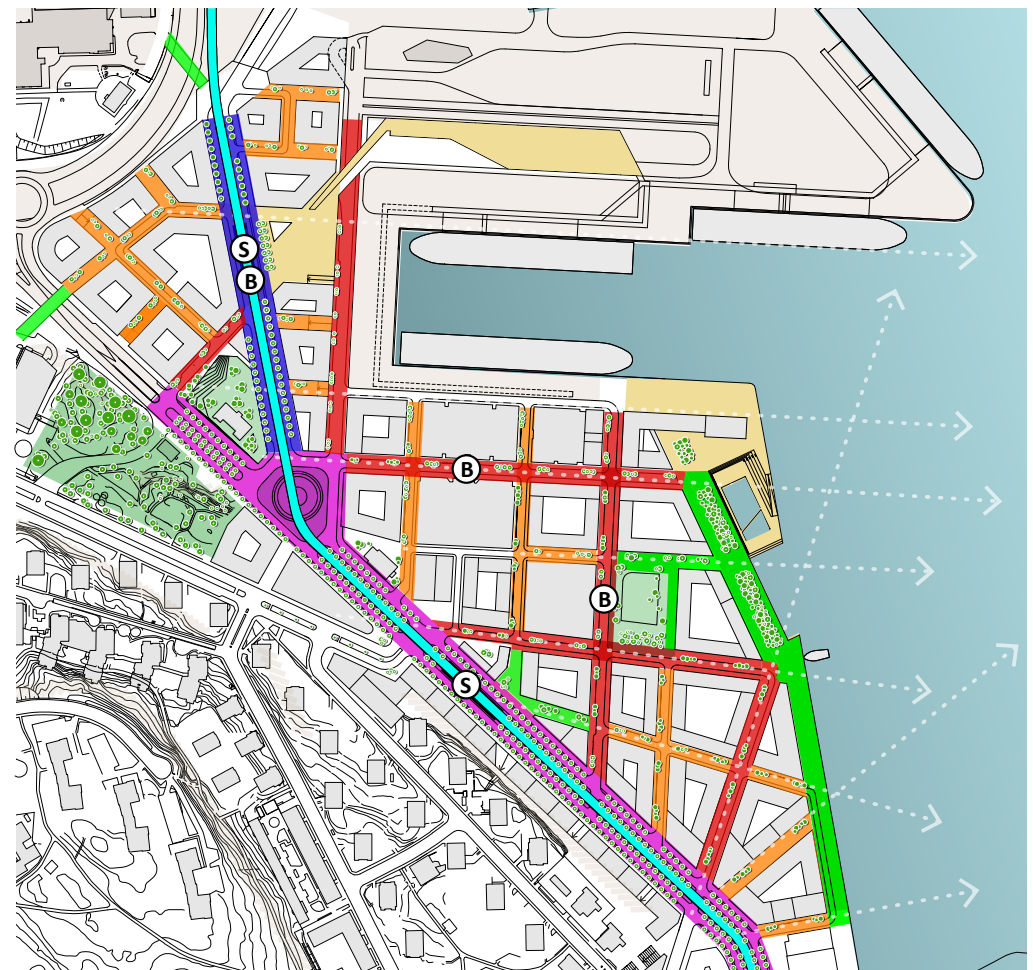
Nästa nivå i gatuhierarkin är 19-metersgatorna som rymmer breda gång- och cykelbanor samt bil- och bitvis busstrafik. Gatorna förses med träd som grupperas på gatans ena sida för att bibehålla utblickar mot vattnet och ge möjlighet att ta hand om dagvattnet i växtbäddarna. Cykelparkering kan ordnas i samband med trädgrupperna och angöring för bilar mellan dem.

14-metersgatorna har breda gångbanor och cykling sker i blandtrafik. Gatuträden grupperas på gatans ena sida och ges en informell prägel med undervegetation. Träden kan här vara flerstammiga och variera i art och storlek.

Därutöver finns gångfartsgator som utformas så att bil- och cykeltrafik sker på de gåendes villkor.

- Norra Hamnvägen
- Södra Hamnvägen
- 19 m gata
- 14 m gata
- Gångfartsgata/gc-väg
- S B T Hållplats spårvagn/buss

Struktur och rumslig hierarki i gaturummen  
(Bild: White arkitekter)



# Förslag till gatusektioner

Bilden visar principer för hur de olika gaturummen i Södra Värtahamnen kan komma att utformas. Gatusektionerna kommer att bearbetas vidare i det fortsatta planarbetet (Bild: White arkitekter)

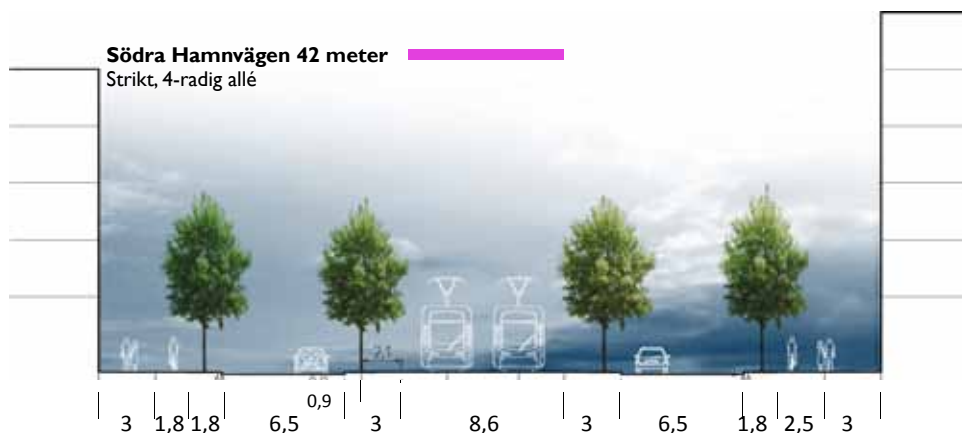
## Alléplatsen

Spårvägen rör sig över ett dagvattenmagasin utformat som stiliserad våtmark



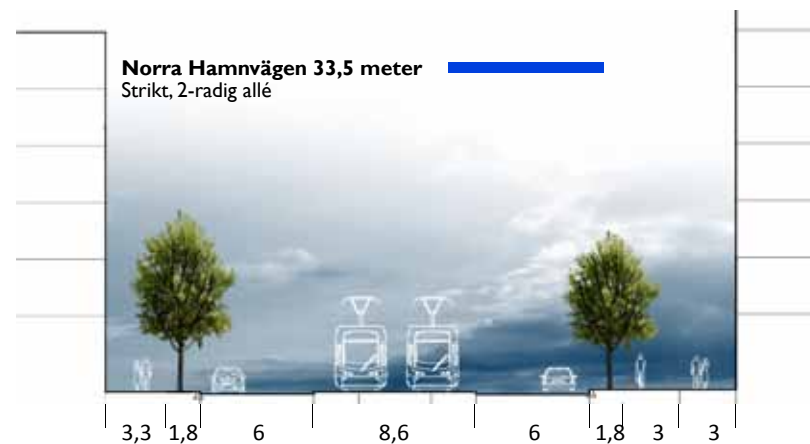
## Södra Hamnvägen 42 meter

Strikt, 4-radig allé



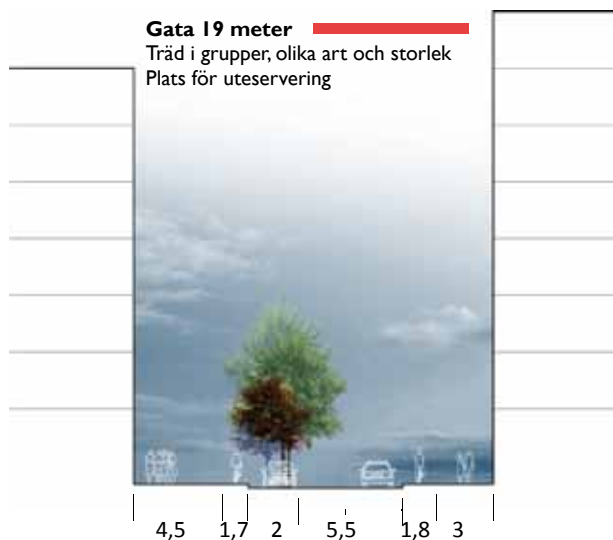
## Norra Hamnvägen 33,5 meter

Strikt, 2-radig allé



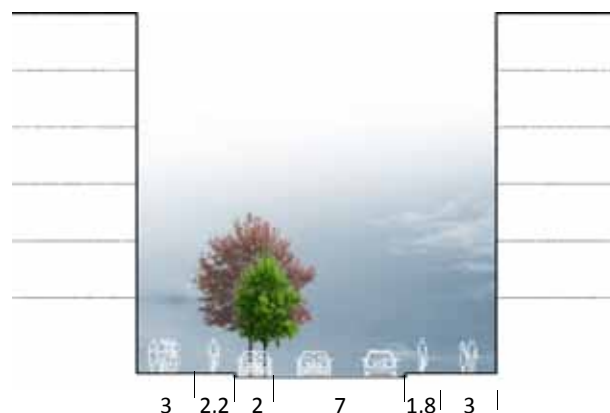
## Gata 19 meter

Träd i grupper, olika art och storlek  
Plats för uteservering



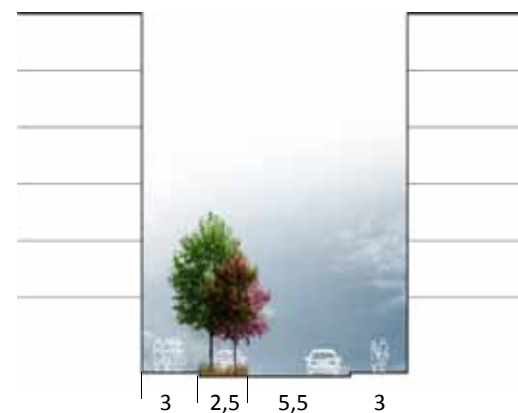
## Gata 19 meter med buss

Träd i grupper, olika art och storlek



## Gata 14 meter

Träd i grupper med undervegetation, olika art och storlek



SKALA 1:400



**På följande sidor redovisas de viktigaste offentliga platserna i den nya stadsdelen Södra Värtahamnen. Varje plats presenteras genom ett exempel, visualiseringen av en idé om hur platsen skulle kunna utformas och gestaltas.**

## Kajstråket

Kajstråket, med sitt vattennära läge, har potential att utvecklas till en av områdets viktigaste målpunkter – ett innehållsrikt rekreationsstråk med kajkänsla. Det har förutsättningar att bli en attraktiv målpunkt för såväl de som bor och arbetar i området som tillfälliga besökare. Mötet mellan välgestaltad stadsmiljö och storskalig hamn kommer att ge platsen en intressant dimension. Kajen får en generös bredd som ger utrymme för ett varierat innehåll. Gatan utmed kajstråket utformas som gångfartsgata. En trädrida fungerar som vindskydd och skapar en spänning mellan skyddade och utsatta platser. I trädzonen finns möjligheter att skapa gläntor för vistelse och lek. I den centrala delen av Kajstråket finns möjligheter att komma nära vattnet via en generös gradängstrappa i solläge. En skyddad badplats kan anordnas här. Med enkla, omsorgsfulla tillägg kan en attraktiv spänning skapas mellan den industriella hamnmiljön och en mänsklig skala.

På den norra sidan av bebyggelsen, mot hamnbassängen, är det möjligt att anlägga spelplaner för bollsporter av olika slag. Vid kajen kommer det finnas möjlighet att ordna tilläggsplats för kollektiv båttrafik.



Plan över Kajstråket  
(Bild: White arkitekter)



Vegetation som skapar lä



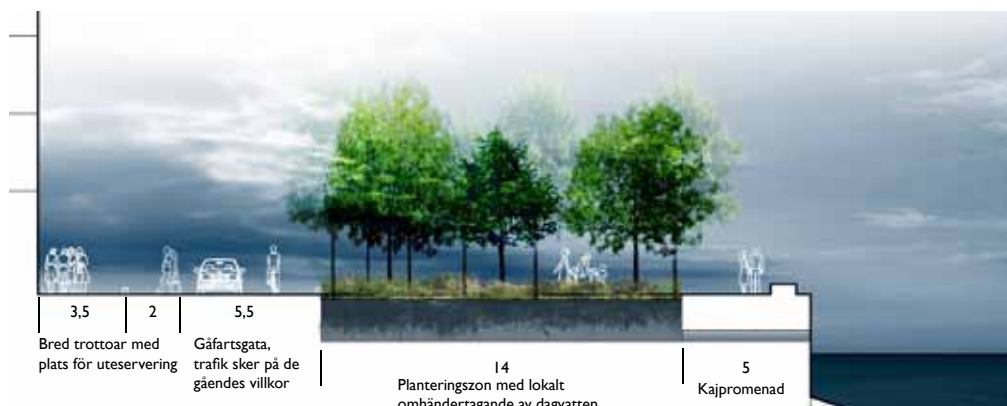
Vy över Kajstråket och badet  
(Bild: Rosenbergs arkitekter)



Exempel på kajbad



Kaj med naturmaterial



Sektion genom Kajstråket  
(Bild: White arkitekter)



Kaj med vattenkontakt

## Kvartersparken

Kvartersparken blir ett skyddat grönt stadsrum som kontrasterar mot det mer utsatta och öppna Kajstråket. Den är belägen mitt i stadsdelen och kommer att fungera som rekreationsyta både för boende i området och lunchande kontorsarbetare. Platsen har relativt goda solförhållanden.

Platsen karaktäriseras av en variation mellan öppet och slutet, hårt och mjukt, lek och vila. I mitten ligger en försänkt gräsyta för lek och vila. Kring denna finns generösa gångytor med strödda träd och planteringar och plats för uteserveringar.

Där Fjärde Bassängvägen passerar parken kommer det att finnas busshållplatser. I kvarteret Riga på andra sidan Fjärde Bassängvägen ligger en större matvaruaffär. Troligen kommer även andra mindre, kommersiella verksamheter att etableras här, vilket bidrar till att ge platsen liv.



Vy över Kvartersparken  
från Hamburgsvägen  
(Bild: White arkitekter)



En skyddad kvarterspark



Avkoppling



Plan över Kvartersparken  
(Bild: White arkitekter)



## Valparaisotorget

Valparaisotorget kommer att bli en representativ entréplats i spektakulär hamnmiljö i änden av gångstråket från Gärdet. Det är en av de viktigaste knutpunkterna i området med hållplats för Spårväg City och entréer till färjeterminalen och kringliggande kommersiella verksamheter.

Torget är högt beläget och kommer att ha utsikt mot hamnbassängen. Det kommer att ha klassiska torgkvaliteter som överblickbarhet, sitta i solen, fika, se och synas. Det blir ett nytt spännade stadsrum med närhet till handel och kommunikation alldeles intill de stora passagerarfartygen.

Passagerare på väg till och från terminalen kommer i klungor i samband med ankomst och avgång vilket kommer att ge en speciell karaktär åt platsen. Med en attraktiv utformning och plats för caféer och uteserveringar kan torget locka till vistelse och bli en plats där man slår sig ner och ser på folklivet i väntan på färja eller spårvagn.

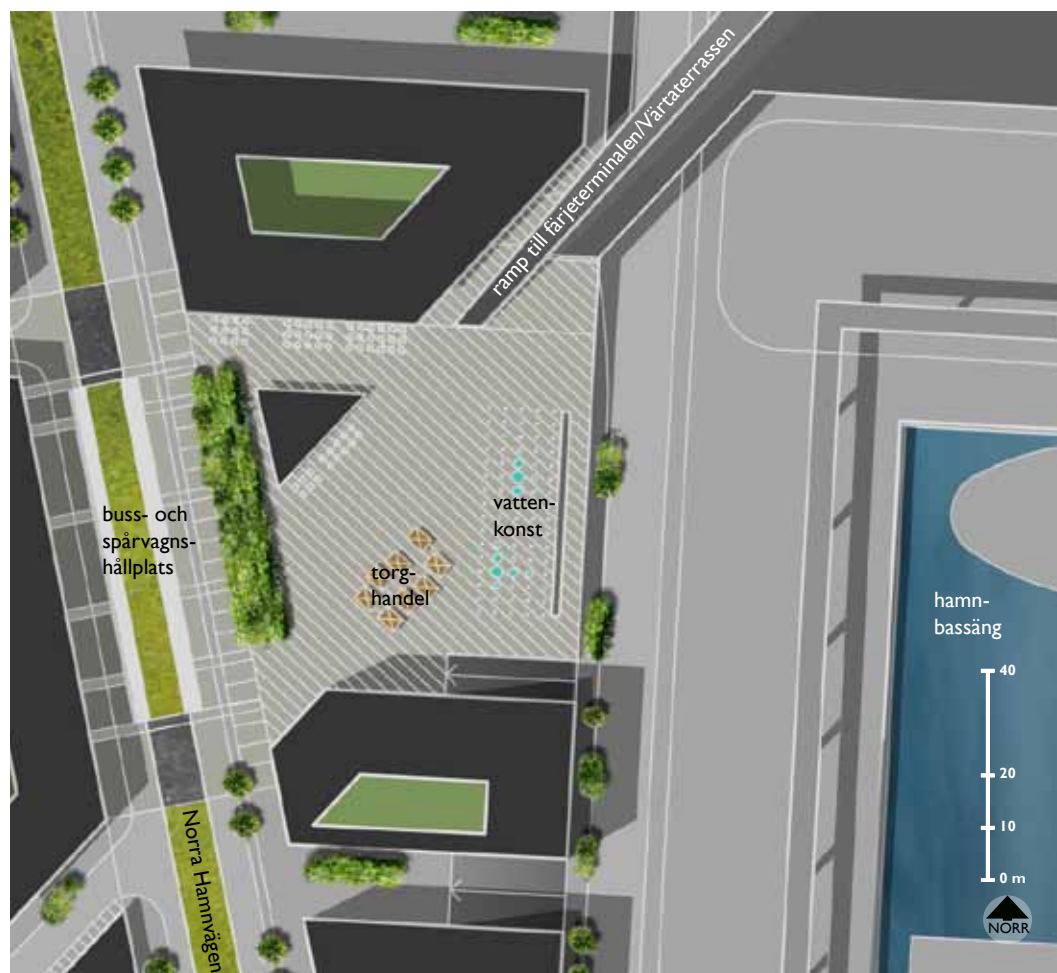
Torget ska i huvudsak vara hårdgjort med inslag av svalkande grönska. Vattenkonst som knyter an till det vattennära läget kan utgöra ett attraktivt tillskott. Den öppna ytan med närhet till övrig handel ger också möjligheter till viss torghandel.



Vy mot Valparaisotorget från hållplatsen  
(Bild: White arkitekter)



Vy mot Valparaisotorget med färjorna i fonden  
(Bild: NCC/Wester+Elsner Arkitekter)



Plan över Valparaisotorget  
(Bild: White arkitekter)



Vattenkontakt



Spårvagn



Trafik på de gåendes villkor



## Kommunalhusparken

Kommunalhusparken kommer att bli en centralt belägen, urban plats för möten, lek och aktivitet. Parken kan vara hårdgjord med strödda träd som ger skugga och grönska. Här landar också gångbron som leder från Gärdet och Finlandsparken över Södra Hamnvägen. När bangården vid Södra Hamnvägen försvinner kan bron komma att ersättas av en korsning i plan.

Platsen är nedsänkt och ligger i söderläge med goda möjligheter för aktivitet och att se och synas. Läget och exponeringen gör att platsen kan fungera som en länk mellan besökare och boende i stadsdelen. Det gamla kommunalhuset har ett kulturhistoriskt värde. Det står på den lägre hamnplansnivån, den tidigare huvudnivån för hela området, och berättar något om platsens historia. Byggnaden kan med fördel rymma någon form av publik verksamhet som berikar platsen, gärna ungdomsverksamhet med koppling till aktiviteterna i parken. Även en entré till gallerian kan ge liv åt platsen.



Vy mot Kommunalhusparken  
från Södra Hamnvägen  
(Bild: White arkitekter)

Platsens främsta brister är att den är bullerstörd, framförallt från Södra Hamnvägen, och att den kraftiga nivåskillnaden kan utgöra ett hinder för tillgängligheten. Nivåskillnaden är samtidigt en kvalitet som kan nyttjas för skate och klättervägg och ge möjligheter till skyddade sittplatser.



Plan över Kommunalhusparken  
(Bild: White arkitekter)







## Finlandsparken

Finlandsparken är en viktig länk mellan Gärdet och Södra Värtahamnen. Parken är varierad i karaktär och har stora nivåskillnader vilket ger möjligheter till intressanta utblickar mot Södra Värtahamnen. Målet är att Finlandsparken ska utvecklas till stadsdelspark då behovet av detta är stort i närområdet.

Den största delen av parken består av en skogsdunge med många gamla och värdefulla ekar som utgör en viktig del av den ekologiska spridningskorridoren mellan Norra och Södra Djurgården. Största delen av ekdungen befin-

ner sig på kvartersmark som ägs av Stockholm Stad. För att kunna säkerställa ekdungens fortbestånd bör denna del omvandlas till parkmark.

Mot Tegeluddsvägen är parken mer tillgänglig med en öppen gräsmatta, lek- och sittplatser samt ett monument till minne av finska krigsveteraner.

Värtans stationsväg leder från Tegeluddsvägens högre nivå ner till Södra Värtahamnen gamla stationshus. Vägen understryker parkens topografi på ett intressant sätt. Stationsbyggnaden är en privat fastighet men skulle

med fördel kunna hysa en publik verksamhet för att berika parkens innehåll.

Finlandsparken kommer att utgöra en viktig entré och gång- och cykelförbindelse till och från den nya stadsdelen i Södra Värtahamnen. Parken bör utformas så att denna koppling upplevs trygg och säker och ges en karaktär av ordnad, urban stadspark. Här är ljussättning en viktig del i gestaltningen. Broförbindelsen kommer att finnas kvar så länge järnvägsspåren i Södra Hamnvägen är i drift. När spåren försvinner kan bron komma att ersättas av en korsning i plan vid Södra Hamnvägen för att integrera stråket bättre i stadsdelen..

Parken störs av buller från både Södra Hamnvägen och Tegeluddsvägen, vilket måste beaktas i den fortsatta planeringen.

Finlandsparkens storlek är idag 0,7 ha och med ekdungen inräknad ca 2 ha. Detta är i minsta laget för en stadsdelspark som enligt Stockholms parkprogram bör vara 5- 50 ha stor. Men med sitt rika innehåll finns goda förutsättningar att utveckla parken till en intressant och varierad plats för rekreation. Ekarna, stationsbyggnaden samt Finlandsmonumentet tillför en kulturhistorisk dimension åt parken.



Solstudier  
(Bild: Rosenbergs arkitekter)



21 mars kl 9



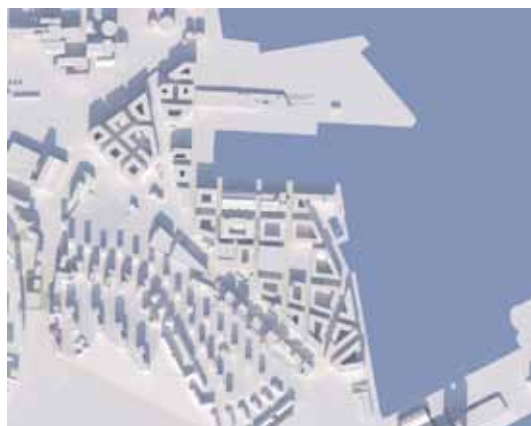
21 juni kl 9

## Klimatanpassning och biologisk mångfald

**Södra Värtahamnen erbjuder grönska som utjämnar climateffekter och stärker den ekologiska infrastrukturen inom området.**

### Sol och skugga

En god stadsmiljö ska kunna erbjuda såväl soliga som skuggiga platser under hela året. Södra Värtahamnens täta kvartersstruktur med relativt höga hus begränsar solexponeringen på gator och platser, varför det är viktigt att de soliga platser som finns i området tas tillvara. En utbyggd kaj tillför till exempel solexponerad yta i ett attraktivt vattennära läge där det också kan finnas möjlighet att bada.



21 mars kl 12



21 juni kl 12

Skuggiga platser är också viktiga, inte minst för att dämpa effekten av längre värmeböljor som i framtiden beräknas bli vanligare. Träd och vegetation har här en stor betydelse, då de hjälper till att sänka temperaturen genom att de skärmar av solen och höjer luftfuktigheten.

Även bostadsgårdar ska kunna erbjuda både sol och skugga, vilket bör uppmärksammas i fortsatt planering. Eventuellt kan solinstrålningen förbättras om gårdarna placeras en våning upp från gatan.



21 mars kl 15



21 juni kl 15



## Vind

Programområdet ligger lågt beläget mot Lilla Värtans öppna vattenrum och med höjderna Gärdet och Hjorthagen åt söder och väster. Det gör att området framför allt kommer att exponeras för nordliga till ostliga vindar, vilket gör Kajstråket mycket vindutsatt medan Kvartersparken och Kommunalhusparken kan erbjuda skyddade platser.

Lokalklimatet kan också påverkas av att kallluft från höjdernas skuggsidor "rinner ner" i området. Vind och kallluft kan sammantaget förväntas ha en kylande effekt på Södra Värtahamnen, vilket kan upplevas positivt under

värmeböljor men negativt under vinterhalvåret.

Träden i de offentliga rummen fyller en viktig funktion som vindbrytare och för att skapa lä, inte minst längs kajstråket som är mest vindexponerat.

## Vatten och vegetation

Vatten och vegetation är viktiga faktorer när det gäller att utveckla en ekologiskt hållbar stadsdel. Vatten ökar luftfuktigheten och jämnar ut temperaturskillnader, både direkt och genom att det tas upp av vegetationen som i sin tur ger skugga, syre, lä och svalka. God tillgång på markvatten är en förutsättning för

Grönstruktur i de offentliga rummen

att vegetationen ska överleva de mer frekventa varma och torra perioder som förväntas och kunna ge positiva effekter på lokalklimatet.

I framtiden förväntas även regnen bli intensivare med risk för översvämningar som följd. Vegetation i stadsrummet kan här tjäna flera syften, dels som utjämnare av klimateffekterna och dels att växtbäddarna kan fördröja dagvattnet för att utjämna kraftiga vattenflöden. Dessutom har växtbäddarna en viss renande effekt på dagvattnet.

Södra Värtahamnen planeras så att dagvattnet leds till växtbäddar både på offentlig mark och på kvartersmark. Detta är särskilt viktigt i Valparaiso där växtbäddarna ligger på bjälklag och inte har någon kontakt med grundvattnet. Dagvattnet i Valparaiso kan ledas via trädplanteringarna ner till ett större fördröjningsmagasin i den stora öppna ytan i trafikplatsen Alléplatsen. Längs Södra hamnvägen, som är områdets mest trafikerade gata, kan dagvattnet renas och fördröjas i alléns växtbäddar. I de östra delarna av Södra Värtahamnen där såväl gator som kvarteren blir helt nya, kan det finnas möjlighet att leda dagvattnet i öppet system för att skapa en attraktiv gatumiljö.

## Unika ekmiljöer och biologisk mångfald

Södra Värtahamnen ligger ca 200 m från gränsen till den Kungliga Nationalstadsparken, som är en viktig del av Stockholms övergripande ekologiska infrastruktur. I Nationalstadsparken finns norra Europas största bestånd av gamla, grova ekar och en lång rad rödlistade insekter som är knutna till eken.

I direkt anslutning till Finlandsparken finns ett värdefullt ekbestånd som har klassats som en viktig spridningszon för de eklevande arterna kring Norra och Södra Djurgården. Området ligger dock på kvartersmark och bör omvandlas till parkmark för att säkerställa dess naturvärde för framtiden.

Den biologiska mångfalden är viktig för att upprätthålla stabila ekosystem som står emot klimatförändringar. Den gynnas av att olika områden knyts samman till gröna korridorer. I Södra Värtahamnen ska den biologiska mångfalden stärkas genom en varierad stadsgrönska och ett grönskande taklandskap.



Fotomontage över programområdet från nordväst – Hjorthagsmotet och Valparaiso i förgrunden och Frihamnen/Södra Djurgården i bakgrunden. Bilden visar hur den nya bebyggelsen kan komma att se ut med avseende på skala och volymer. Detaljer och arkitektonisk gestaltning kommer att bearbetas vidare i den fortsatta planprocessen.  
(Bild: Aaro Designsystem)



# II. Trafik- och försörjningssystem

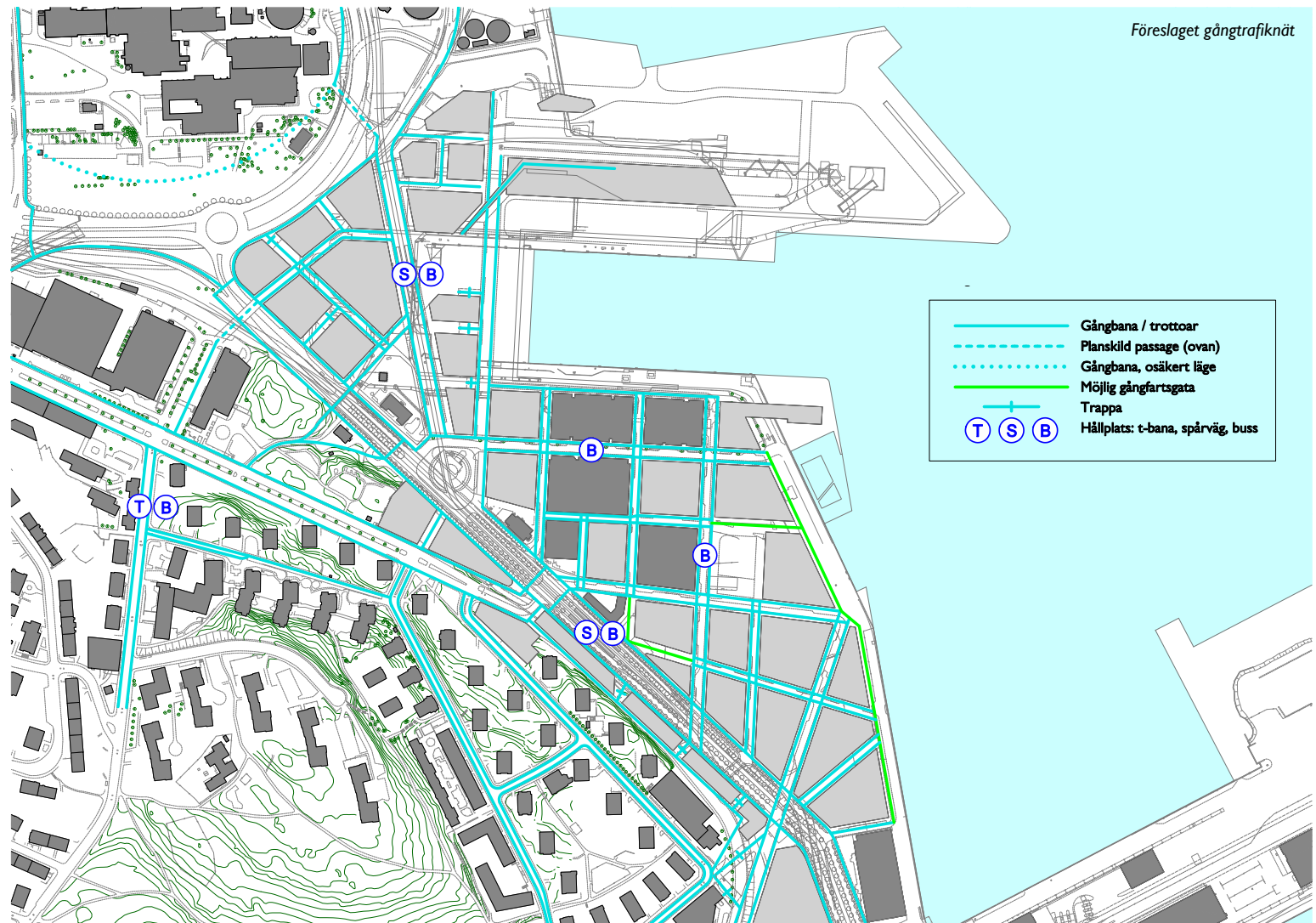
Avsnittet redogör för den planerade stadsdelens olika försörjningssystem avseende mobilitet, kommunikationer och tillgänglighet likaväl som de försörjningsaspekter som kan komma att ingå i ett miljöanpassat kretsloppssystem.

## Trafik och kommunikationer

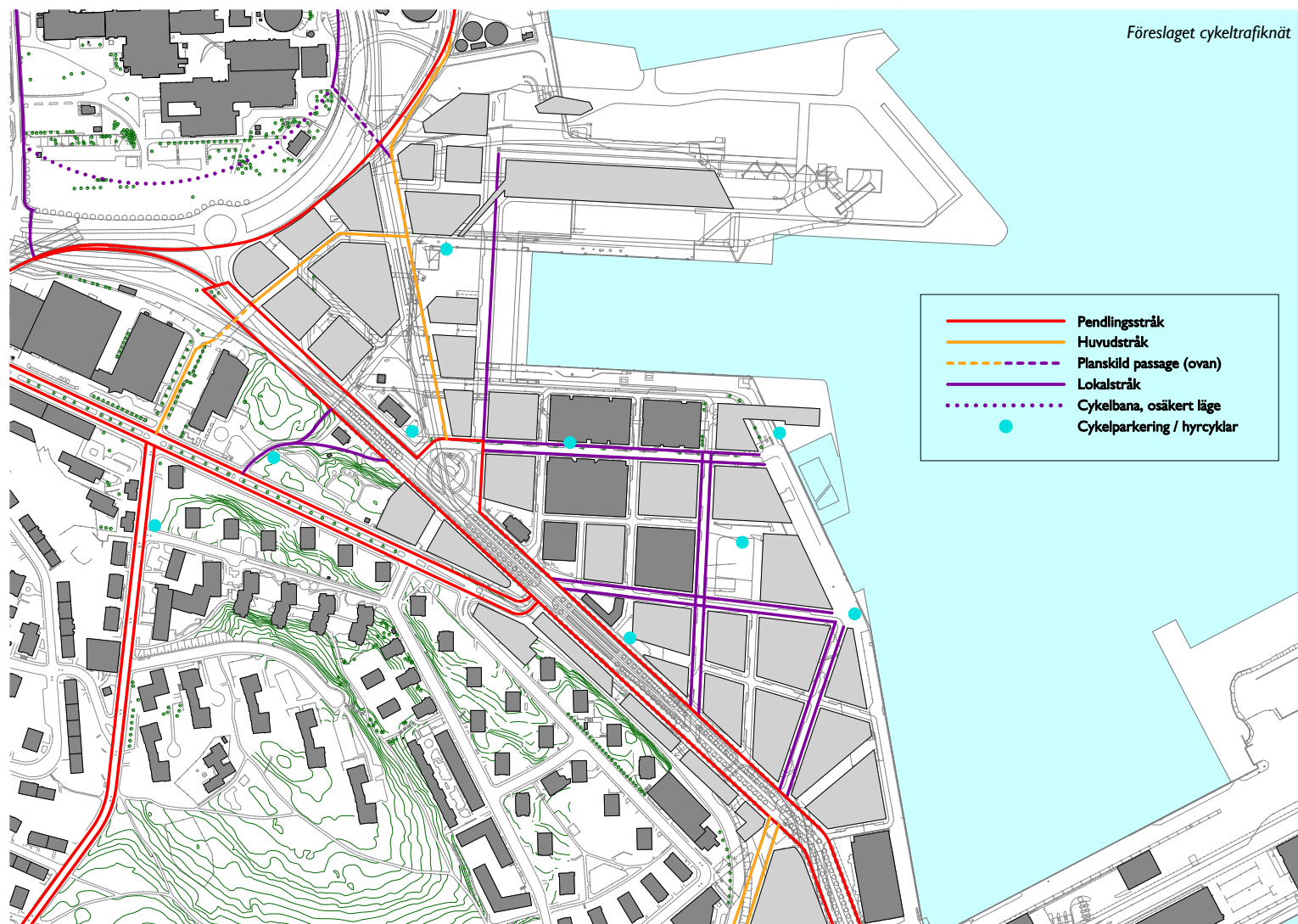
**Den nya stadsdelen erbjuder ett effektivt mobilitets- och transportsystem för ökad tillgänglighet för alla trafikantslag, baserat på gång- och cykeltrafik och kollektiva transporter. Den tidigare hamnverksamhetens tunga infrastruktur och transporter ersätts delvis**

## Gång- och cykeltrafik

Området är idag underförsörjt vad gäller väl fungerande stråk för gång- och cykeltrafik. I enlighet med stadsutvecklingsområdets miljöprofil ges dessa trafikanters tillsammans med kollektivtrafiken prioritet före biltrafiken. Ryggraden för gång- och cykelsystemet är den nya allén som sträcker sig genom Södra Värtahamnen i nord-sydlig riktning. Den kopplas till det regionala cykelnätet och binder ihop området med övriga delar av Norra Djurgårdsstaden. Längs områdets lokalgator anordnas gång- och cykelbanor i större omfattning än vad som är normal standard i staden.



Gatu- och kvartersnamn  
framgår av karta på sidan 18



För att Södra Värtahamnen ska vara en stadsdel integrerad med övriga staden anordnas så goda kopplingar som möjligt till omgivande områden, primärt Gärdet och Hjorthagen. I detta perspektiv är det angeläget att barriärer som Södra Hamnvägen/östra bangården och Norra Länken/Lidingövägen kan överbryggas, likaväl som att det längs de tyngre trafikerade gatorna i området anordnas säkra övergångsställen och passager. Mot norr föreslås en gångbro koppla samman Valparaiso med Hjorthagen över Norra länken/Lidingövägen, liksom mot sydväst över Södra Hamnvägen och bangården mot tunnelbana och stombuss-hållplats. Passagerna behöver vara strategiskt placerade i förhållande till områdets interna rörelsestråk såväl som de viktigare stråken i omgivningen. Tunnelbanestationer och spårvagnshållplatser liksom skolor, serviceställen och rekreationsytor är viktiga målpunkter som ska kunna nås så gott och säkert som möjligt.

De primära gångstråken utgörs av Södra och Norra Hamnvägen där handelsområdet i Valparaiso, färjeterminalen, handel och kontor i Södra Värtan samt de planerade spårvagnshållplatserna utgör viktiga målpunkter. Tegeluddsvägen, som byggs om och kopplas till Södra Hamnvägen, är också ett viktigt gångstråk som förbinder Södra Värtan med bland annat Gärdets tunnelbanestation.

Cykelvägnätet i området ska dels försörja den lokala trafiken men i viss mån också pendel-

trafiken till, från och genom området. Exempel på det är cykelbanan som löper längs södra sidan av Norra Länken/Lidingövägen och vidare längs Norra Hamnvägen mot Ropsten och Lidingöbron. Dess funktion medger framför allt en snabb passage för cykelpendlare mellan Lidingö och Stockholm (med omnejd). Ett sådant stråk behöver ha en gen sträckning med få hinder i form av trafikljus och störningar från andra trafikslag.

För den lokala cykeltrafiken anordnas separata cykelbanor längs de bredare huvudgatorna (19 meter eller bredare). På övriga gator går cyklar och motorfordon i blandtrafik. Inom området föreslås även några gångfartsgator där cykel- och biltrafik samsas med fotgängare i samma utrymme men på de gåendes villkor.

Primära cykelstråk i området är det regionala cykelstråket längs södra sidan av Norra Länken samt cykelstråken längs Södra Hamnvägen och Tegelluddsvägen.

För att öka attraktiviteten och tillgängligheten för cykeltrafiken är det viktigt att erbjuda

cykelparkering av god kvalitet, samt tillhandahålla låncyklar på strategiska platser i området. Cykelparkering och låncyklar kan exempelvis placeras i anslutning till det centrala torget i Valparaiso samt vid kvartersparken i centrala Södra Värtan. Cykelparkering behöver även anordnas i anslutning till ny bebyggelse, både bostäder och arbetsplatser. För bostäder kommer parkeringsnormen för cykel preliminärt att ligga på 2,5 parkeringsplatser/lägenhet, och för kontor mellan 10-15 platser/1000 m<sup>2</sup>. Parkeringsplatser för cykel blir extra viktigt vid områdets målpunkter, till exempel hållplatser, handel samt rekreations- och kulturutbud.

### Kollektivtrafik

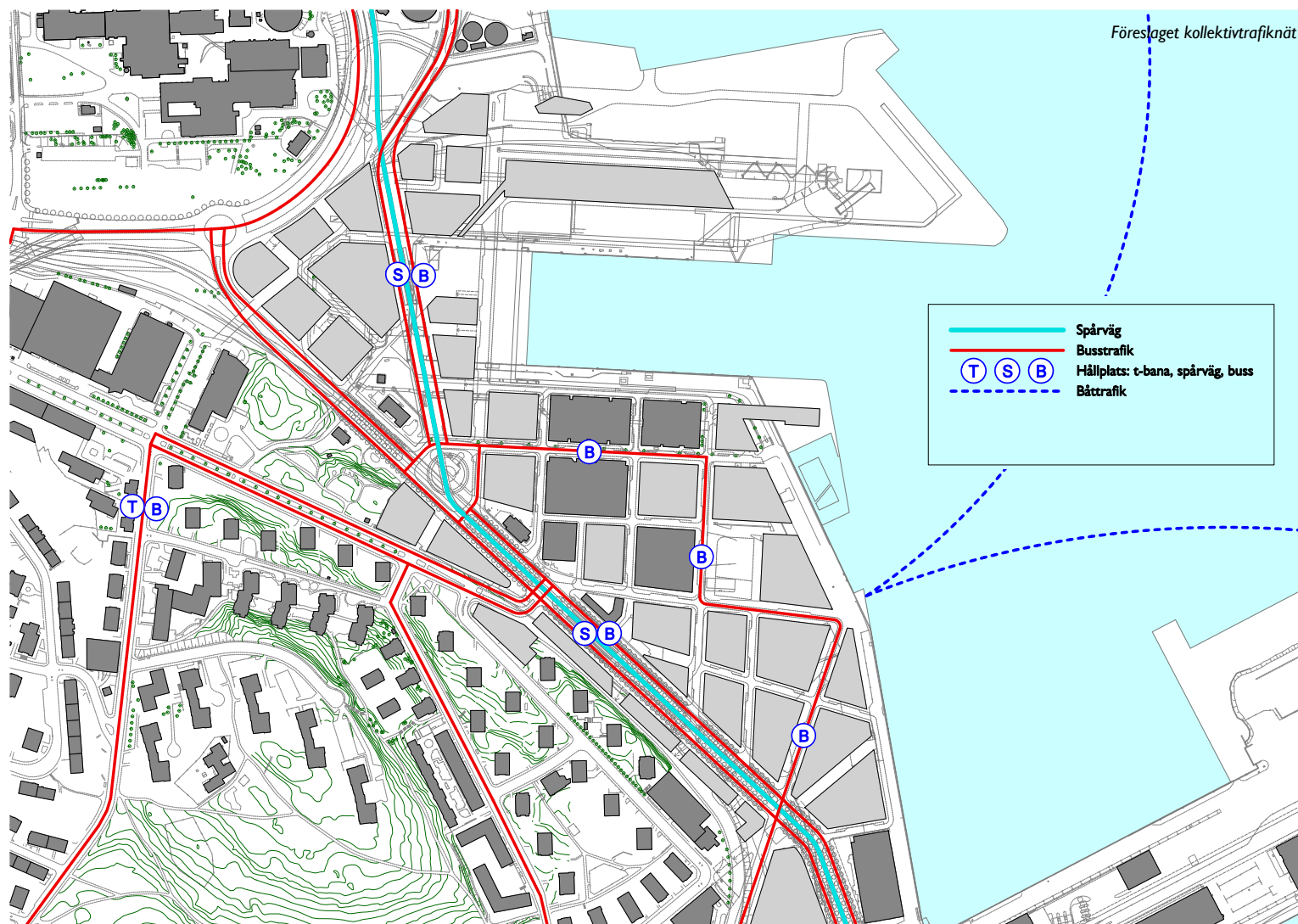
Områdets kollektivtrafik består idag till största delen av busstrafik som passerar genom området samt i dess periferi. Tunnelbanans röda linje passerar väster om området med hållplatser i Gärdet och Ropsten. Dessa trafikslag kommer även i framtiden vara betydelsefulla för områdets trafikförsörjning.

Som ett led i att integrera stadsdelen med övriga staden samt för att ge möjlighet till attraktiva bostäder och arbetsplatser, bör området försörjas med en väl utbyggd kollektivtrafik redan i ett tidigt skede i områdets utveckling. Förutsättningarna för kollektivt resande vid områdets inflyttning påverkar resmönstren hos boende och arbetande även på lång sikt.

Programförslagets genomförande innebär att kollektivtrafikens kapacitet i området behöver utvecklas. Detta sker framför allt genom en utbyggnad av Spårväg City med en planerad sträckning genom området från Lindarängsvägen i söder till Ropsten i norr. Vid Ropsten, som utgör en nod för kollektivtrafiken, ansluter spårvägen till Lidingöbanan i huvudsak enligt nuvarande sträckning. En ny depå för spårvägen planeras vid AGA/Dalenum på Lidingö.

Spårvägen dras i den planerade allén med hållplatser nära de viktigaste målpunkterna i området. Spårvägen tillsammans med allén ger även bättre kollektivtrafik till befintlig bebyggelse vid Gärdet. Under en övergångs-





period kan spårvägen behöva förläggas i en temporär sträckning genom delar av området till dess att det permanenta läget kan iordningställas. Dess permanenta läge är avhängigt tillgång till mark i Frihamnen, en avveckling av befintlig bangård samt framkomlighet genom Valparasio, som den närmaste tiden kommer att beröras av infrastrukturarbeten och etablering i samband med anläggandet av den nya Värtapiren.

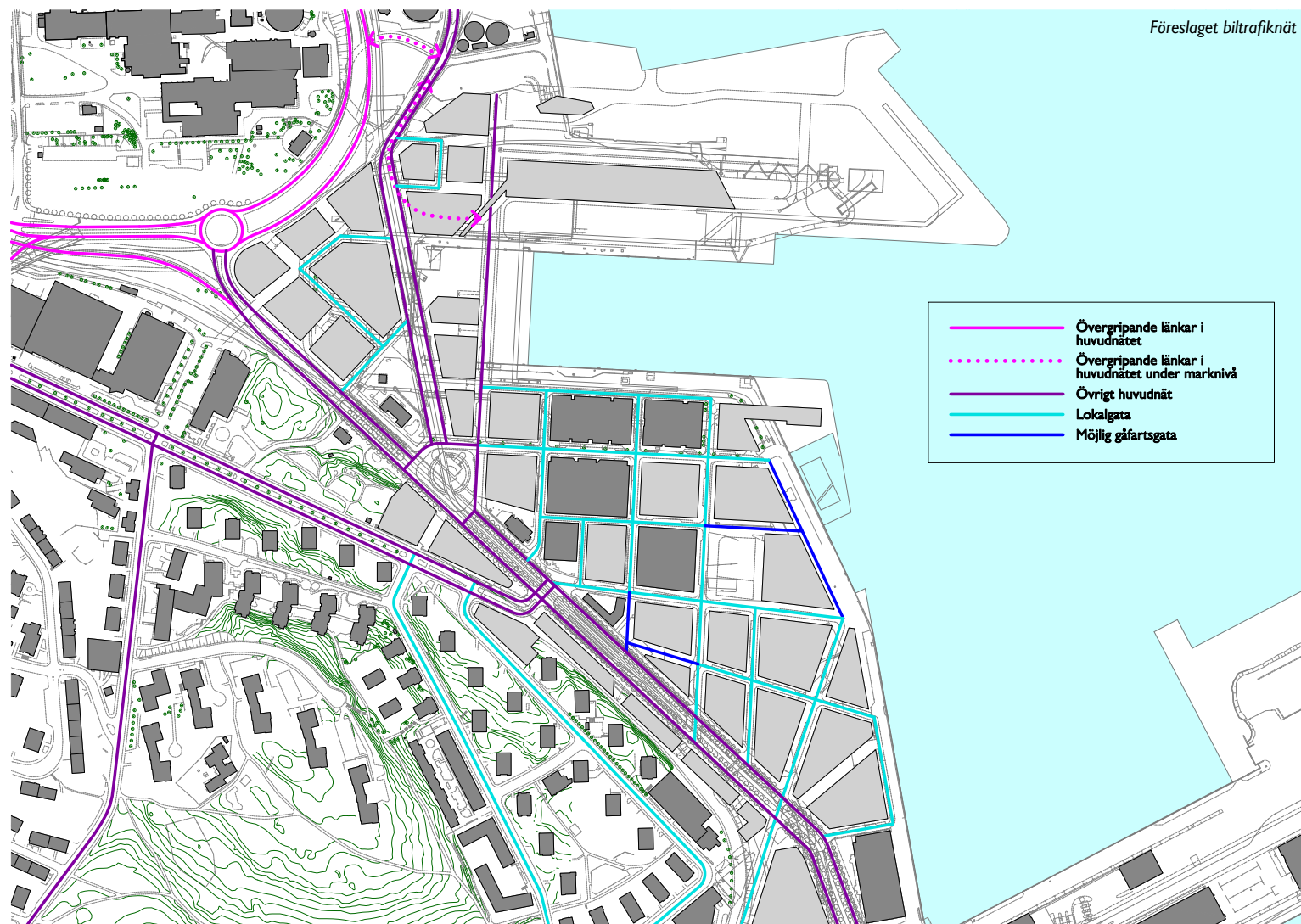
Planeringen av området håller även öppet för en förstärkning med fler busslinjer i området. Detta behöver utredas vidare i samverkan med SL.

Som komplement till en förstärkt kollektivtrafik med buss och spårvagn föreslås även att en reguljär kollektivtrafik på vattnet introduceras. Södra Värtahamnen kan på sikt tillsammans med en rad andra utbyggnadsområden i kranskommunerna utgöra ett underlag för en fungerande båttrafik på Saltsjön. Detta bidrar till en större mångfald och valfrihet i resandet vilket kan innebära att vägnätet liksom övriga kollektivtrafikslag avlastas något. Södra Värtahamnen kan även ingå som en del i systemet för skärgårdstrafiken. Längs kajen planeras för hållplatser för båttrafiken med närhet till cykelparkering/låncyklar och goda kopplingar till övrig kollektivtrafik.

## Biltrafik

Biltrafiksystemet bygger till stora delar på befintliga och redan planerade gator. Systemet behöver dimensioneras utifrån olika påverkande faktorer. Huvuddelen av dagens trafik genereras av hamnverksamheten i form av godstransporter eller fordon till och från passagerarfärjorna. Södra Hamnvägen som utgör den enda direkta kopplingen för trafiken in i området är till stora delar kraftigt underdimensionerad, dels ur framkomlighetssynpunkt men även ur trafiksäkerhetssynpunkt. Med en planerad stadsutveckling med bostäder och arbetsplatser behöver systemet kompletteras och vidareutvecklas.

Tegeluddsvägen och Södra Hamnvägen utgör idag de viktigaste gatorna men kompletteras av Norra Länken och Hjorthagsmotet. När bangården avvecklats kan Södra Hamnvägen utvecklas till en stadsmässig allé som binder samman stadsutvecklingsområdet i nord-sydlig riktning. I samband med detta kan delar av Tegeluddsvägen byggas om och kopplas ihop med Södra Hamnvägen. Det frigör mark som kan bebyggas vilket bidrar till att Södra Värthamnen integreras bättre med Gärdet. I gränssnittet mellan Valparaiso och Södra Värtan anordnas en ny trafikplats som fördelar trafiken men som också utgör en viktig entré till området. Därutöver ansluter det lokala gatunätet till allén vid ett par korsningspunkter.





Vy längs Södra Hamnvägen söderut



Trafik till hamnverksamheten vid Värtapiren dirigeras från Norra Länken/Lidingövägen via Ropsten och Energihamnen vidare genom en tunnel under bebyggelsen i Valparaiso. Trafiken ansluter till den nya piren utan att egentligen belasta områdets interna gatunät. Trafik från Värtapiren ut i det regionala nätet dirigeras via samma tunnel genom en ny påfart direkt ut på det regionala systemet. På så sätt kan belastningen av tung och hamnrelaterad trafik på det övriga gatunätet minimeras.

### Parkering för boende, besökare och arbetande

Som del av områdets försörjningssystem ingår tillgången till parkering. Detta system behöver dimensioneras efter bebyggelsens funktion och innehåll, det vill säga bostäder, arbetsplatser, handel och hamnverksamhet. Även områdets miljöprofilering tillsammans med planerad kollektivtrafik i form av buss, spårvagn och eventuell båttrafik har påverkan på hur systemet ska dimensioneras. Ambitionen är att utbudet av parkeringsplatser ska vara väl avvägt för att nå uppsatta miljöambitioner och bidra till en väl fungerande stadsdel.

Utbudet av parkering idag består i huvudsak av markparkering på obebyggd mark. Viss parkering sker i garage under mark, till exempel i kvarteret Riga. I takt med en utbyggnad i området kommer dagens markparkering att



ersättas av parkering under den nya bebyggelsen.

Med utgångspunkt från stadsmiljöaspekter och den begränsade tillgången till mark inom området, likaväl som utifrån stadens beslut att miljöprofilera området, har för närvarande följande dimensionering antagits för områdets försörjning av parkeringsplatser inom kvartersmark.

- ◆ Boende: 0,5 parkeringsplatser/lgh
- ◆ Besöksparkering boende: 0,1 parkeringsplatser/lgh
- ◆ Arbetsplatser inklusive besöksparkering:  $\leq 4$  platser/1000 m<sup>2</sup> BTA. För vissa enskilda situationer kan en högre norm om upp till 6 platser/1000 m<sup>2</sup> BTA komma att prövas.

Parkeringsbehovet för handel varierar i hög grad beroende på vilken typ av handel det gäller. Dimensioneringen av parkering får därför utredas i varje enskilt fall.

Dimensionering av områdets parkeringsförsörjning påverkas av en rad faktorer. Antagandet förutsätter att området i ett tidigt skede försörjs med en utvecklad kollektivtrafik i form av fler busslinjer och ökad turtäthet, att Spårväg City tillkommer i ett tidigt skede i utbyggnaden, samt att gångförbindelser till tunnelbanan kan förbättras. En utbyggnad av områdets cykelnät bedöms även kunna bidra till att hålla behovet av parkeringsplatser nere. För att stimulera användandet av bilpooler kommer attraktiva, tillgängliga parkeringsplatser att reserveras för poolbilar och förses med laddmöjligheter för elfordon. Gemensamma bilpooler för flera företag och samnyttjande med privatpersoner kvällar och helger är exempel på åtgärder som bidrar till att hålla nere parkeringstalen inom området. Även andra faktorer påverkar dimensioneringen, exempelvis utbyggnad av väginfrastruktur i stort, framtida system för trängselskatter, möjlighet att samnyttja parkeringsanläggningar etc. Områdets försörjning av parkering avses utredas vidare i den fortsatta planeringsprocessen.

## Järnväg och bangårdar

Området inrymmer idag industrispår som försörjer hamnverksamheten vid Värtapiren likaväl som verksamheten vid containerterminalen och Loudden. I takt med omvandlingen av hamnverksamheten bedöms nuvarande system kunna omstruktureras och delvis avvecklas. Värtabanans östra bangård används idag för uppställning av järnvägsvagnar och rangering av gods till containerterminalen, Frihamnen och Loudden. Viss del av godsvagnarna rangeras även till järnvägsfärjeläget vid Värtapiren.

Huvuddelen av godstransporterna till Frihamnen genereras av verksamheten vid containerterminalen. Denna är planerad att flyttas 2015 till den nya hamnen i Norvik i Nynäshamn. I samband med detta bedöms industrispåren som hanterar den genomgående järnvägs-trafiken till Frihamnen kunna avvecklas från Tegelluddsviadukten och söderut. Återstående behov av godstransporter till Frihamnen bedöms vara marginella jämfört med dagens

Vy över östra bangården norrut  
från Tegeluddsviadukten



transportarbete, och bedöms därav kunna hanteras genom vägtransporter.

Under förutsättning att ranger- och uppställningsfunktionerna kan lösas på alternativt sätt, till exempel genom en mer effektiv användning av Värtan Västra, bedöms hela bangården Värtan Östra kunna avvecklas i samband med att containerverksamheten flyttas till Norvik.

Stockholms hamnar kommer även fortsättningsvis behöva utrymme för rangering och tåguppställning, liksom Fortum och eventuellt Cementa vid en lokalisering i Energihamnen. En inledande spårbehovsanalys har genomförts som visar att det skulle vara möjligt att lösa dessa aktörers behov inom Värtabanans västra bangård, genom att den byggs om med fler spår så att marken utnyttjas mer effektivt. Bedömningen bygger på antagandet att godstrafiken till Finland och Baltikum kommer att ligga kvar på en stabil eller fortsatt svagt minskande nivå.

Under en utbyggnadsperiod planeras Spårväg City använda ett eller två av de befintliga spåren på bangården för att kunna trafikeras redan i ett tidigt skede av områdets utveckling. En permanent avveckling av bangården Värtan Östra innebär att Spårväg City kan förläggas i ett permanent läge, likaväl som att den planerade allén kan byggas ut.

### Norra länken och Hjorthagsmotet

I dagsläget genomförs Norra länken och Hjorthagsmotet med sikte på att tas i drift i slutet av 2015. Norra länken ingår i det nationella biltrafiknätet och försörjer även de norra delarna av Stockholms innerstad. I och med dess färdigställande avlastas befintligt vägnät i stenstaden från både tung trafik till hamnen och vanlig fordonstrafik till bland annat Lidingö. Norra länken ligger i ett ytläge genom stadsutvecklingsområdet runt Hjorthagsberget och ansluter till det lokala vägnätet vid Hjorthagsmotet. Trafikplatsen anordnas som två korsningar i ett övre plan – en fyrvägs kors-

ning i ett västligt läge mot Jägmästargatan och Lidingövägen och en rondell i ett östligt läge som ansluter till Södra Hamnvägen och den nya allén. Det övre planet ligger som ett däck på cirka +10 meter över stadens nollplan, vilket innebär att både länken och järnvägstrafiken till Värtapiren fritt kan passera under.

## Kretsloppssystem

***Södra Värtahamnen har väl fungerande och effektiva tekniska försörjningssystem med liten miljöbelastning.***

### Energi

Staden har höga ambitioner för en energieffektiv utveckling och förvaltning av den nya och befintliga bebyggelsen inom Norra Djurgårdsstaden, inklusive Södra Värtahamnen. Energieffektiva system, förnybara energikällor, kretsloppslösningar och energiåtervinning på lokal nivå är viktiga delar i en sådan strategi, liksom grundtanken att energiformer med låg energikvalitet (värme) används för uppvärmning och energiformer med hög energikvalitet (elektricitet) endast används för belysning, elektriska apparater och liknande.

Den värme- och elenergi som används inom området ska vara miljömärkt. Elnätet ska utformas så att enskilda fastigheter med ett över-skott av elproduktion ska kunna sälja el till det allmänna elnätet. Individuell mätning av energiåtgång kopplat till progressiva avgifter för värme och el ska stimulera hushållens och verksamheternas energihushållning.

Specifika energiåtgärder som kan vara intressanta i Södra Värtahamnen är att skapa system för ”värmeväxling” mellan kontor med behov av kyla och bostäder som behöver uppvärmning, eller att ta till vara energin i det organiska avfallet från färjor och kryssningsfartyg.

### Vatten och avlopp

Vatten- och avloppssystemet i Norra Djurgårdsstaden ska ha liten miljöpåverkan, en optimal återvinning av avloppets restprodukter samt en låg dricksvatten- och energianvändning. Genom effektiva kretslopp kan avloppet bidra till en klimatpositiv utveckling genom tillskott av lokalt producerad energi såsom biogas från avloppsslam och spillvärme ur avloppsvattnet. Genom att förbereda bebyggelsen för källsortering av avloppsfraktioner tillvaratas möjligheten till effektiv återföring av kväve och fosfor till marken.

Dricksvatten bör inte användas för bevattning. I första hand ska regnvatten användas för detta ändamål. Det ställer krav på att utemiljöer och offentliga platser utformas så att regnvattnet kan samlas upp och tas till vara i de planteringar som finns. Omvänt bidrar också planteringarna till en fördröjning av dagvattnet så att utsläppen till Lilla Värtan jämnas ut.

Vattenanvändningen inom området ska mätas individuellt per hushåll eller verksamhet och avgiftsbeläggas på ett sådant sätt att en effektiv vattenhushållning stimuleras.

### Avfall och återvinning

Den genererade mängden avfall inom Norra Djurgårdsstaden ska vara betydligt lägre än genomsnittet för övriga delar av Stockholm. Målet ska uppnås genom att stimulera till medveten konsumtion och ökad återanvändning av produkter och material såväl som en långt gången återvinning av avfallsfraktioner. Individuell mätning av lämnat avfall ska stimulera boende och verksamma till ett hållbart beteende i material- och avfallsfrågor.

För att åstadkomma ett väl fungerande system för återanvändning och material- och energiåtervinning av områdets restprodukter krävs att utrymmen finns för bytesmarknader och sortering och omhändertagande av avfall, såväl inom de enskilda fastigheterna som på allmänt tillgängliga platser i stadsdelen. Eventuellt kommer ett sopsugsystem finnas, som möjliggör en effektiv hantering och sortering av avfallet.



# GENOMFÖRANDE OCH KONSEKVENSER

## I 2. Genomförande

Södra Värtahamnen är ett område där en utveckling och utbyggnad av ny bebyggelse planeras ske samtidigt som befintliga verksamheter bevaras och utvecklas. Parallellt pågår utbyggnaden av Norra länken i anslutning till området, likaväl som att planering pågår för andra stora infrastrukturprojekt. Det bidrar till komplexa förutsättningar för en utbyggnad av Södra Värtahamnen vilket innebär att programförslagets genomförande kommer att ske under en lång period. Nedan redogörs övergripande i kronologisk ordning för de huvudsakliga utbyggnadsetapperna.

### Utbyggnadsetapper

Det första projekt som planeras att byggas inom området är den nya Värtapiren. Byggstart är planerad till 2012 med färdigställande under 2016. Den nya Värtaterminalen beräknas bli klar under 2015.

När Värtapiren tas i drift kommer hamnfunktionen som idag finns i kvarteret Valparaiso att flytta ut på piren. Även kajläget vid Södra

kajen kommer att upphöra och ersättas av ett nytt färjeläge på den nya Värtapiren.

Kvarteret Valparaiso omgärdas av flera stora infrastrukturprojekt som påverkar projektets byggstart. I och med att den nya Värtapiren tas i drift och Värtabassängen fylls ut kan Valparaiso börja bebyggas. Första byggstart för området kan preliminärt ske 2015 med inflyttning 2018. Genomförandet bör dock ske samordnat och över en begränsad tidsrymd då däckuppbyggnaden och flera funktioner som inlastning och parkering är gemensamma för flera fastigheter.

I delområdet Södra Värtan bedöms de södra kvarteren med kontorsbebyggelse utgöra del i en första utbyggnadsetapp. Ett genomförande av de inre kvarteren som planeras för bostäder är beroende av att erforderlig avskärmning av buller kan anordnas, till exempel i form av kontorsbebyggelse närmast Värtapiren och Frihamnspiren. Bebyggelseskärmen gör att bullret från färjorna minskar i de delar där bostäder planeras. Bostäderna kan tas i bruk

Förslag på etappindelning för områdets detaljplanering



Privat mark och stadens  
mark upplåten med tomträtt



■ Privat mark  
■ Stadens mark, upplåten med tomträtt  
■ Övrig kvartersmark, ägd av staden

först när kontorsbebyggelsen är färdigbyggd. För utbyggnad av kajer och andra åtgärder i vatten krävs miljötillstånd.

Hela stadsdelen Södra Värtahamnen beräknas vara utbyggd omkring år 2025.

### Markägförhållanden

Stockholms stad är lagfaren ägare till större delen av marken inom programområdet. Fastigheterna Ladugårdsgärdet 1:51, Lybeck 2 och 3 samt Riga 2 är privatägda. Bristol 2, Hamburg 3, Neapel 3 och Rotterdam 1 är upplåtna med tomträtt.

Delar av området är upplåtet med arrende till Stockholms hamnar. Det finns även flera privata arrendatorer inom området.

### Areal

Programområdet omfattar en markareal om cirka 45 hektar varav cirka 8 hektar består

av utfyllnader i vattenområdet, främst för utbyggnaden av Värtapiren.

### Samverkan

Programområdet är begränsat till sin omfattning och många stora projekt och aktörer måste samsas om samma yta. Hänsyn måste också tas till befintliga verksamheter i området. Samordning och samarbete mellan befintliga och framtida aktörer kommer att vara en förutsättning för att genomföra utbyggnaden liksom för att genomföra flera av de åtgärder som blir en följd av stadens beslut att miljöprofilera stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Denna samordning kan primärt komma att beröra de olika försörjningssystem som planeras för området, till exempel vad gäller värme, energi, avfall och vatten.



# I 3. Konsekvenser

## Miljöbedömning

Enligt MB 6 kap inklusive förordningar och PBL 5 kap ska det vid upprättande av detaljplan utföras en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) om detaljplanen kan antas innebära betydande miljöpåverkan. När den så kallade behovsbedömningen görs ska kriterierna i bilaga 2 och 4 till förordningen användas. Om detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan ska en MKB enligt miljöbalken tas fram. I bedömningen ska miljöpåverkan som uppstår inom och utanför planområdet beaktas.

Stadsbyggnadskontoret bedömer utifrån nu rådande planeringsföreskrifter, tidigare utredningar och samrådsförfarande, att ett genomförande av detaljplaner för ny bebyggelse i denna del av stadsutvecklingsområdet sammantaget kan innebära sådan betydande miljöpåverkan som avses i gällande lagstiftning. En miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap MB ska i så fall upprättas.

Detta innebär samtidigt att delar av områdets planerade bebyggelse kan vara av sådant slag som inte innebär betydande miljöpåverkan. Detta klargörs i samband med framtagande av varje enskild detaljplan.

I arbetet med att klargöra de miljörelaterade konsekvenserna av planerad utveckling ingår att upprätta en behovsbedömning och identifiera de frågor som kan innebära en betydande miljöpåverkan i varje detaljplan. Underlag för behovsbedömning tas fram i samverkan med Miljöförvaltningen, Stadsmuseet och Brandförsvaret. Behovsbedömningen ska sedan samrådats med Länsstyrelsen.

## Övergripande miljökonsekvensbeskrivning

Staden har valt att ta fram en fullständig miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för det fördjupade programmet för att på så sätt kunna belysa miljökonsekvenser för området ur ett helhetsperspektiv och tidigt i planprocessen.

Utöver programförslaget konsekvensbeskrivs ett nollalternativ, ett alternativ där bostäderna är ersatta med kontor samt ett alternativ där rangerbangården genom programområdet är kvar. Nedan följer en sammanfattning av innehållet i MKB:n.

Programförslaget innebär en förtätning av staden och dess bebyggelse, samt att områdets karaktär förändras från ett industrilandskap med produktionsfront till en mer blandad stadsmässig karaktär. Den nya bebyggelsen kommer att upplevas från omgivningen och befintliga utblickar och visuella samband kommer delvis att skymmas av nya byggnader och anläggningar. En ökad exploateringsgrad inom programområdet ger en ökad trafikmängd och ett ökat behov av uppvärmning och kyla. Den ökade trafiken förväntas ge upphov till ökade utsläpp till luft. Beräkningar visar dock att miljö kvalitetsnormer för luft inte överskrider inom programområdet. Genom satsning på kollektivtrafik samt på gång- och cykelstråk finns goda möjligheter att begränsa biltrafiken.

Programområdet är idag till stor del avskuret från omgivande stadsdelar, saknar i stort sett ytor för rekreation och kan upplevas som otryggt. I programförslaget finns ytor för rekreation och förbättrad framkomlighet och tillgänglighet till omgivande områden skapas genom bland annat nya gång- och cykelstråk. Ett genomförande av programförslaget innebär därför att nya förbättrade samband kan etableras. Området bedöms bli tryggare genom att blandad bebyggelse förs in i området vilket gör att fler människor rör sig i området under större del av dygnet. Sammantaget förbättras rekreation, trygghet och tillgänglighet i programförslaget. Programförslaget innebär att Finlandsparken och dess ekmiljö bevaras. Inom programområdet i övrigt råder brist på grönytor och biologisk mångfald. Genomförandet av programmet möjliggör en ökning av grönytor och en förstärkning av spridningsmöjligheterna inom programområdet och till omgivande naturmiljöer. De byggnader av kulturhistoriskt intresse som finns inom programområdet kommer att bevaras och planeras, om möjligt, att användas för publika ändamål.

En fornlämning berörs av exploateringen men inga betydande konsekvenser förväntas uppkomma med hänsyn till kulturmiljön.

I programområdet har det bedrivits hamnverksamhet och industriell verksamhet. Delar av programområdet är förorenat och sanering har delvis utförts. Att bebygga programområdet innebär att mer omfattande saneringsåtgärder behöver vidtas, vilket medför att föroreningar omhändertas på ett kontrollerat sätt som i sin tur leder till lägre risk för exponering. Lilla Värtan är mottagare av dagvatten från området. En dagvattenstrategi kommer att tas fram för programområdet. Programförslagens intentioner är också att klimatanpassa stadsdelen genom att bland annat planera för strategiska grönytor och väl dimensionerade dagvattensystem som kan hantera större mängder vatten vid höga flöden. Detta gör sammantaget att det finns goda förutsättningar för att genomförandet av programmet inte ska försvåra möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för Lilla Värtan.

På grund av närheten till transportleder för farligt gods (Lidingövägen, Värtabanan och Tegelluddsvägen) samt på grund av hanteringen av farligt gods vid Värtapiren och i Energihamnen förekommer förhöjd risknivå inom delar av programområdet. Förslagen bebyggelse innebär att avståndet mellan riskkällor och bebyggelse underskrider Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd och bebyggelsefria zon utmed transportleder för farligt gods. Bedömningen är att det är möjligt att anlägga bebyggelse inom programområdet men att det med stor sannolikhet innebär krav på säkerhetshöjande åtgärder och/eller restriktioner. Detta behöver dock verifieras i fördjupade analyser i det fortsatta planarbetet.

Programförslaget innebär att bebyggelse som bostäder och kontor anläggs i ett område med en komplex bullersituation där riktvärden för buller riskerar att överskridas. Bostäder kommer att behöva utföras med tyst sida för att hantera trafikbuller men när det gäller externt industribuller från hamnverksamheten så är det inte troligt att det går att dämpa så mycket

att riktvärdet aldrig överskrids vid planerade bostäder. Särskilda bullerskyddande åtgärder kommer att behöva vidtas och bullerfrågan kommer därför att behöva studeras vidare i samband med efterföljande detaljplanearbete.

Värtahamnen och Frihamnen är delar av riksintresset Stockholms hamn. Riksintresset syftar till att skydda att viktiga hamnfunktioner inte hindras. Hamnen påverkar omgivningen framförallt genom hantering och transporter av farligt gods, samt genom buller från verksamheten. För att programförslaget inte ska försvåra utnyttjandet av hamnanläggningen och påverka riksintresset betydande krävs att bebyggelsen anpassas till förutsättningarna vad gäller risker och buller. Anpassningar och åtgärder kommer att behöva detaljstuderas i varje detaljplan och utvecklingen av området kommer att behöva ske i nära samverkan mellan hamnen och Stockholms stad för att säkerställa att exploateringen inte påverkar riksintresset negativt. Stockholms Hamnar fick i april 2011 tillstånd att bland annat bygga ut Värtapiren, fylla ut Värtabassängen och för-

länga kajen vid Frihamnspiren. Till följd av detta kommer hamnverksamheten delvis att bedrivas på andra ytor än i dagsläget.

Ytor kommer att frigöras inom programområdet och hamnverksamheten kommer att bedrivas mer koncentrerat kring Värtapiren i jämförelse med dagsläget. I MKB:n tydliggörs behovet av vilka frågor som behöver studeras ytterligare och mer detaljerat i det efterföljande detaljplanearbetet. Ytterligare studier behövs huvudsakligen för stads- och landskapsbild, risker, buller, föroreningar i mark och sediment, hantering av dagvatten samt klimatanpassning.

### **Möjligheter till hållbar utveckling**

Programförslagets möjlighet att bidra till en hållbar samhällsutveckling belyses med hjälp av verktyget ”Värderosen”, som väger samman faktorer för ekologisk, social, ekonomisk och rumslig hållbarhet.<sup>7</sup>

Värderosen är ett verktyg för att på ett översiktligt sätt kunna utvärdera och illustrera hållbarheten i olika stadsutvecklingsförslag. I värderosen beskrivs hur hållbart förslaget är ur ekologiskt, socialt, ekonomiskt och rumsligt perspektiv. Varje variabel rymmer olika aspekter som i viss mån kan anpassas till det aktuella projektet. I värderosen markeras hur väl ett förslag uppfyller kraven för vardera aspekt. Om måloppfyllelsen är god markeras detta långt ut på den axel som tillhör den utvärderade aspekten och om uppfyllelsen är låg hamnar markeringen närmare centrum av rosen. Den helt fyllda rosen är den idealiskt hållbara stadsdelen. Genom att både nuläget, nollalternativet, planförslaget och övriga alternativ utvärderas ger rosen en tydlig bild av hur de olika alternativen står i förhållande till hållbarhet.

Vissa indikatorer är av sin karaktär mätbara och konkreta, medan andra är mera värderande. Värderosen ska betraktas som en bedömning av möjligheterna att nå hållbar utveckling och inte ett absolut värde på hållbarhet.



### Sociala aspekter

Programförslaget bedöms vara fördelaktigt gentemot övriga alternativ och i förhållande till nuläget ur samtliga sociala aspekter, genom att bebyggelse med blandade funktioner (bland annat bostäder) och nya offentliga rum bidrar till möten, rörelse och en ökad trygghet. Hamnverksamheten, som utvecklas samordnat med den nya stadsdelen, bidrar till att stärka platsens identitet.

### Ekonomiska aspekter

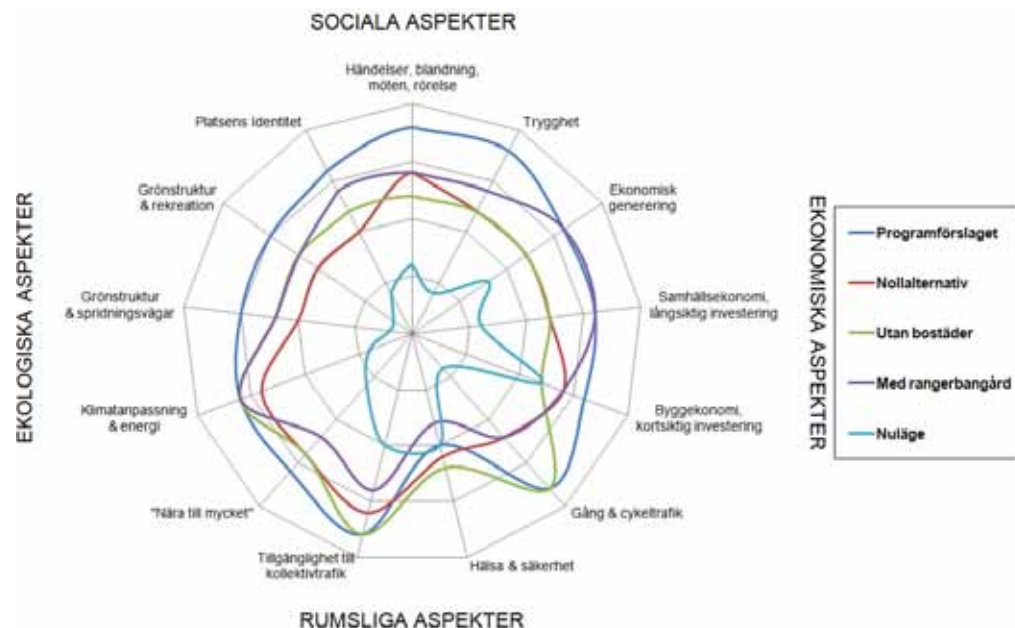
Ur ett ekonomiskt hänseende bedöms programförslaget vara fördelaktigt. En blandad stadsdel med gott underlag för verksamheter ger i det långa perspektivet möjligheter att skapa ett lokalt och mångformigt näringsliv med verksamheter och kommersiell service. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det fördelaktigt att förtäta inom staden och nyttja redan exploaterad mark i anslutning till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. Det höga markvärdet för bostäder i förhållande till annan markanvändning gör programförslaget mer fördelaktigt även ur ett kortsiktigt, byggekonomiskt perspektiv.

### Ekologiska aspekter

Med utgångspunkt från miljöprofilen för Norra Djurgårdsstaden och det miljöprogram som tagits fram, bedöms att såväl programförslaget som övriga alternativ kommer att vara fördelaktiga jämfört med nuläget ur ett ekologiskt perspektiv. Programförslaget kommer att innehålla en större andel grönytor av olika karaktär och blir därför mer fördelaktigt med avseende på grönsstruktur och spridningsvägar.

### Rumsliga aspekter

Programförslaget bedöms utifrån rumsliga aspekter vara fördelaktigt gentemot övriga alternativ och i förhållande till nuläget. Området integreras med närliggande områden med hjälp av ett tydligt och tillgängligt offentligt rum och goda förbindelser med gång-, cykel-, och kollektivtrafik. När det gäller hälsa och säkerhet bedöms alla alternativ vara av samma karaktär. Området är påverkat av buller från vägtrafik och hamnverksamhet, riskkällor och markföroreningar. Alternativet utan bostäder bedöms här något bättre än programförslaget eftersom kontor och arbetsplatser är mindre känsliga för buller och risker.



Viktiga aspekter för *ekologisk hållbarhet* är till exempel ekologiska system, spridningsförmåga, biologisk mångfald, klimatanpassning och energisystem.

Viktiga aspekter för *social hållbarhet* handlar bland annat om att skapa goda förutsättningar för människor att mötas och umgås och att området inrymmer lokala aktiviteter och goda mötesplatser. Vidare handlar det om att invånarna känner tillhörighet till området, trygghet samt har tillgång till en rekreativ grönsstruktur.

Viktiga aspekter för *ekonomisk hållbarhet* utgörs bland annat av områdets förmåga att generera ett lokalt och mångformigt näringsliv

med verksamheter och kommersiell service. En annan viktig aspekt handlar om att investera i området långsiktigt, bibehålla den viktiga hamnfunktionen, ha en mångfald av ytor och lokaler (samverkan mellan bostäder och verksamheter som till exempel hamnen) och god tillgänglighet till området.

Viktiga aspekter för *rumslig hållbarhet* handlar om frågor kring områdets placering i förhållande till sin omgivning. I Södra Värtahamnen handlar det om hälsa och säkerhet kopplat till buller, risker, luft och markföroreningar. Andra viktiga aspekter är tillgänglighet för alla och "nära till mycket" samt goda möjligheter till kollektiv- samt gång och cykeltrafik.

# Referenser

1. Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-15 (översiktsplanen är överklagad och har ännu ej vunnit laga kraft)
2. Program för planering av området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Louden, Stockholms stad november 2001
3. Fördjupat program för Hjorthagen, 3:e upplagan, Stockholms stad maj 2009
4. Förslag till detaljplaner för Stralsund och Bristol, 2005-02-14
5. Stadsbyggnadsnämnden – beslut efter genomfört samråd 2006-03-16 § 11
6. Stockholms Hamn ”Vision 2015” Värtan-Frihamnen, Planutredning, Stockholms Hamnar 2004
7. MKB Fördjupat program för Södra Värtahamnen, Structor Miljöbyrå november 2011
8. Trafik PM för Södra Värtahamnen, Ramböll sept 2011
9. Program för de offentliga rummen i Södra Värtahamnen, White arkitekter 2011-08-23
10. Fördjupat program för Södra delen av Värtahamnen, Stockholm – Inledande riskanalys avseende transporter och hantering av farligt gods, Brandskyddslaget 2011
11. Södra Värtan – Principer för bullerskydd i hamnnära lägen, Structor Akustik 2011
12. Södra Värtahamnen – Spridningsberäkningar för halter av partiklar, PM10 och kvävedioxid, NO2, SLB-Analys aug 2011
13. Uppgifter från Stockholms Hamnars webbsida – [www.stockholmshamnar.se](http://www.stockholmshamnar.se)
14. [www.stockholmskallan.se](http://www.stockholmskallan.se)
15. Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass, antagen av kommunfullmäktige 2007-06-11
16. Översiktsplan 99, antagen av kommunfullmäktige 1999-10-04
17. Arkitektur Stockholm – En strategi för stadens gestaltning, samrådsförslag, stadsbyggnadskontoret juni 2011
18. [www.clintonfoundation.org](http://www.clintonfoundation.org)
19. Övergripande program för miljö och hållbar utveckling i Norra Djurgårdsstaden, Stockholms stad 2010-03-31
20. Stockholms Hamn AB är moderbolag inom koncernen Stockholms Hamnar
21. Detaljplan för fastigheten Casablanca 1 mm (Värtapiren), laga kraft 2010-10-14
22. Mål nr M 1956-10, Dom i Miljööverdomstolen, Svea hovrätt 2011-04-19
23. <http://www.socialstyrelsen.se/sosfs/2005-6>
24. <http://www.naturvardsverket.se/sv/Start/Verksamheter-med-miljopaverkan/Buller/Industriverksamhet/Riktvardemat--och-berakningsmodeller/>
25. Detaljplan och arbetsplan för Norra Länken, delen Hjorthagen/Värtahamnen, 1996
26. Detaljplan samt gestaltningsprogram för ny trafikplats vid Hjorthagen, 2007 (detaljplanen vann laga kraft 2009-02-05)
27. Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad, antagen av trafiknämnden 2006-05-16

28. Förslag till utbyggnad av Österleden, 1980-talet
29. Förstudie Östlig förbindelse, version 2006 04 25, Trafikverket (dåvarande Vägverket)
30. Förslag till järnvägsplan Spårväg City, remisshandling, 2010
31. Genomförandebeslut – Spårväg City, fortsatt utbyggnad, tjänsteskrivelse till Trafiknämnden, Stockholms läns lands-ting, 2011-08-16
32. Riksintresset Stockholms hamn, Rapport 2005:17, Länsstyrelsen i Stockholms län, 2005
33. Nationalstadsparkens ekologiska infrastruktur, Rapport SBK 1997:8, Stockholms stad 1997
34. Översiktsplan för Nationalstadsparken, stockholmsdelen, 2009
35. VISS – Vatteninformationssystem Sverige, [www.viss.lst.se](http://www.viss.lst.se), 2011-02-25
36. [www.stadsmuseum.stockholm.se](http://www.stadsmuseum.stockholm.se)
37. Kulturhistorisk inventering och klassificering, Hjorthagen–Värtahamnen–Frihamnen–Loudden, Stadsbyggnadskontoret 2001
38. STHLM ♥ HAMN, Rosenbergs arkitekter, juni 2011Södra Värtahamnen: Analys av stadslivsförutsättningar och fotgängares trygghet, WSP 2011

## Foton

Sid 71-78

White arkitekter

Övriga foton

Stadsbyggnadskontoret,  
Stockholms stad



Flygbild över programområdet från sydväst –  
Gärdet i förgrunden och Lilla Värtan/Lidingö  
i bakgrunden





Fotomontage över programförslaget. Bilden visar hur den nya bebyggelsen kan komma att se ut med avseende på skala och volymer, bland annat i förhållande till befintlig bebyggelse på Gärdet. Detaljer och arkitektonisk gestaltning kommer att bearbetas vidare i den fortsatta planprocessen. (Bild: Aaro Designsystem)





