

Utdrag ur stadskarta med planområdet ungefärligt markerat med heldragen röd linje.

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
start.stockholm/detalplaner

Sammanfattning

Planområdet ligger i Värtahamnens norra del och är en del av stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden. Planförslaget möjliggör en vidareutveckling av Energihamnen för hamn- och industriverksamhet samt energiproduktion. Den samhällsviktiga verksamhet som bedrivs i området i dag kommer i och med detaljplanen ges möjlighet att utvecklas. Planen innebär en komplettering av markanvändningen med energiproduktion samt utökning av den tillåtna byggnadshöjden. Det möjliggör en utveckling av Stockholm Exergis verksamhet på platsen samt en flytt av Heidelberg Materials anläggning från Lövholmen. Detaljplanen säkerställer Stockholms energi- och bränsleförsörjning på lång sikt och tar höjd för olika scenarier för verksamhetens utveckling. Planen säkerställer även utrymme för omlastning av flytande naturgas (LNG) mellan fartyg och tankbil. Detaljplanen gör därmed andra vattennära områden i centrala Stockholm tillgängliga för ny stadsutveckling med bostäder och arbetsplatser i gynnsamma lägen. Planförslaget omfattar också mark för en framtida spårväg i områdets västra del, vid Lidingövägen.

Marken inom planområdet ägs av Stockholms stad. Heidelberg Materials, Stockholm Exergi AB och Stockholms Hamnar har, genom beslut i exploateringsnämnden 2017-09-21, fått markanvisning för industriändamål, energiproduktion och bränslelagring.

De utökade byggrätterna inom planområdet innebär att befintliga verksamheter kan expandera och att nya kan tillkomma, vilket sammantaget innebär en ökad risknivå. Inom ramen för planarbetet har riskerna redovisats och riskreducerande åtgärder föreslagits. Risker kopplade till den planerade spårvägen hanteras genom skyddsavstånd samt skyddsåtgärder. Den föreslagna markanvändningen bedöms vara lämplig förutsatt att riskreducerande åtgärder vidtas.

Den dominerande bullerkällan i området, i dagsläget och i framtiden, är vägtrafiken på Lidingövägen. Den tillkommande vägtrafik som planförslaget innebär påverkar det ekvivalenta trafikbullret mycket lite. Beräkningar av verksamhetsbuller från tillkommande verksamheter inom Energihamnen visar att skillnaden mellan planförslaget och nollalternativet är liten. Riktvärdena för verksamhetsbuller är strängare än de för trafikbuller. Vägtrafikbullret kommer vara högre än verksamhetsbullret även med genomförd detaljplan.

Detaljplanen medger högre byggnader än idag vilket utifrån de studerade scenarierna bedöms medföra små-måttliga till måttliga-stora negativa konsekvenser för kulturmiljön och för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Samtidigt bedöms den kvarstående funktionen som hamn- och industriområde vara positiv ur kulturmiljösynpunkt och för delar av riksintresset som kopplar till sjöfarts-, handels- och industristaden.

Ett arkitekturprogram har tagits fram som beskriver intentionerna för gestaltning av områdets byggnader och anläggningar.

Programmet utgör ett komplement till de formella planhandlingarna.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret har beslutat att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB) att en miljöbedömning behöver göras. I upprättad miljökonsekvensbeskrivning belyses aspekterna risk och säkerhet, kulturmiljö och stadsbild, föroreningar i mark och sediment, vattenkvalitet, utsläpp till luft samt buller och vibrationer.

Detaljplanen hanteras med utökat planförfarande med anledning av betydande miljöpåverkan.

Tidplan

Granskning

april-maj 2025

Godkännande SBN

december 2025

Antagande KF

april 2026

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Miljöbedömning	3
Tidplan	3
Innehåll	4
Inledning	6
Handlingar	6
Planens syfte och huvuddrag	7
Plandata	8
Tidigare ställningstaganden	9
Förutsättningar	14
Historik.....	14
Nuvarande verksamheter	15
Natur	16
Landskaps- och stadsbild	16
Kultuhistoriskt värdefull miljö	17
Befintlig bebyggelse	18
Offentlig och kommersiell service.....	18
Gator och trafik	18
Geotekniska förhållanden.....	19
Hydrologiska förhållanden.....	19
Störningar och risker	21
Planförslag	23
Utgångspunkter och målsättningar.....	23
Planens innehåll	27
Ny bebyggelse.....	29
Befintlig bebyggelse	33
Spårväg	34
Offentliga rum	35
Gestaltning	38
Gator och trafik	41
Upphävande av strandskydd.....	43
Teknisk försörjning	44
Konsekvenser	45
Undersökning om betydande miljöpåverkan	45
Riksintresse för kulturmiljö	46
Risk.....	52
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	58
Föroreningar	59
Buller och vibrationer.....	60
Luftkvalitet	62
Dagvatten	63
Översvämning	64
Ljusförhållanden och lokalklimat	65
Barnkonsekvenser	67

Övriga riksintressen	67
Tidplan	69
Genomförande	69
Organisatoriska frågor	69
Övriga nödvändiga beslut	71
Upphävande av strandskydd	71
Verkan på befintliga detaljplaner	71
Fastighetsrättsliga frågor	72
Ekonomiska frågor	75
Tekniska frågor	76
Genomförandetid	77

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under samråd är:

- *Naturvärdesinventering* (Ekologigruppen, 2018-09-10)
- *R8-RA-Dagvattenutredning Energihamnen*, Ramboll 2020-05-05)
- *Spridningsberäkningar för halter av partiklar och kvävedioxid* (Östra Sveriges Luftvårdsförbund, 2018-08-20)

Utredningar som tagits fram/uppdaterats till granskning är:

- *Riskbedömning* (Structor, 2025-03-18)
- *Trafik PM* (Tyréns, 2025-02-12)
- *Kulturmiljöutredning* (Tyréns, 2025-03-17)
- *Solstudie* (Urban Design, 2024-03-07)
- *Arkitekturprogram* (Urban Design, 2025-02-25)
- *Genomförbarhet spårväg längs Energihamnen* (Tyréns, 2022-03-25)
- *Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)* (Structor, 2025-03-11)
- *Omgivningsbullen, underlag till MKB* (Structor, 2020-04-28, rev 2025-03-11)
- *Dagvattenutredning* (Sweco, 2019-12-06, rev 2025-02-24)
- *PM skyfallsanalys NDS Energihamnen*, (WSP 2024-02-02)
- *Kompletterande utredning av luftkvaliteten år 2040 vid Energihamnen, Stockholm* (SLB Analys, 2024-06-26)
- *Markföroreningar och geoteknik* (Sweco, 2024-07-04)
- *Åtgärdsutredning avseende förorenad mark* (Structor 2024-08-27)

Medverkande

Planen är framtagen av Andreas Rostvik och Saeed Ebrahimabadi, stadsplanerare på stadsbyggnadskontoret. Från Exploateringskontoret har Ida Karlsén Hultman deltagit i projektet. I tidigare skeden har Stefan Modig och Katrin Berkefelt arbetat med planen.

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att vidareutveckla Energihamnen för hamn- och industriverksamhet. Planen syftar också till att möjliggöra för nya verksamheter, som produktionsanläggning för fjärrvärme, Bio-CCS-anläggning (Carbon Capture and Storage), cementterminal och bunkerdepå för bränsle till fartygstrafik, bland annat genom att markanvändningen kompletteras med energiproduktion samt att den tillåtna byggnadshöjden i hamnområdet utökas. I detaljplanens syfte ingår också att pröva en planläggning av områdets västra del för en framtida spårväg.

Detaljplanen möjliggör en utveckling av Stockholm Exergis verksamhet på platsen samt en flytt av Heidelberg Materials Cement Sveriges (tidigare CEMENTA) verksamhet i Lövholmen och flytt av oljelagringsverksamhet på Loudden till Energihamnen. På så sätt blir andra vattennära områden i centrala Stockholm tillgängliga för ny stadsutveckling med bostäder och arbetsplatser i gynnsamma lägen.

En ambition med detaljplanen är att göra Energihamnen till ett bra exempel på hur modern industri- och hamnverksamhet kan integreras i en attraktiv, urban stadsmiljö. Därför läggs en stor vikt vid gestaltning och stadsbild, där Norra Hamnvägen förstärks som en sammanbindande länk från Ropsten till Valparaiso och Södra Värtan.

Plandata



Ortofoto med planområdet markerat med röd linje.

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet är beläget mellan Lidingövägen i väst, Lilla Värtan i öst, Lidingöbronns fäste i norr och Värtapirens färjeterminal i söder. Planen omfattar fastigheterna Shanghai 1, Singapore 3, Alexandria 3 samt delar av Alexandria 4, Port Said 1, Hjorthagen 1:1 och 1:5 samt Ladugårdsgärdet 1:9, 1:40 och 1:45.



Ortofoto med planområdet markerat med vitstreckad linje.

All mark inom planområdet ägs av Stockholms stad och arrenderas ut till Stockholms Hamnar och ett antal industriverksamheter. Stockholms Hamnar arrenderar i sin tur ut mark till bland annat Stockholm Exergi AB och Betongindustri. Delar av Shanghai 1 som ligger närmast bron används idag som upplags-/logistikyta för exploateringen i Hjorthagen.

Planen omfattar cirka 16 hektar varav cirka 5 hektar är vattenområde.

Tidigare ställningstaganden

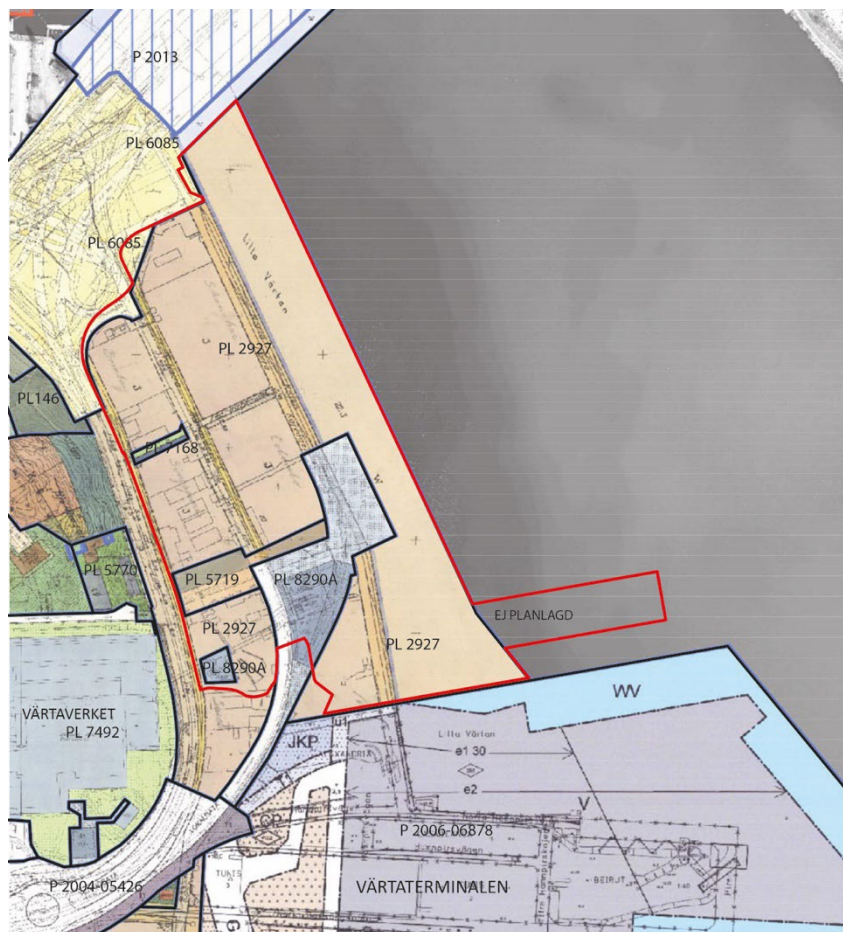
Planförslaget är förenligt med översiktsplanen. Enligt översiktsplanen kommer verksamheten i Energihamnen att fortgå.

Området är en del av Norra Djurgårdsstaden som i översiktsplanen beskrivs som stadens största

stadsutvecklingsprojekt som ska vara klimatanpassad och ledande i utvecklingen av nästa generation hållbara stadsdelar. En viktig faktor för att lyckas med den ambitionen är områdets försörjning med kapacitetsstark kollektivtrafik.

Detaljplan

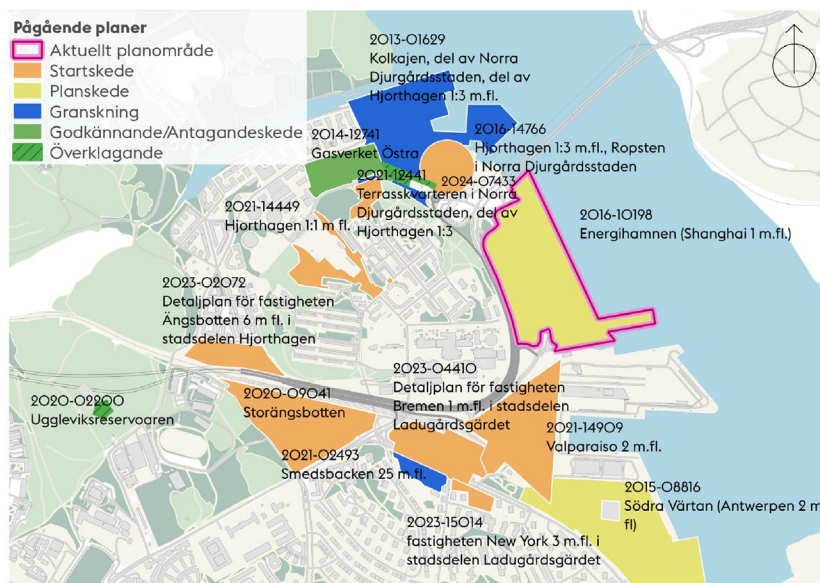
Största delen av Energihamnen omfattas av detaljplan pl 2927. Enligt planen får området huvudsakligen bebyggas för hamn- och industriändamål med en byggnadshöjd upp till 22 meter. Delar av området omfattas av stadsplaner pl 6085, pl 7168, pl 5719 och pl 8290 A. Dessa planer medger att marken inom planområdet bland annat får användas för industri- och trafikändamål. En liten del av planområdet vid befintlig pir är inte planlagt.



Gällande detaljplaner inom planområdet.

Pågående detaljplaner

I planområdets närhet pågår ett flertal planarbeten, se bild nedan.



Pågående planarbeten i närområdet. Aktuellt planområde i rosa linje.

1. Dnr 2013-01629, Kolkajen (bostäder, skola, centrum). Granskningsskede.
2. Dnr 2014-12741, Gasverket Östra (bostäder). Godkännandeskede.
3. Dnr 2015-08816, Södra Värtan, Antwerpen 2 m.fl (stadsutveckling - bostäder, kontor, förskola, parker och torg). Samrådsskede.
4. Dnr 2016-14766 Hjorthagen 1:3 m. fl., Ropsten (Ca. 2000 lägenheter, kontor, handel, service, hotell, bussterminal, spårvagnshållplats etc.). Startskede.
5. Dnr 2020-09041, Storängsbotten (idrott, park och ny gatustruktur). Startskede.
6. Dnr 2020-02200 Uggleviksreservoaren (vattenreservoar). Antagen, överklagad.
7. Dnr 2021-14909, Valparaiso (bostäder, kontor, handel, centrum m.m.). Startskede.
8. Dnr 2021-02493, Del av Smedsbacken 25 m fl (kontor, hotell, centrum). Samrådsskede.
9. Dnr 2021-12441 Terrasskvarteren i Norra Djurgårdsstaden, del av Hjorthagen 1:3 (bostäder, centrumändamål). Antagandeskede.
10. Dnr 2024-07433 Terrasskvarteren i Norra Djurgårdsstaden, del av Hjorthagen 1:3 (bostäder, centrumändamål). Antagandeskede.
11. Dnr 2023-02072, Ängsbotten 6 m.m. (bostäder). Samrådsskede.
12. Dnr 2023-04410 Detaljplan för fastigheten Bremen 1 m. fl. (bostäder, kontor, hotell och centrumändamål). Startskede.

13. Dnr 2023-15014 Detaljplan för fastigheten New York 2
m. fl. (bostäder och centrumändamål). Startskede.

Kommunala beslut i övrigt

Hållbarhetsprofil

Kommunfullmäktige har beslutat att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett av stadens miljöprofilområden. En tredje version av program för hållbar stadsutveckling som har tagits fram för hela stadsutvecklingsområdet antogs av kommunfullmäktige 2021. Programmet ligger till grund för separata handlingsprogram med hållbarhetskrav kopplade till respektive detaljplan. Energihamnen har ett eget handlingsprogram vilket tagits fram i samband med markanvisningsavtalet och uppdateras i samband med överenskommelse om exploatering. Handlingsprogrammet beskriver de hållbarhetskrav som ställs på nya byggnader och kvartersmarkens funktion, planering och utförande.

Markanvisning

Stockholm Exergi, Heidelberg Materials och Stockholms Hamnar har, genom beslut i exploateringsnämnden 2017-09-21, fått markanvisning enligt följande:














- Stockholm Exergi: mark för energiproduktion inom fastigheterna Alexandria 3 och 4, Ladugårdsgärdet 1:9 och 1:40, Port Said 1 samt Singapore 3
- Heidelberg Materials: mark för industriändamål inom fastigheten Shanghai 1
- Stockholms Hamnar: mark för bränslelagring inom fastigheten Shanghai 1

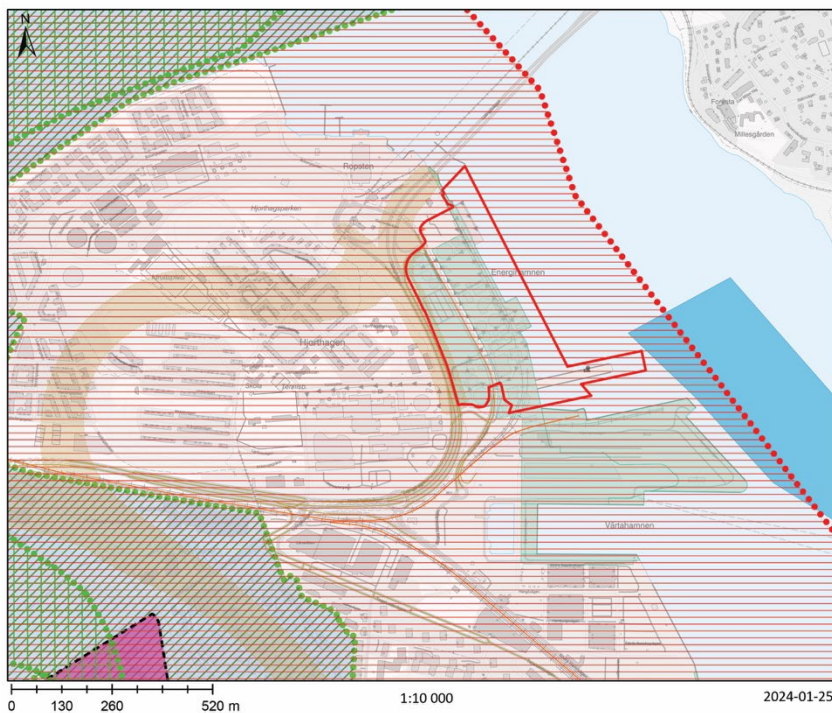
Riksintressen

Området ligger inom riksintresset för kulturmiljövården Stockholm innerstad med Djurgården enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Planområdet är beläget i närheten av Kungliga Nationalstadsparken som är av riksintresse för sitt nationella kulturarv, sin ekologi och sina rekreativsvärden (MB 4 kap 7 §).

Planområdet omfattas av eller angränsar till ett antal riksintressen för kommunikationer (MB 3 kap 8 §), bland annat riksintresset för Stockholms hamn. Den omfattande godshanteringen (olja och bränsle) i Energihamnen omfattas av riksintresset. Planområdet ligger också inom riksintresse farled inklusive buffertzonen tillhörande farled 541.

TECKENFÖRKLARING

-  RAA_Riksimtresse_Kulturmiljövård_MB3kap6
-  NV_Riksimtresse_Frileuftsliv_MB3kap6
-  Järnväg - befintlig
-  Väg - befintlig
-  Väg - framtida
-  Hamn |
- Hamn - befintlig preciserat
-  Land
-  Vatten
-  Sjötrafikstråkfärd (inom Sveriges ekonomiska zon)
-  Sjötrafikstråk (utanför Sveriges ekonomiska zon)
-  FM_Oppna_områden_Område_av_betydelse_pa_land_MB3kap9
-  FM_Paverkansområde_Buller_eller_annan_risk_MB3kap9
-  LST_Riksimtresse_Nationalstadspark_MB4kap7



Riksimtressen enligt Miljöbalken 3 kap 8 § i förhållande till planområdet (rött).



Utbredning av riksimtresset Östlig förbindelse vid trafikplats Ropsten (Trafikverket).

Trafikverket beslutade år 2022 om en precisering av riksintresset för Östlig förbindelse för att visa på de markanspråk som kan komma att behövas för utbyggnad av en framtida förbindelse.

Strandskydd

Strandskydd råder inte för planområdet med hänvisning till länsstyrelsebeslut den 18 oktober 1977, 11.123-75. (beslut om omfattning av strandskyddet) och den 3 juni 1999, 18611-99-22769, (förordnande om strandskydd med anledning av ändring av naturvårdslagen). Strandskydd träder in automatisk vid en ny detaljplan och för att hamnverksamhet ska kunna drivas behöver strandskyddet åter upphävas.

Grönytefaktor

Grönytefaktor är ett planeringsinstrument som staden har som målsättning att tillämpa i alla nya stadsbyggnadsprojekt i Stockholms stad för att säkerställa sociala värden, biologisk mångfald och klimatanpassning på kvartersmark. Kravet på vilken faktor som ska uppnås styrs av andelen bebyggd respektive obebyggd yta. Inom planområdet ska en grönytefaktor om 0,2 uppnås. Genomförandet av grönytefaktorn regleras i överenskommelse om exploatering.

Beviljade bygglov för Bio-CCS

Stockholm Exergi AB har under 2024 fått bygglov för Bio-CCS-anläggning för avskiljning och förvätskning av koldioxid samt cisterner för mellanlagring av koldioxid på kajen. Verksamheten ryms inom gällande detaljplan.

Förutsättningar

Historik

I början av 1900-talet användes området som upplag för silltunnor av AB Bröderna Ameln (nuvarande ABBA). Värtahamnen, som anlades som kolhamn på 1870-talet, kom successivt att utöka sin anläggning längre norrut, mot nuvarande Energihamnen.

Kolbolaget AB Kol & Koks etablerade sig i området omkring 1920 och uppförde flera olika anläggningar och byggnader under 1900-talet. Frakten av kol och koks skedde såväl till sjöss som på land via hästar, lastbilar, järnväg och pråmar. Inom planområdet ska även ha funnits en mekanisk verkstad, smidesverkstad och snickeriverkstad som skulle stödja Värtaverkens verksamheter.

Platsen präglades av låg bebyggelse där upplag och järnvägsspår låg bakom plank. Bebyggelsen placerades utefter järnvägsspårens sträckning och efter de mot kajen vinkelräta tvärgatorna; Första, Andra och Tredje tvärvägen.

Högre anläggningar har sedan hamnen började bebyggas placerats inom hamnområdets norra och södra del. I mitten har bebyggelsen hållits lägre.

Nuvarande verksamheter

Planområdet utnyttjas till största delen av Stockholm Exergi i samband med verksamheten inom kraftvärmeverket. Det bedrivs också mindre verksamheter i Energihamnen. Nedan beskrivs de huvudsakliga nuvarande verksamheterna inom planområdet.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergis befintliga verksamhet inom Energihamnen utgörs dels av storskalig bränslehantering och dels en värmepumpsanläggning för produktion av fjärrvärme och fjärrkyla. Området har stor strategisk betydelse för Stockholm Exergis verksamhet och är en integrerad del av Värtaverket. Energihamnen försörjer till viss del också andra anläggningar i Stockholmsområdet med bränsle. Flis tas emot via en pir (kajplats 505/506) för att sedan lagras i bergrum under Värtaverket. Flis tas också emot via järnväg och till viss del lastbil. Mineral- och biooljor tas emot via kajplats 503 och lagras i cisterner i kvarteren Port Said, Shanghai och Singapore. En mindre oljepråm, för vidare transport av biooljor till Hammarby, lägger till vid kajplats 502 (se situationsplan sidan 26 för redovisning av kajplatslägen).



Karta över kajplatslägen vid Energihamnen.

Heidelberg Materials Betong Sverige

Heidelberg Materials Betong Sverige AB (tidigare Betongindustri AB) har en betongfabrik i Energihamnen. Företaget ingår tillsammans med Heidelberg Materials Cement Sverige AB (tidigare Cementa) i koncernen Heidelberg Materials. Vid fabriken som idag ligger på fastigheten Shanghai 1 tillverkas och levereras betong till byggindustrin och till privatpersoner.

Natur

Mark, vegetation och naturvärden

Planområdet har sedan en lång tid tillbaka till största del utgjorts av hårdgjord mark och industriytor med få inslag av grönska. En naturinventering har utförts i området och enligt denna finns inga särskilt skyddsvärda naturvärden inom planområdet, varken på land eller i vatten. Väster om planområdet, i sluttningen mot Hjorthagsberget, finns ett antal skyddsvärda ekar.

Rekreation och friluftsliv

Planområdet är idag en industrihamn och saknar rekreationsytor. Själva kajen är inte tillgänglig för allmänheten.

Landskaps- och stadsbild

Värtaområdets karaktär har under 1900-talet förändrats från en småskalig, levande hamnmiljö till den idag storskaliga hamnanläggningen med färjetrafik. Området vid Värtan och i

synnerhet kring Södra Värtahamnen har utvecklats och förändrats kontinuerligt efter ändrade behov och nya krav.

Planområdet är plant och låglänt och består till största delen av utfylld mark och konstruerade kajer. Bakom hamnen reser sig Hjorthagsberget med en trädbevuxen brant ner mot Lidingövägen och med Hjorthagens kyrka som ett tydligt landmärke. Energihamnen är väl synlig från vattnet och utgör en del av fronten mot stadens vattenrum.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Det aktuella planområdet är inte kulturhistoriskt klassificerat av stadsmuseet. Servicebyggnaden i kvarteret Port Said samt oljecisternerna i kvarteret Alexandria bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde men i övrigt finns inga uttalade kulturvärden i Energihamnen. Områdets hamn- och industrimiljö har dock en lång historisk kontinuitet i staden och ett flertal av de uttryck som nämns för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården finns inom och i anslutning till planområdet, t.ex. området som en del av ”sjöfarts-, handels- och industristaden” och Värtaverket som en kommunalteknisk anläggning. Platsens karaktär har förändrats med åren från en småskalig kolhamn med verkstäder, lagerbyggnader och upplagsplatser till en mer storskalig industrimiljö anpassad efter tidens behov av bland annat energiproduktion.

Bebyggelsen i Energihamnen präglas idag i huvudsak av sentida industrianläggningar, men enstaka äldre byggnader finns kvar och vittnar om platsens äldre karaktär och historia. Även den ursprungliga gatustrukturen med två huvudgator och de tre tvärgatorna samt Värtabanans järnvägsspår är bevarad. De stora cistern- och silobyggnaderna i slät eller korrugerad plåt med förbindelselänkar och torn skapar ett mäktigt intryck på platsen som tillsammans med de mindre byggnaderna i tegel och puts skapar en intressant industrihistorisk miljö.

Fornlämningar

I anslutning till planområdet finns det tre indikationer på fartygslämningar strax utanför kajen. Närmare undersökning har visat att båt- och fartygslämningarna inte är att betrakta som fornlämningar. Inom planområdet finns inga andra kända fornlämningar, vare sig på land eller i vattnet.

Befintlig bebyggelse

Planområdet är idag till största delen bebyggt med olika typer av byggnader för lagring och hantering av bränsle till Värtaverkets värme- och kraftvärmeverk. Längs kajen finns anordningar för lossning av bränsle samt en värmepumpsanläggning. Det finns några mindre servicebyggnader inom fastigheten Shanghai 1 kopplade till den befintliga verksamheten.

Längs Norra Hamnvägen, i kv. Port Said, uppfördes i slutet av 1950-talet en expeditionsbyggnad i rött tegel av Lavéns Kolimport AB. Huset byggdes på med en våning på 1960-talet och finns fortfarande kvar på platsen.

Flera cisterner för kol och olja har tillkommit under 1900-talets senare hälft. Vissa av dem har rivits men flera finns fortfarande kvar idag.

Offentlig och kommersiell service

Det finns ingen offentlig eller kommersiell service inom planområdet. De kringverksamheter i form av caféer och restauranger som tidigare servade de många hamnarbetarna har idag försvunnit, eftersom mekanisering av godshanteringen reducerat antalet arbetstillfällen till en bråkdel av vad som fanns under 1900-talet första hälft.

Gator och trafik**Gatunät**

Gatunätets ryggrad utgörs av Norra Hamnvägen, områdets huvudgata som löper parallellt med kajen i nord-sydlig riktning och försörjer området med allmän biltrafik. Därutöver finns två tvärgator till Norra Hamnvägen, Andra Tvärvägen som sträcker sig mot kajen och Tredje Tvärvägen mot Lidingövägen.

I Lidingövägens förlängning, strax norr om planområdet, ligger Lidingöbron för biltrafik samt Lilla Lidingöbron för spårtrafik och gång-, cykel- och mopedtrafik. I samband med bygget av Lilla Lidingöbron rivs Gamla Lidingöbron och det ledverk som finns i vattnet i planområdets norra spets fyller inte längre någon funktion och avses tas bort.

Gång- och cykeltrafik

Gångbanor finns på båda sidor om Norra Hamnvägen. På den östra sidan finns ett primärt cykelstråk som ansluter till Ropsten och Lidingö i norr och in mot centrala Stockholm i söder.

Kollektivtrafik

Planområdet gränsar i norr till Ropsten som är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Här sker omstigning mellan tunnelbana, bussar, Lidingöbanan (spårväg), båt och pendlarparkering för bilar. Norra Hamnvägen trafikeras med lokalbuss. En hållplats finns inom planområdet.

Tillgänglighet

Planområdet är huvudsakligen plant utan större nivåskillnader. Det utgörs till största del av råmark utan särskild tillgänglighetsanpassning.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

En stor del av markområdet är i dagsläget asfalterat och relativt plant med marknivåer som varierar mellan cirka +2,3 och +3.5 meter. Markens översta lager består generellt av cirka 2-5 meter blockrik fyllning. I fyllningen har block på upp till cirka 3 meter genomborrats. Under fyllningen följer lera och/eller silt, 1-6 meter tjockt lager i norr och 5-6 meter i söder. Under denna finns blockrik friktionsjord på berg med en mäktighet på cirka 0,5-8 meter i norr och mer än 7-8 meter i söder.

Hydrologiska förhållanden

Grundvatten

Grundvattennivån varierar mellan cirka 2,5 och 3,5 meter under markytan. Grundvattenytans nivå följer sannolikt Saltsjöns (Lilla Värtans) variation efter årstid och nederbörd.

Översvämningsrisker

Området är generellt problematiskt ur översvämningssynpunkt eftersom det utgör ett instängt område där marklutningen är låg och delar av Norra Hamnvägen ligger lägre än övrig mark i närheten. Enligt uppgifter från Stockholm Exergi AB har det historiskt inte varit några problem med avrinningen vid stora regn eftersom kapaciteten i ledningsnätet varit tillräcklig.

Områdets platta karaktär med hög andel hårdgjorda ytor gör det utsatt vid skyfall och redan i nuläget finns lågpunkter inom

planområdet som riskerar att översvämmas vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Lilla Värtan (SE658352-163189). Enligt VISS februari 2024 har Lilla Värtan otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. I dagens läge är Lilla Värtan påverkad av befintlig hamnverksamhet, övergödning och av miljögifter som bl. a. metaller och PFOS (perfluoroktansulfonsyra).

Lilla Värtan är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas. Miljökvalitetsnormen som ska uppnås för Lilla Värtan är måttlig ekologisk status år 2039 och god kemisk ytvattenstatus med tidsfrist till 2027 för antracen, bly och tributyltennföreningar och mindre stränga krav för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Dagvatten

Det finns ett utbyggt kommunalt dagvattensystem i området som i dagsläget sörjer för avvattningen av befintliga fastigheter. Dagvattenledningarna mynnar ut direkt i recipienten Lilla Värtan.

Dagvattnet från Norra Hamnvägen avvattnas direkt ned i dagvattenledning med hjälp av konventionella rännstensbrunnar.

På Stockholm Exergis område finns ett nyanlagt dagvattensystem där dagvatten leds via brunnar och dagvattenledningar till ett sedimenteringsmagasin, på fastigheten Alexandria 4.

Sedimenteringsbassängen har utlopp både till Lilla Värtan och det kommunala avloppssystemet och halten suspenderade ämnen i dagvattnet mäts kontinuerligt. Utloppet till Lilla Värtan används när halten suspenderade ämnen är upp till 8 mg/l. Om halten blir högre leds vattnet i stället till kommunal spillvattenledning och vidare till avloppsreningsverk.

Inom området finns även ett separat ledningssystem för omhändertagande av oljeförorenat avlopp (OFA-system). Dagvatten som uppstår på ytor kopplade till OFA-systemet leds till ett lokalt reningsverk där det renas innan det släpps på spillvattennätet. Dagvatten från ytor kopplade till OFA-systemet belastar således inte dagvattennätet. Bränslen som används i befintliga verksamheter hanteras i slutna system, men det händer även att

bränslen behöver lagras på marken vilket kan ge upphov till spill som påverkar dagvattnets kvalitet.

Störningar och risker

Förorenad mark

Området har en lång industriell historia. Genomförda miljötekniska undersökningar visar på tydliga spår från bland annat bränslehanteringen inom Energihamnen där främst kol men även andra produkter har förvarats öppet inom kajområdet. En sammanställning av genomförda markmiljöundersökningar för planområdet har tagits fram (Sweco, 2024).

Generellt förekommer markföroreningar utspritt över hela planområdet. Föroreningar som påträffats i jord och grund-/markvatten inom planområdet inkluderar PAH (polycykliska aromatiska kolväten), metaller, alifater och aromater.

Provtagningar i bottensediment utanför kaj i norra delen av planområdet har påvisat höga halter metaller, PCB, TBT (tributyltenn) och PAH. Fördelningen avseende föroreningsgrad visar att 30 % av tagna prover inom planområdet ligger under halter för känslig markanvändning (KM), 40 % ligger över halter för KM men under halter för mindre känslig markanvändning (MKM) och 30 % av proven visar på halter över MKM. Samtliga halter är utspridda över planområdet.

Luft, lukt

Utsläpp till luft sker i dagsläget från verksamheterna i Energihamnen och från vägtrafiken i omkringliggande område. Den dominerande källan för utsläpp av partiklar och kvävedioxid är trafik. Haltbidrag av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) från Energihamnen kommer från vägtrafik, tågtransporter, tunga transporter, fartygstransporter samt Värtaverket. Haltbidraget från Energihamnens verksamheter tillsammans med Värtaverket till de totala halterna är mycket låga för både partiklar och kvävedioxid. Högst halter av partiklar beräknas på Lidingövägen och högst halter av kvävedioxid beräknas vid Norra Hamnvägens norra del.

Buller, vibrationer

Planområdet är beläget invid trafikerade vägar och såväl inom som i anslutning till planområdet bedrivs industri- och hamnverksamhet. Den enskilt största bullerkällan i området är trafiken på Lidingövägen och Lidingöbron i anslutning till planområdet.

De mest betydande bullerkällorna hos verksamheterna i Energihamnen är fartygsbuller men även lossning och vägtransporter till och från verksamheterna bidrar till bullerspridningen. All verksamhet inom planområdet pågår alla veckodagar dygnet runt. Bullernivåer är reglerade med villkor i miljötillstånd för Stockholm Exergis och Stockholm hamnars verksamhet.

Risk

Detaljplaneområdet inrymmer en mängd verksamheter med varierande karaktär och riskbild. Riskbilden är ovanligt komplex med flera olika riskkällor och skyddsvärden som behöver beaktas. Skyddsvärdena utgörs bland annat av människors hälsa och säkerhet, naturmiljö och samhällsviktiga verksamheter. Ett antal riskkällor finns inom planområdet och i planområdets närhet:

- Värtabanan/industrispår – risk för urspårning som skadar intilliggande verksamhet.
- Värtahamnen – passagerarhamn med omfattande färjetrafik. Viss del av godstrafiken utgörs av farligt gods. Risk för olycka med farligt gods som skadar intilliggande verksamhet finns.
- Fartygstrafik – ett flertal kajer finns inom området som används för transporter till och från Stockholm Exergi och Heidelberg Materials Betong. Risk finns för påsegling som skadar verksamhet intill kaj eller Lidingöbron.
- Farligt gods – Lidingövägen är sekundär transportled för farligt gods vilket innebär att genomfartstrafik med farligt gods inte är tillåten utan alla transporter förutsätts ha en given målpunkt. Framför allt ger verksamheter i hamnen och lokala verksamheter på Lidingö upphov till de farliga godstransporterna. Huvuddelen av godstransporterna utgörs av gaser, brandfarliga vätskor och frätande ämnen. Risker för olycka med transport av farligt gods på vägen samt avåkning och kollision med cistern inom Port Said finns. På Norra Hamnvägen sker transporter av farligt gods till Energihamnens verksamheter och Värtahamnen. Risk finns här för olycka med transport av farligt gods på vägen samt risk för transport som skadar pumpledning.
- Verksamheter – Värtaverket består av ett antal produktionsanläggningar både inom och i nära anslutning till planområdet. Verksamheten hanterar brandfarlig vätska (förvaring och lossning) och omfattas av

Sevesolagstiftningens högre kravnivå. Identifierade risker är brand, explosion och utsläpp.

Planförslag

Utgångspunkter och målsättningar

Energihamnen har en lång historia som industrihamn för in- och omlastning samt lagring av bränslen till det närliggande Värtaverket. Området är ett av få kvarvarande hamnområden i Stockholms innerstad och bedöms vara mycket viktigt för att säkerställa Stockholms energiförsörjning på lång sikt. Den befintliga verksamheten föreslås vara kvar och kompletteras med nya funktioner som flyttas från andra hamnområden för att effektivisera stadens materialförsörjning.

Detaljplanen möjliggör utveckling av Stockholm Exergis verksamhet på platsen, flytt av Heidelberg Materials verksamhet från Lövholmen och flytt av viss oljelagringsverksamhet från Loudden till Energihamnen (bunkerdepå för bränsle till fartygstrafik).

Energihamnen är en del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden, som i övrigt består av i huvudsak nya bostäder, kontor, kultur och service. Detta ställer särskilda krav på utformningen av bland annat Norra Hamnvägen. Norra Hamnvägen kommer i framtiden att vara den huvudgata som binder samman stadsutvecklingsområdet mellan Kolkajen och Ropsten i norr och Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtahamnen i söder. Här finns också huvudstråket för cyklister mellan Lidingö och centrala Stockholm.

Detaljplanen för Energihamnen ger stöd för en framtida utbyggnad av ny spårväg och är därigenom en viktig möjliggörare av den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden.

Planförslaget utgår från den befintliga gatu- och kvartersstrukturen samt befintlig hamn- och lagringsverksamhet. Den största förändringen i planförslaget i jämförelse med gällande detaljplan är att högre byggnadshöjder tillåts samt att en ny spårväg möjliggörs. Markanvändningen är, förutom området för spårväg, till största delen oförändrad jämfört med befintliga detaljplaner. Markanvändningen har kompletterats med *E1 Teknisk anläggning för energiproduktion* då energiproduktion

inte längre ryms under industribestämmelsen enligt Boverkets riktlinjer.

Under planarbetet har följande målsättningar varit centrala för hur området ska utvecklas:

- Integrera stad och industri
- Förstärka hamnkaraktären
- Förbättra Norra Hamnvägen för gående och cyklister
- Möjliggöra för god kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden
- Säkerställa Stockholms energi- och bränsleförsörjning
- Hushålla med resurser och möjliggöra en långsiktig utveckling av områdets verksamheter
- Skapa ett medvetet tillägg till stadens siluett, topografi och vattenrum

Integrera stad och industri

En av detaljplanens viktigaste uppgifter är att ge förutsättningar för den industriella hamnverksamheten att fungera sida vid sida med bostadsområden och människor som rör sig genom området gående eller med cykel. Målet är att genom en medveten gestaltning av de industriella anläggningarna och deras möte med omgivningen skapa en mänsklig skala i gaturummet, en god gestaltningsverkan på håll och en förståelse bland allmänheten för hur stadens försörjningsfunktioner fungerar. Verksamheternas tillstånd enligt miljöbalken säkerställer att närboende inte påverkas på ett oacceptabelt sätt.

Förstärka hamnkaraktären

Områdets hamnkaraktär ska förstärkas och förtätas. Dagens parkerings- och restytor kommer att bebyggas. Lossnings-, lagrings- och omlastningsfunktionerna ska tydliggöras genom medveten gestaltning av bandgångar, elevatorer, silos och cisterner.

Förbättra Norra Hamnvägen för gående och cyklister

Norra Hamnvägen är en huvudlänk mellan Ropsten och Värtapiren. I detaljplanen ges gående och cyklister högre prioritet, där Norra Hamnvägen med funktionen som huvudgata ska förstärkas genom väl gestaltade kopplingar norr- och söderut. Även nyttotrafik med koppling till hamnens verksamheter ska få en välfungerande trafikmiljö.

Möjliggöra god kollektivtrafikförsörjning för Norra Djurgårdsstaden

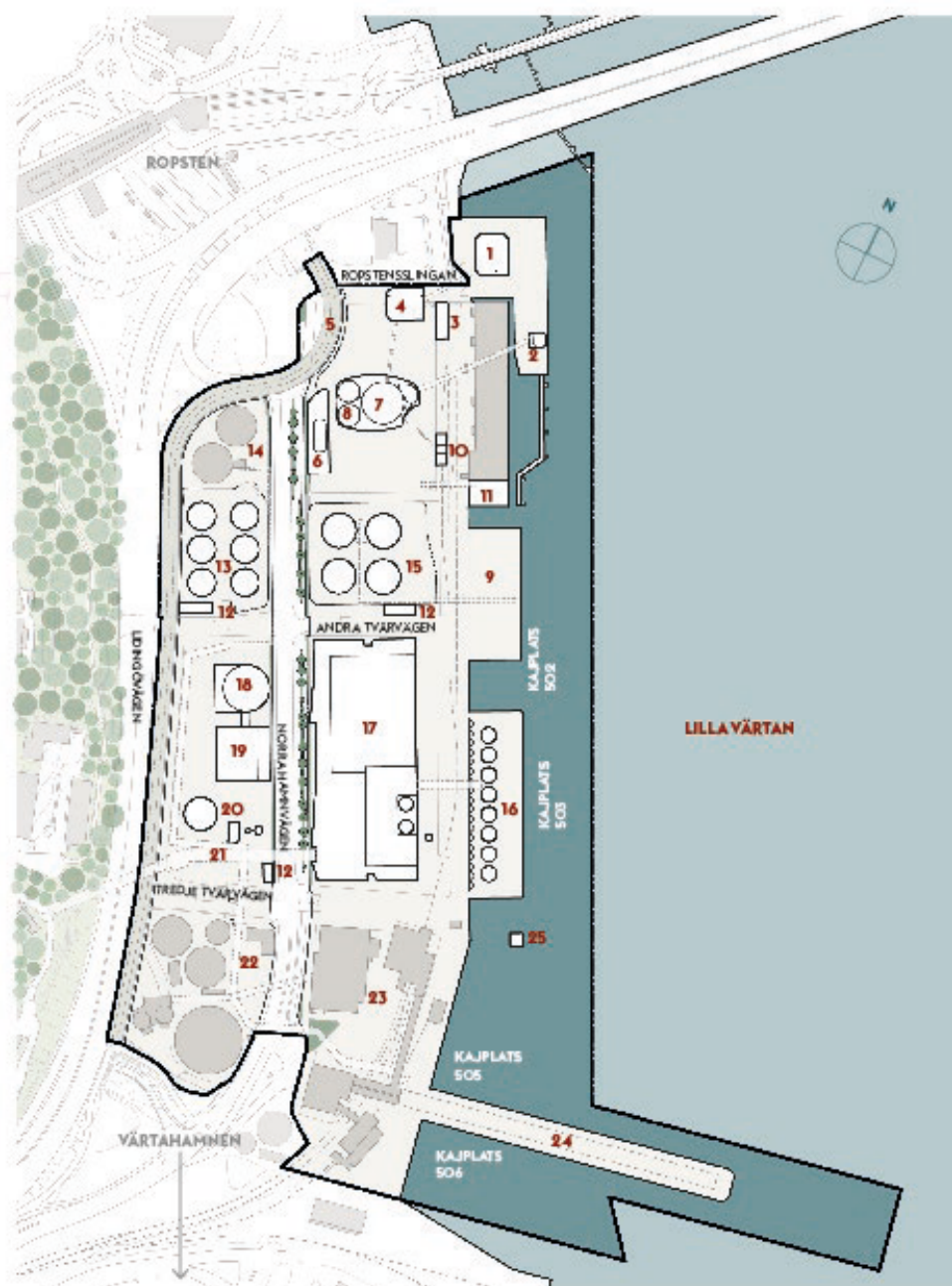
Ett viktigt syfte med detaljplanen är att ge utrymme och förutsättningar att bygga en ny spårväg som kan tillföra fler möjligheter till hållbara färdmedel och kopplingar till stadsdelen Norra Djurgårdsstaden.

Säkerställa Stockholms energi- och bränsleförsörjning

Energihamnen är en strategiskt viktig punkt för inlastning och lagring av bränsle till Värtaverket via fartyg och godståg. Detaljplanen säkerställer Stockholms energi- och bränsleförsörjning på lång sikt och tar höjd för olika scenarier för verksamhetens utveckling. De högre byggnadshöjder som tillåts möjliggör en biobränsleeldad produktionsanläggning för energi, som kan ersätta nuvarande fossilbränsleeldade anläggningar på Värtaverket, samt en cementterminal som kan försörja ett växande Stockholm med betong, ett viktigt byggmaterial.

Hushålla med resurser och möjliggöra en långsiktig utveckling av områdets verksamheter

Genom hög exploatering och en effektiv användning av tillgängliga hamnytor, kan det strategiskt viktiga hamnläget med koppling till godsjärnväg utvecklas och förstärkas. Den föreslagna exploateringen bygger på en sammanvägning av en tätbebyggd hamnmiljö kontra utblickar med solljus och kontakt mellan Lilla Värtans vattenrum och Hjorthagsberget.



SC 4 SITUATIONSPLAN

- | | | | |
|---------------------------------|--|---|--|
| 1 Ballastlager och tvättstation | 9 Lossning av LNG (LNG=Liquid Natural Gas) | 16 Mellanlagring av flytande koldioxid från BECCS / Kaj 503 | 22 Hamnkontor, Bränslelager, Asksilos och Ställverk |
| 2 Lossningselevator | 10 Tågutlastning | 17 BECCS | 23 Befintliga anläggningar för mottagning och preparering av bränsle mm. |
| 3 Temporär tvättstation | 11 Utbyggnad av värmepumpar | 18 Silo för fast bränsle | 24 Bränslepir |
| 4 Betongfabrik | 12 Pumphus för olja / avlopp | 19 Produktionsanläggning fjärrvärme | 25 Dykda b för förtöjning |
| 5 Spårvägsreservat | 13 Cisternpark | 20 Filterhus mm. | |
| 6 Servicebyggnad | 14 Befintliga cisterner | 21 Rörbygga | |
| 7 Cementsilo | 15 Cisternpark/Bunkerdepå | | |
| 8 Cementsilo steg 2 | | | |

Situationsplan över planförslaget (Urban Design och Stockholms stad).



Visionsbild över Energihamnen, vy från Lidingö västerut. (Urban Design)

Skapa ett medvetet tillägg till stadens siluett, topografi och vattenrum

De stora industriella anläggningarna ges en nedtrappad utformning och/eller omsorgsfullt utformade murar mot Norra Hamnvägen där människor rör sig. Även på längre håll kommer de högre byggnadsvolymererna bli väl synliga, varför stor vikt ska läggas både på områdets helhetsverkan i den lilla skalan längs gatan och i den stora skalan, där byggnaderna ses på långt håll.

Tvärgatorna binder samman Hjorthagsberget och Lilla Värtan. Gatorna skapar utblickar för den som rör sig längs Norra Hamnvägen och inblickar mot berget för den som betraktar området från Lidingö och vattnet.

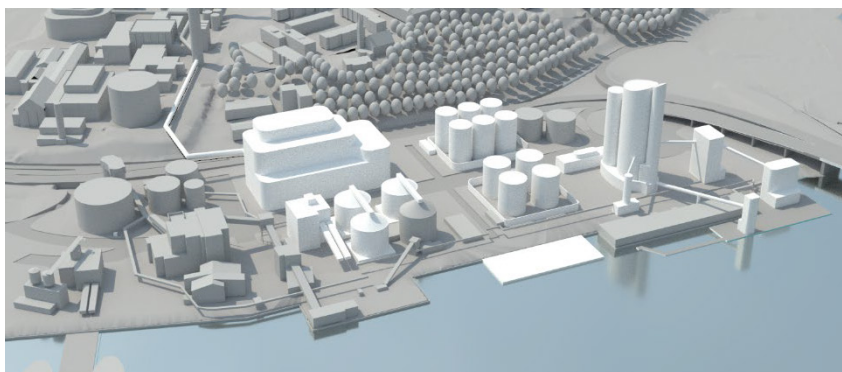
Planens innehåll

Planförslaget innebär främst en utökning av den högsta tillåtna byggnadshöjden inom området från dagens 22 meter till 35 meter och på tre platser till 40–100 meter. Därmed möjliggörs en utveckling av den befintliga verksamheten samt en komplettering med nya verksamheter. Planen innebär att delar av vattenområdet tas i anspråk för att bygga nya kajer och kompletterande funktioner till industriverksamheter.

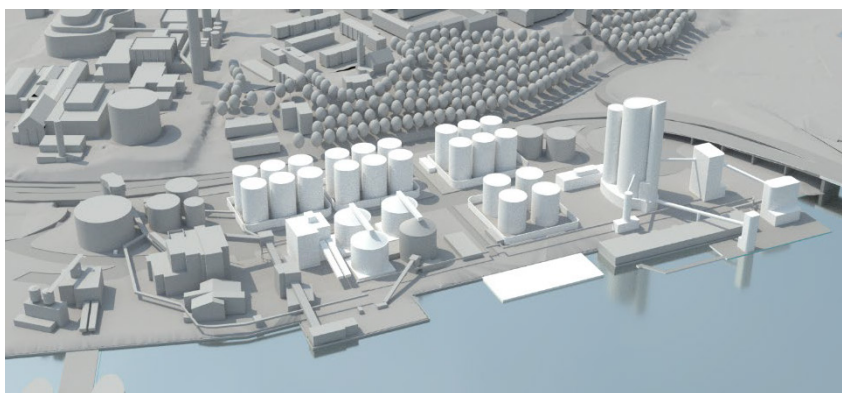
Området ska rymma utökad hamn- och industriverksamhet vilket regleras genom användningsbestämmelser i plankartan (J, V1, W1), energiproduktion vilket regleras med användningsbestämmelse (E1) samt ny spårväg parallellt med Lidingövägen, vilket regleras med användningsbestämmelser (T1, T2, T3, T4). Inga kommersiella lokaler planeras. Servicebyggnader kopplade till industriverksamheterna föreslås längs huvudgatan.

Heidelberg Materials kommer att flytta till en ny terminal i planområdets nordöstra del, närmast Lidingöbrons fäste. Cisterner för lagring av bunkerbränsle möjliggörs direkt söder om cementterminalen, i kv. Shanghai. Här planeras också för omlastning av flytande naturgas (LNG) mellan fartyg och tankbil. I övriga delar av planområdet möjliggörs en utökning av Stockholm Exergis verksamhet.

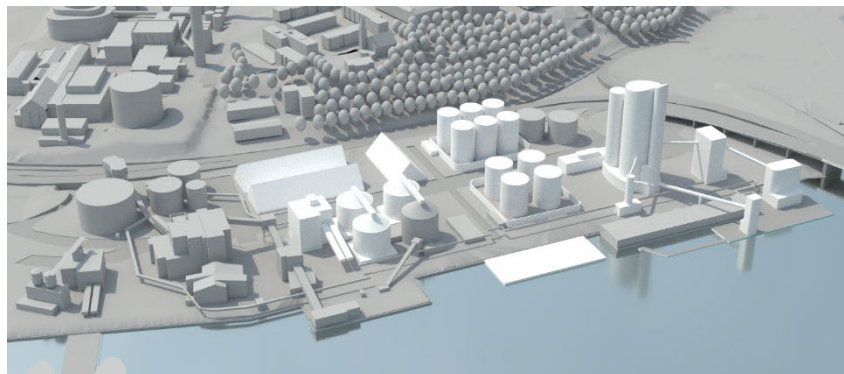
Stockholm Exergi arbetar med fyra olika scenarier för områdets utveckling. Detaljplanen möjliggör samtliga scenarier och innebär högre byggnadshöjder jämfört med gällande detaljplan. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) med tillhörande underlagsrapporter beskrivs för varje miljöaspekt det scenario som ger störst påverkan. Scenariot med störst påverkan blir dimensionerande för eventuella åtgärder.



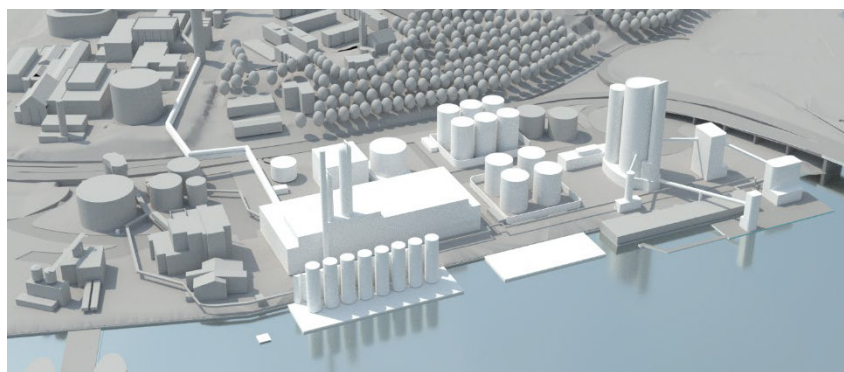
Scenario 1. "Produktion": Ny produktionsanläggning uppförs inom kvarteret Singapore. Cisternpark för bioolja förläggs till norra delen av kvarteret och fasta biobränslen lagras öster om Norra Hamnvägen. (Urban Design)



Scenario 2. "Max bioolja": Mindre eller ingen produktionsanläggning uppförs, befintlig cisternpark inom kvarteret Singapore utökas, fasta biobränslen lagras öster om Norra Hamnvägen. (Urban Design)



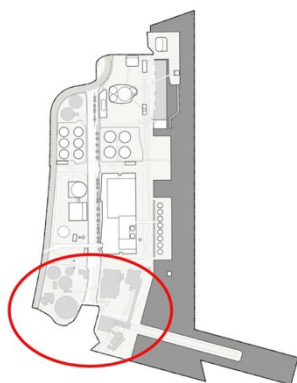
Scenario 3. "Max biobränsle": Ingen produktionsanläggning uppförs inom kvarteret Singapore, istället anläggs ett större lagringsutrymme (A-lador) för fasta biobränslen, cisternpark för bioolja förläggs till norra delen av fastigheten Singapore 3. (Urban Design)



Scenario 4. "Bio-CCS"-anläggning uppförs inom fastigheten Alexandria 3 inklusive mellanlager för avskild koldioxid som uppförs på kaj 503. En mindre produktionsanläggning uppförs inom fastigheten Singapore 3. (Urban Design)

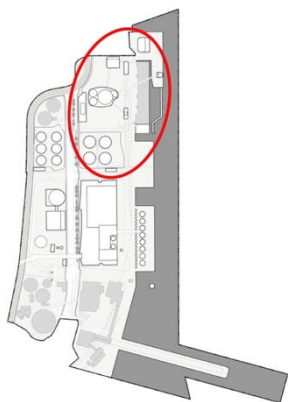
Ny bebyggelse

Nedan redovisas planerad bebyggelse inom olika fastigheter i planområdet.



Port Said 1 och Alexandria 4

Den befintliga bebyggelsen i planområdets södra del är kopplad till mottagning och lagring av fast biobränsle samt utlastning av aska. Denna verksamhet kommer att finnas kvar under överskådlig tid. Dessutom finns anläggningar för mottagning och preparering av kol, vilka utgör en del av det numera helt avställda koleldade kraftvärmeverket KVV6.



Shanghai 1

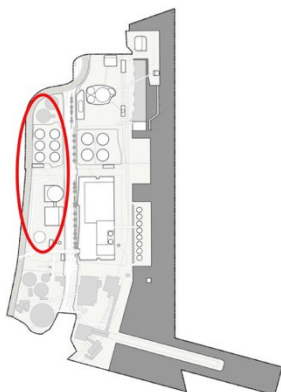
Inom flera fastigheter finns idag ett antal cisterner för olja, både mineralolja och bioolja. Cisternerna inom fastigheten Shanghai 1 kommer att rivas för att ge plats för Heidelberg Materials nya anläggning. Anläggningen omfattar en ny cementterminal med en cementsilo, en lägre servicebyggnad parallellt med Norra Hamnvägen och ett antal byggnader i varierande höjd för bl.a. tillverkning av betong.

Planbestämmelser (f4, f5) reglerar bebyggelsens volym med utnyttjandegrader i relation till bebyggelsens höjd. En generell utformningsbestämmelse reglerar att ny bebyggelse och anläggningar ska utformas enligt gestaltungsprinciper i planbeskrivningen, sidan 38. Utöver dessa byggnader tillkommer lossningstorn, elevatorer och bandtransportörer för cement och ballast där verksamhetens behov så kräver. Därutöver medges även uppförande av en tillfällig tvättstation för den kommande betongverksamheten.



*Visionsbild över cementsilo och betongfabrik, vy från Lilla Värtan
(Urban Design)*

I södra delen av fastigheten Shanghai 1 planeras en cisternpark för lagring av bunkerbränsle för fartyg. Denna depå som ska ägas av Stockholms Hamnar kan försörja fartyg som trafikerar Stockholm med bränsle. Cisternerna kommer att omges av 1-7 meter höga invallningsmurar för att begränsa oljeföroreningar vid eventuellt läckage.

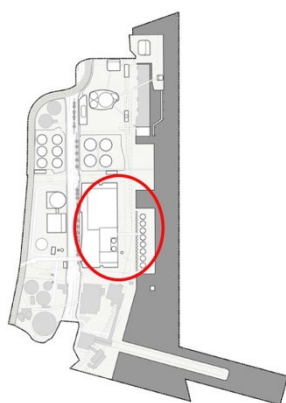


Singapore 3

Nya cisterner för bränsleoljor tillhörande Stockholm Exergi kommer att uppföras i cisternparker i fastighetens norra del. De nya cisternerna kommer att bli högre än de nuvarande och även de omges av invallningsmurar. I fastighetens södra del möjliggör detaljplanen för flera olika verksamheter, se scenario 1-4. För att reglera bebyggelsens volym vid en möjlig produktionsanläggning enligt scenario 1 tillförs en planbestämmelse (f3) om utnyttjandegrad i relation till bebyggelsens höjd.



Visionsbild från Lidingövägen söderut. Cisternpark inom Singapore 3 till vänster i bild. (Urban Design)

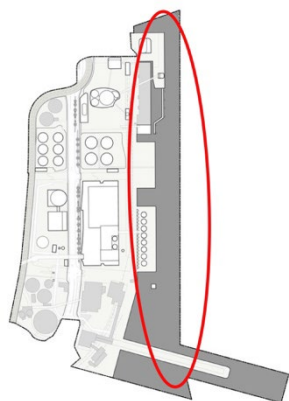


Alexandria 3

Här finns idag en silo för olivkärnor. Enligt scenario 4 planeras en Bio-CCS-anläggning för avskiljning och förvätskning av koldioxid samt cisterner för mellanlagring av koldioxid på kajen. Alternativa scenarier (1-3) innehåller istället en anläggning för mottagning, hantering och lagring av fast biobränsle.



*Visionsbild, Norra Hamnvägen söderut med Bio-CCS-anläggningen i fonden.
(Urban Design)*



Ladugårdsgärdet 1:40 (vattenområdet)

Detaljplanen möjliggör att den befintliga anläggningen för fjärrvärme och fjärrkyla som idag är förlagd på pråm öster om Shanghai 1 kan utvidgas något. I anslutning till Heidelberg Materials nya cementterminal och planerad betongfabrik planeras en ny kaj för lossning av cement och ballast samt lagring och stödfunktioner till verksamheterna. Därutöver planeras en kajanläggning för lossning och tankning av bunkerbränsle från fartyg. Planbestämmelsen (W1) säkerställer att vattenområdet intill Energihamnen får användas för angöring och andra funktioner som serverar industri- och hamnverksamheterna. En genomförd förlängning av befintlig pir i områdets södra del bekräftas i detaljplanen.

Övrig ny bebyggelse

På plankartan anges ett antal bestämmelser med syfte att säkerställa att planen medger den flexibilitet som Energihamnen kräver för en långsiktig utveckling. Dessa innebär att ytterligare byggnader och anläggningar kan tillkomma vid sidan om beskrivningen av delområden ovan.

E3 – teknisk anläggning för avlopp. Avser ett pumphus/ mindre teknikbyggnad med funktionen att pumpa avloppsvatten till en högre nivå så att det ska kunna rinna vidare mot reningsverk. Byggnaden är en våning hög ovan mark men kan byggas på med ytterligare en våning i framtiden. Riktlinjer för gestaltning av byggnaden beskrivs i arkitekturprogrammet.

elnätstation: Bestämmelsen säkerställer att befintliga nätstationer på gatumark som kan komma att flyttas vid anläggning av spårvägen eller av annan orsak, ska kunna finnas kvar inom gatuområdet.

kryssmark: Bestämmelsen möjliggör uppförande av mindre byggnader som komplement till industriverksamheter och anläggningar för lastning och lossning av tåg på industrispåret. För att möjliggöra att Heidelberg Materials uppför en tillfällig tvättstation, medges även att tvättstation får uppföras till en högsta nockhöjd av 16 meter och en största byggnadsarea av 170 kvm.

Befintlig bebyggelse

Servicebyggnaden i kv. Port Said från 1958 bedöms i detaljplanens kulturmiljöutredning (Tyréns 2024) ha visst kulturhistoriskt värde och bör om möjligt bevaras, vilket också är avsikten. Det gäller även oljecisternerna från 1950-talet, tidigare märkta med "Kol och koks", i kv. Alexandria. Bebyggelsen har inte klassificerats av stadsmuseet. Cisternerna kommer på sikt att rivas för att ersättas med modernare lagringsanläggningar. Detaljplanen innehåller inga bestämmelser om bevarande av befintliga byggnader eller anläggningar.



Befintlig servicebyggnad inom fastigheten Port Said.

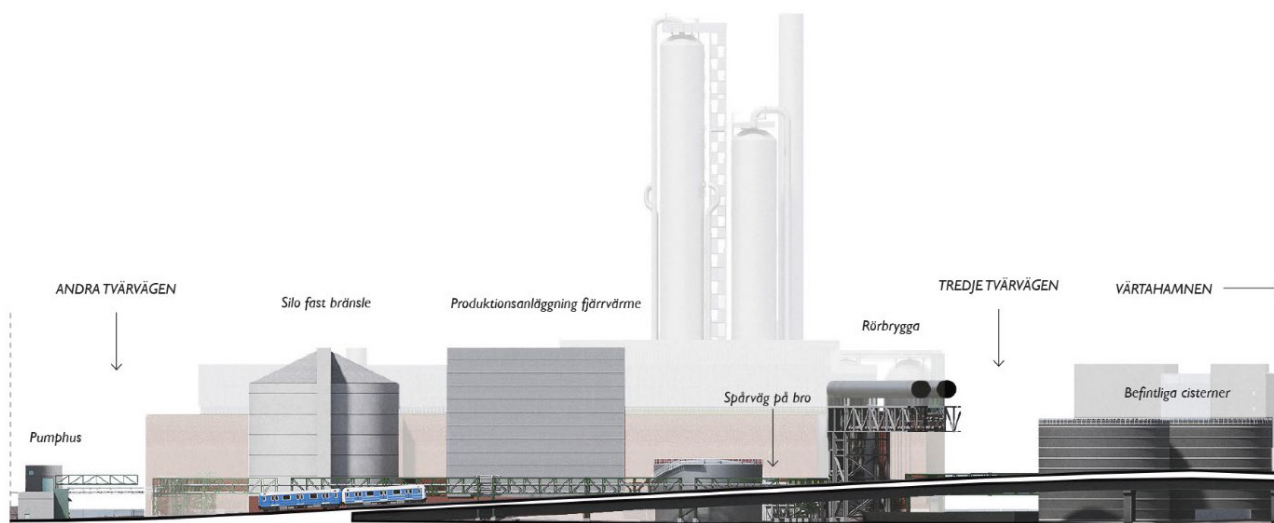


Befintliga oljecisterner inom fastigheten Alexandria. Efter renovering har grafiken på cisternerna tagits bort.

Bebyggelse i övrigt som avses bevaras ligger framför allt i planområdets södra del, i kvarteren Alexandria och Port Said, och är kopplad till hantering och preparering av bränsle till Värtaverket samt aska, som är en biprodukt av energiframställningen. En befintlig elnätsstation vid Tredje Tvärvägen ges fortsatt planstöd i plankartan genom bestämmelse E2 - *teknisk anläggning för eldistribution*.

Spårväg

I planområdets västra del reserveras mark för en ny spårväg (T1-T4). Ett flertal alternativ för spårsträckning genom Energihamnen har studerats. Alternativet längs Lidingövägen har bedömts fungera bäst i förhållande till områdets förutsättningar. En studie av spårvägens genomförbarhet i relation till detaljplanens övriga innehåll har tagits fram (Tyréns, 2022). I södra delen planeras spårväg på bro inom område T3 då fri höjd behöver tillgodoses i passage över befintliga industrispår söder om planområdet. Ytan under spårvägsbron behöver också användas för transporter till och från industriverksamheten inom fastigheten Port Said 1 samt trafik på Lidingövägen (T4). I Andra Tvärvägens förlängning ansluter spårvägen till marknivå (T2). Här säkerställs möjligheten till passage över spåren för tillfälliga och sällan förekommande tungtransporter på samma sätt som sker idag. På en kortare sträcka avgränsas spårvägsanläggningens höjd över nollplanet för att möjliggöra för rörbryggor mellan Energihamnen och Stockholm Exergis verksamhet inom kv Nimrod. – *Högsta höjd för spårväg med tillhörande anläggningsdelar är +21,0 meter över nollplanet.*



Elevation över spårvägens läge längs planområdets västra sida. (Urban Design)

Spårvägen passerar överlag nära befintliga och nya anläggningar inom fastigheterna Port Said 1 och Singapore 3. Detta medför att aktuella elsäkerhetsavstånd mellan strömförande ledning och byggnad samt byggnad innehållande brandfarlig vätska underskrids längs delar av sträckan. Elsäkerhetsavstånden som utvärderats baseras dock på järnvägsanläggning med högre spänning än vad som är aktuellt för spårväg. Det innebär att skyddsavståndet för elsäkerhet (fem meter) är väl tilltaget för den planerade spårvägsanläggningen. I planen vidtas i övrigt skyddsåtgärder kopplat till spårvägen som regleras med planbestämmelser, se nedan under avsnitt *Konsekvenser*. Exakt utformning av skyddsåtgärderna tas fram i samband med spårvägens projektering.

I detaljplanens norra del övergår markanvändningen till GATA2 för spårvägs-, fordons-, gång- och cykeltrafik. Delar av spårvägssträckningen är utlagd på befintlig motorvägsavfart från Lidingövägen. Detaljplanens utformning innebär att befintlig markanvändning bekräftas samtidigt som spårvägen möjliggörs, den dag den blir aktuell. I det fallet kan av- och påfartsramperna byggas om med stöd av gällande detaljplan utanför denna plans gräns.

Offentliga rum

Norra Hamnvägen är områdets huvudgata. Denna funktion ska förstärkas genom en upprustning av gatumiljön. Gatan kommer fortsatt vara ett viktigt stråk för gående och cyklister som rör sig mellan stadsdelarna söder och norr om planområdet samt för

cyklisterna till och från Lidingö. Den utgör en länk mellan kollektivtrafiknoden Ropsten och stadsutvecklingsområdena Valparaiso, Södra Värtan och Loudden.

Gatan ska vara visuellt stimulerande för den som rör sig längs den, men inte uppmuntra till längre vistelse. Den ska säkerställa god åtkomst för områdets verksamheter. I plankartan säkerställs (f1 och f2) att bebyggelse närmast Norra Hamnvägen har en lägre höjd (cirka 25 m) som motsvarar gatans bredd samt planerad förgårdsmark. Bestämmelserna tillåter samtidigt att en mindre andel av ytorna får bebyggas med en högre höjd (28-35 m) vilket möjliggör att delar av de planerade höga cisternerna vid behov får placeras på dessa ytor.



*Visionsbild över planområdet sett från Ropsten med vy söderut.
(Urban Design)*

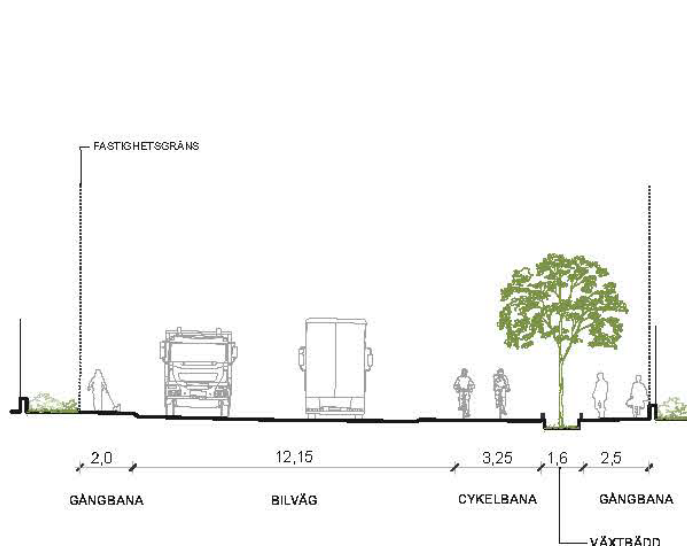


Visionsbild, vy söderut över Norra Hamnvägen. (Urban Design)



Visionsbild, vy norrut över Norra Hamnvägen. (Urban Design)

På gatans östra sida inryms växtbäddsytor med trädplantering. Grönska inom gatuområdet koncentreras till Norra Hamnvägens sidor. Här finns möjlighet att skapa stråk med marktäckare och klätterväxter i växtbäddar som även kan fungera som fördröjningsmagasin för dagvatten från gatan. Remsor med prickad kvartersmark i anslutning till Norra Hamnvägen säkerställer ytor för grönska.



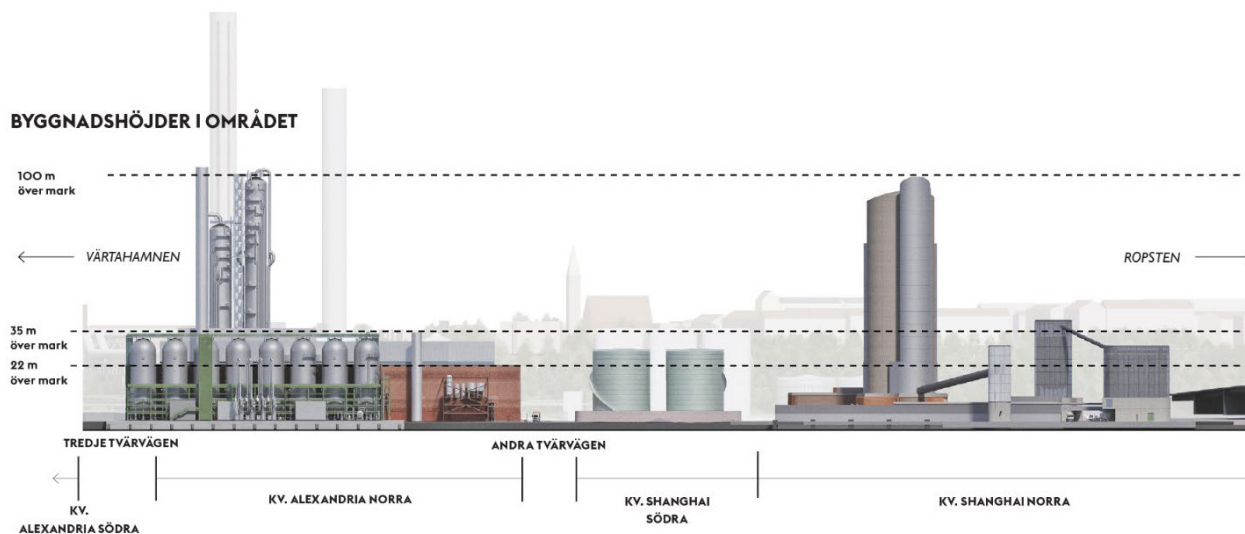
Föreslagen typsektion för Norra Hamnvägen (Exploateringskontoret).

Gestaltning

Arkitekturprogram

Ett arkitekturprogram har tagits fram som ett komplement till planhandlingarna med syfte att bidra till gestaltning av hög kvalitet i den byggda miljön. Planområdets exponerade läge vid vattnet, närheten till bostadsområden och äldre industriområden av arkitektoniskt hög kvalitet innebär att höga krav ställs på utformning och gestaltning av den nya bebyggelsen.

Detaljplanens plankarta behöver vara flexibel för att ta hänsyn till olika scenarier och de olika framtida behov som verksamheterna kan komma att ha. Plankartan reglerar i huvudsak maximala byggnadshöjder och placering av byggrätter. Därför utgör arkitekturprogrammet en handling vid samordning av gestaltungsfrågor och ska utgöra ett stöd vid projektering, bygglov och genomförande samt framtida förvaltning av byggnader och anläggningar inom planområdet. Bebyggelsens karaktär, skala och form styrs av verksamheternas funktioner samt den historiska kopplingen till hamnen, järnvägen, Värtaverket och gasverket. Det omgivande landskapet med Hjorthagsberget i väster och Lilla Värtan i öster har påverkat lokaliseringen av högre, karaktärsfulla byggnader som cementsilo och produktionsanläggning för kraft- och fjärrvärme. Dessa har medvetet placerats i områdets norra och södra delar för att låta Hjorthagsbergets siluett avteckna sig tydligt från vattnet.

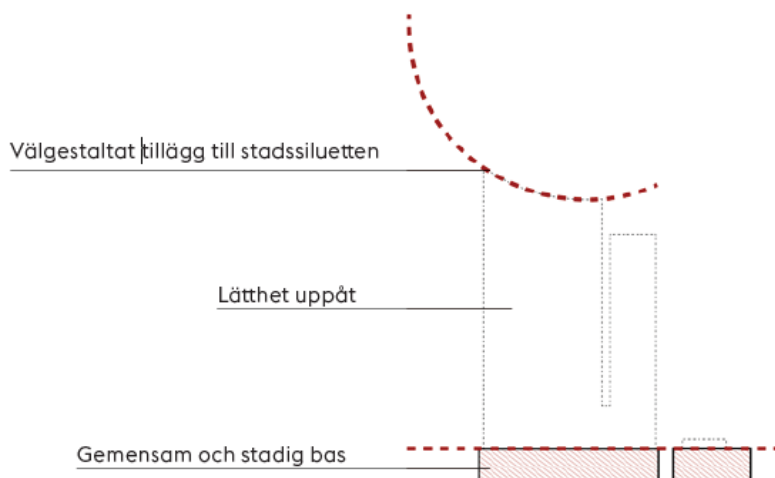


Elevation av planförslaget (scenario 4) från arkitekturprogrammet. (Urban Design)

Gestaltungsprinciper

Fem huvudprinciper för gestaltning av ny bebyggelse beskrivs i det framtagna arkitekturprogrammet och redovisas kortfattat här:

1. *Tydlig form – sammanfatta och förenkla*
Byggnadernas funktioner är ledande för form och gestaltning. Visuellt lugn och sammanhållen form ska prioriteras med hänsyn till Energihamnens centrala läge. Det innebär till exempel att vissa anläggningar och utrustning behöver ”svepas in” inom byggnader för att skapa ett välgestaltat gränssnitt mellan industrianläggning och gaturum.
2. *Materialval förankrat i industrihistorien*
Energihamnens historia ska vara läsbar – materialval och arkitektur ska tas fram i dialog med den rika industriarkitektur som idag ansluter till området (gasverksområdet, Värtaverket).
3. *Stadig bas – lätthet uppåt*
På platser med en mer mänsklig skala så som gång- och cykelstråk längs med Norra Hamnvägen behöver gestaltningen bearbetas med omsorg för att skapa trevliga och tydliga gaturum samt goda arbetsmiljöer. Nya byggnader utformas med en tydlig och stadig bas, exempelvis med robusta socklar. Högre belägna byggnadsdelar och anläggningar får material och kulörer som bidrar till en känsla av lätthet.



*Principskiss över gestaltungsprincip "Stadig bas, lätthet uppåt".
(Urban Design)*

4. Bevara vy och stadsbyggnadsstruktur

Det stora vattenrummet i öster möjliggör en mer storskalig bebyggelse, speciellt i norr i anslutning till Lidingöbronns fäste, trafikplatsen och planerad bebyggelse i Ropsten. Detsamma gäller i söder mot stadsutvecklingsområdet Valparaiso. En lägre skala och byggnadshöjder i mitten av planområdet regleras i plankartan och gör att Hjorthagsbergets siluett tillåts avteckna sig från vattnet. Planområdets tre tvärgator är viktiga avbrott i bebyggelsen och hålls fria från bebyggelse. De skapar siktlinjer och utblickar mot Lilla Värtans vattenrum och upp mot Hjorthagsberget.

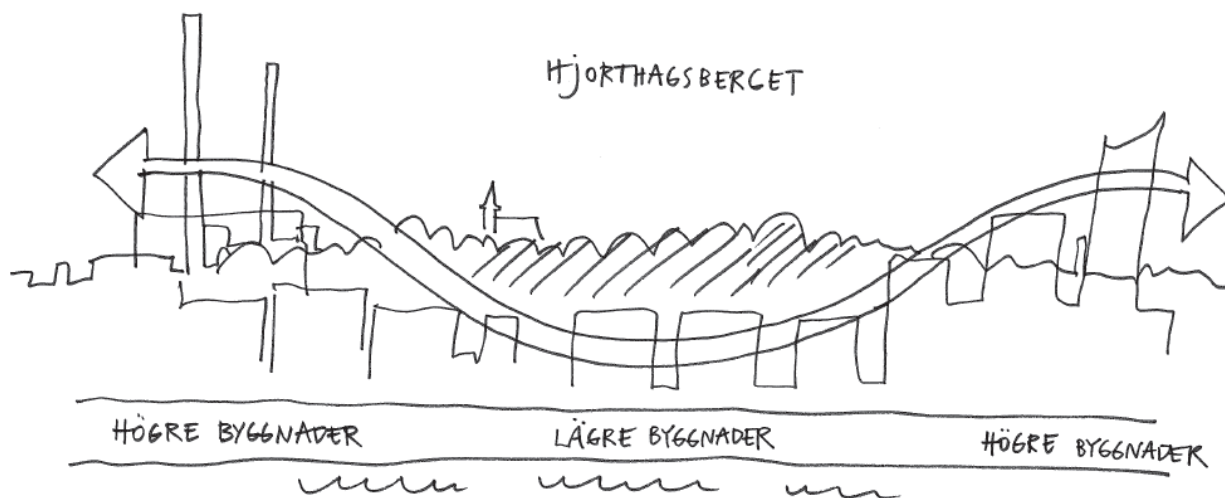


Illustration som visar hur Hjorthagsbergets siluett och kyrktorn tillåts avteckna sig. (Urban Design)

5. Genomtänkt möte mellan stad och industri

Norra Hamnvägen blir ett offentligt stråk som kommer att upplevas på nära håll av allmänheten. Österut blir planområdet

väl synligt från vattenrummet och Lidingö. I dessa lägen bör anläggningar och byggnader utformas extra omsorgsfullt. Mindre byggnader och anläggningar som ej är synliga från vare sig vatten eller gaturum kan få en enklare utformning.

Material- och kulörpaletter

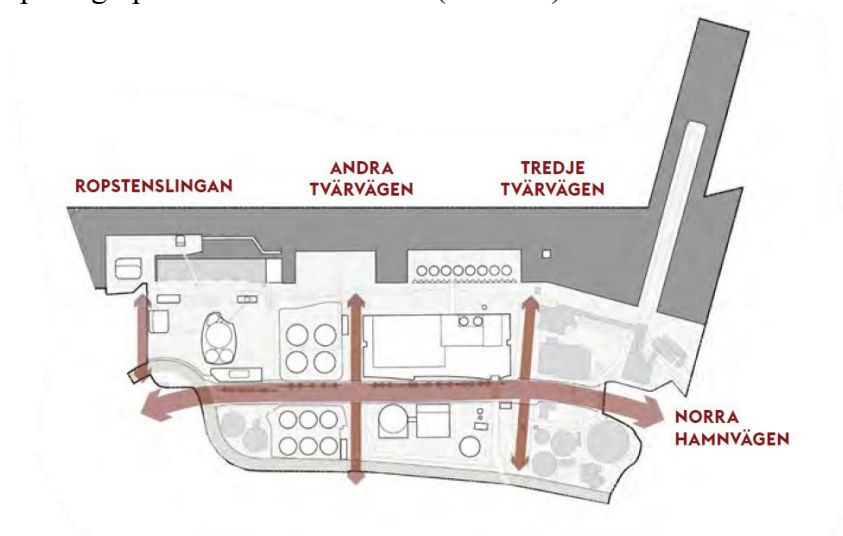
Ett grundläggande grepp är att sockeldelar och bottenvåningar i områdets byggnader och anläggningar ges robusta material, så som tegel, betong och rosttrögt stål, med tyngd och koppling till historien. Högre byggnadsdelar ges däremot lättare karaktär med slätare material som plåt och betong i ljusare och mer ljus-reflekterande kulörer. En kulörpalett med tre olika teman har tagits fram för att harmoniera med omgivningen och ge byggnader som siloanläggningar och cisterner en varierad men sammanhållen karaktär.

Gator och trafik

Gatunät

Strukturen i det historiska gatunätet med en tydlig huvudgata i nord-sydlig riktning och tre tvärgator i öst-västlig riktning bibehålls. Tvärgatorna förs i sin helhet över till kvartersmark och utgör framför allt visuella genomblickar, som hjälper till att dela upp den långa Norra Hamnvägens gaturum. Tvärgatorna trafikeras annars endast av nyttotrafik till området.

Planbestämmelser möjliggör att Norra Hamnvägen förutom för fordons-, gång- och cykeltrafik (GATA1) även får utnyttjas för spårväg i planområdets norra del (GATA2).



Gatunätet inom Energihamnens planområde.

Biltrafik

Norra Hamnvägen kommer att fortsätta vara områdets främsta transportväg. Gatan försörjer området med personbils- och lastbilstrafik.

Angöring till Heidelberg Materials anläggning kommer framför allt att ske genom Ropstensslingan, precis utanför planområdet. Heidelberg Materials planeras också få en utfart mot Andra Tvärvägen där utfarten rundar Stockholms Hamnars verksamhet.

Andra Tvärvägen som idag är allmän plats mellan Norra Hamnvägen och kajen kommer att bli kvartersmark enligt planförslaget. Det innebär att gatan blir stängd för annat än nyttotrafik till hamnens verksamheter. Det planeras inte för någon allmän bilparkering inom området. Tredje Tvärvägen som idag är allmän platsmark kommer också att övergå till kvartersmark.

En utbyggnad enligt planförslaget beräknas öka trafiken något jämfört med nuläget till följd av tillkommande verksamheter. Trafikökningen kommer främst från tung trafik och bedöms i relation till den totala trafiken som en mindre ökning.

Gång- och cykeltrafik

Gångbanor kommer att finnas på båda sidor av Norra Hamnvägen. På dess östra sida blir gångbanan 2,5 meter bred och där möjliggör planen även fortsättningsvis cykelbana. Cykelbanan föreslås breddas till 3,25 meter för att uppfylla kraven i stadens cykelplan gällande primärt cykelstråk. Gångbanan på Norra Hamnvägens västra sida blir 2 meter bred. I planförslaget anordnas ingen cykelparkering på gatumark.

Kollektivtrafik

Planen möjliggör att en framtida spårväg kan passera förbi Energihamnen parallellt med Lidingövägen. Spårvägen planeras ansluta till Lidingöbanan i Ropsten, vilket är en viktig del i den långsiktiga stamnätsstrategi som staden och regionens trafikförvaltning gemensamt har tagit fram. Spårvägen är tänkt att binda samman City (T-centralen) via Östermalm och Lindarängen med stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden och vidare mot Lidingö.

Ett flertal alternativ för spårsträckningen i passagen förbi Energihamnen har studerats. I den s.k. basalternativutredningen från 2014 utreddes flera alternativ. Det alternativ som då

bedömdes vara det bästa (kallat alternativ A) var förenligt med alla synpunkter som kom in i samrådet för järnvägsplanen. Alternativet bedömdes också vara mest fördelaktigt för aktiva verksamheter och för verksamheter som planeras inom Energihamnen. Dock rymdes det inte inom ramarna för Spårväg Citys budget. Alternativet förutsatte också en hög bro till Lidingö vilket inte längre är aktuellt. Det av kvarvarande alternativ som bedömdes fungera bäst med områdets förutsättningar (kallat alternativ C) motsvarar den nu aktuella sträckningen längs Lidingövägen som redovisas i detaljplanen.

Upphävande av strandskydd

Det finns idag inget strandskydd i området. Strandskydd träder in automatisk vid framtagande av den nya detaljplanen. För att hamnverksamhet ska kunna drivas krävs att det tillkommande strandskyddet inom planområdet åter upphävs, dels inom kvartersmark, dels inom delar av vattenområdena för att möjliggöra dykdalber, brygganläggning och tilläggningsplats för båtar. Bestämmelse om upphävande av strandskydd inom nämnda delar av planen har införts i plankartan som administrativ bestämmelse.

Kommunen får enligt plan- och bygglagen (4 kap 17 §) upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl till det och intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (Miljöbalken 7 kap 18 c §).

Energihamnen har en avgörande betydelse för Stockholms energiförsörjning och verksamheten kommer enligt stadens översiktsplan finnas kvar på platsen. Stranden är idag inte tillgänglig för allmänheten och kommer enligt detaljplanen inte heller vara det i framtiden. Marken är till följd av tidigare användning hårdgjord och har inga rekreationsvärden.

Följande skäl, i enlighet med miljöbalkens 7 kap 18 c §, punkt 1, 3 och 5, finns för upphävande av strandskyddet:

1. Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
3. Området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området.

5. Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

De nämnda grunderna ger var för sig kommunen rätt att upphäva strandskyddet och om inte annat ger de sammantaget en sådan rätt. Den sammanvägda bedömningen är att intresset av att utveckla redan ianspråktagen mark på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset i det aktuella området.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stadens ledningsnät för vatten och avlopp är utbyggt inom området och dess huvudsakliga sträckning är längs Norra Hamnvägen. En ny pumpstation för avloppsvatten planeras inom fastigheten Singapore 3.

EI/Tele

Det finns idag tre mindre nätstationer inom planområdet, varav två står på gatumark och en på kvartersmark. Nätstationerna inom gatumark har säkrats genom bestämmelsen "elnätstation". Nya verksamhetsanknutna nätstationer kan komma att uppföras på kvartersmark vid behov, och ryms då inom markanvändningen E1 (Teknisk anläggning för energiproduktion) och J (Industri).

Energiförsörjning

Fjärrvärme och fjärrkyla finns framdraget inom planområdet.

Avfallshantering

Då inga bostäder finns eller planeras inom området blir avfallshanteringen mycket begränsad. Inga särskilda åtgärder planeras med anledning av avfallshanteringen.

Räddningstjänst

Planen tillgodoser åtkomst för räddningstjänsten genom infartsmöjligheter längs Norra Hamnvägen. Det centrala läget ger kort insatstid för räddningstjänsten.

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret har beslutat att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010:900) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ och att en miljöbedömning behöver göras. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats för detaljplanen (Structor 2025).

Miljöbedömning

Tidiga samråd med länsstyrelsen, miljöförvaltningen, brandförsvaret och Stadsmuseet har legat till grund för stadens undersökning om betydande miljöpåverkan samt avgränsning av MKB.

Slutsatserna i MKB:n redovisas kortfattat i denna planbeskrivning. Se MKB (Structor, 2025) för en fullständig redogörelse. En särskild sammanställning har även tagits fram som ett separat dokument enligt 6 kap 16 § miljöbalken och ska redovisas i anslutning till kommande beslut om detaljplanens antagande.

Det huvudsakliga utredningsområdet för MKB:n är detsamma som planområdet. För vissa aspekter redovisas miljökonsekvenserna för ett större geografiskt område, ett så kallat influensområde. Dessa aspekter är kulturmiljö och stadsbild, vattenmiljö samt buller/vibrationer och luftkvalitet.

Följande aspekter har bedömts vara betydande:

- Kulturmiljö och stadsbild – Huvudsakligen kopplat till riksintresset ”Stockholms innerstad med Djurgården” samt till Kungliga Nationalstadsparkens kulturhistoriska värden.
- Risk – Planområdet är beläget inom ett område som är utsatt för flera riskkällor. Utökade volymer bränslen tillsammans med nya verksamheter i Energihamnen skapar en komplex riskbild.

Även nedanstående miljöaspekter behandlas i MKB:n:

- Vattenmiljö
- Buller och vibrationer
- Utsläpp till luft
- Föroreningar i jord och grundvatten

- Inom riskavsnittet redovisas också risk för översvämning kopplat till ökade havsvattennivåer och skyfall samt risk för ras och skred.

Miljökonsekvenserna har i regel bedömts för när hela planområdet är utbyggt, vilket bedömts till 2040. Vid beskrivning av översvämningar och dimensionering av dagvattensystem används ett längre tidsperspektiv. För föroreningar i mark och sediment beskrivs påverkan under anläggningsskedet översiktligt.

Nedan följer en sammanfattning av MKB:n för de aktuella miljöaspekterna.

Riksintresse för kulturmiljö

En utbyggnad enligt planförslaget innebär nya verksamheter och byggnader inom ett befintligt industri- och hamnområde med lång historisk kontinuitet i staden och en industrihistorisk miljö. Detaljplanen innebär också högre byggnader än idag vilket kan medföra påverkan och konsekvenser kopplat till motiv och uttryck för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården, intentionerna med Kungliga Nationalstadsparken samt stadsbilden. Även påverkan och konsekvenser med avseende på stadsbild är kopplat till berörda riksintressen. En kulturmiljöutredning med konsekvensbedömning (Tyréns, 2025) har tagits fram för att analysera områdets kulturvärden, hur dessa påverkas och vilka konsekvenserna blir till följd av detaljplanen. De dimensionerande alternativen för utredningen har varit scenario 1 och 4 som innehar högst byggnadshöjder och anses kunna få störst påverkan med avseende på kulturmiljö.

Konsekvenserna till följd av planförslaget utgår från berörda riksintressen med motiv och uttryck samt kulturhistoriska värden inom planområdet. Till grund för bedömningen har ett flertal vyer valts ut för att jämföra planförslagets visuella påverkan jämfört med nuläget (Tyréns, 2025).

Riksintresse för Stockholms innerstad med Djurgården
De uttryck för riksintresset Stockholms innerstad som särskilt kan kopplas till detaljplanen är:

- Stockholm blir storstad
- Stockholm som sjöfartsstad, militärstad samt industri- och handelsstad

- Stadens anpassning till de naturgeografiska förutsättningarna
- Fronterna mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och från Mälaren
- Stadssiluetten med den begränsade och jämna byggnadshöjden där endast ett fåtal byggnader höjer sig över mängden
- Utblickspunkter som gör det möjligt att blicka ut över stadslandskapet

Detaljplanen bedöms kunna få konsekvenser på de ovan listade uttryck som karaktäriserar riksintresset. Enligt konsekvensbeskrivningen bedöms scenario 1 sammantaget medföra *små-måttliga* negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Scenario 4 bedöms sammantaget medföra *måttliga till stora* negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Skillnaden ligger i huvudsak i att scenario 4 sammantaget medför en jämförelsevis större negativ påverkan på stadssiluetten genom att högdalarna på både Heidelberg Materials och Stockholm Exergis anläggningar syns från studerade platser runt om i staden.



Fotomontage Monteliusvägen, Scenario 1 redovisas med gula volymer. Läget för cementsilon pekats på montage ut med blå pil. (Tyréns)



Fotomontage Monteliusvägen, scenario 4 redovisas med gula volymer. Läget för cementsilon pekas på montaget ut med blå pil och Bio-CCS-anläggningens kolonner och skorsten pekas på montaget ut med röd pil. (Tyréns)



Fotomontage Katarinavägen, scenario 1 redovisas med gula volymer. Läget för cementsilon pekas på montaget ut med blå pil. (Tyréns)



Fotomontage Katarinavägen, scenario 4 redovisas med gula volymer. Läget för cementsilon pekas på montaget ut med blå pil och Bio-CCS-anläggningens kolonner och skorsten pekas på montaget ut med röd pil. (Tyréns)



Fotomontage Larsberg, scenario 1 redovisas med grå volymer. Laga kraftvunna detaljplaner för Gasklockan och Ladugårdsgärdet 1:9 markeras med röd, heldragen linje. (Tyréns)



Fotomontage Larsberg, scenario 4 redovisas med grå volymer. Laga kraftvunna detaljplaner för Gasklockan och Ladugårdsgärdet 1:9 markeras med röd, heldragen linje. (Tyréns)



Fotomontage Millesgården, scenario 1 redovisas med grå volymer. Laga kraftvunna detaljplaner för Gasklockan och Ladugårdsgärdet 1:9 markeras med röd, heldragen linje. (Tyréns)



Fotomontage Millesgården, scenario 4 redovisas med grå volymer. Laga kraftvunna detaljplaner för Gasklockan och Ladugårdsgärdet 1:9 markeras med röd, heldragen linje. (Tyréns)

Planförslaget bedöms dock inte riskera att påtagligt skada riksintresset.

Nationalstadsparken

Då Energihamnen ligger utanför Nationalstadsparken är planförslagets påverkan på natur- och kulturvärden endast visuell. Den utökade byggnadshöjden enligt de två scenarierna innebär att Energihamnen kan komma att uppfattas på håll i större utsträckning. Varken scenario 1 eller 4 bedöms dock påverka befintliga kulturmiljövärden eller respektive delområdets målbilder i Nationalstadsparkens vård- och utvecklingsplan.

Planförslaget bedöms därför inte, varken i scenario 1 eller 4, ge upphov till några negativa konsekvenser för Kungliga Nationalstadsparken.

Kulturmiljöer inom planområdet som hanteras enligt PBL
Bebyggelsen i scenario 1 och 4 visar alternativ för modernisering av den befintliga industrimiljön i hamnen och kan sägas bygga vidare på en sedan länge etablerad struktur och funktion. Genom de bevarade tvärgatorna kan det bakomliggande Hjorthagsberget fortfarande avläsas. Bergets topografiska och gröna roll för miljön i hamnen bevaras men kan upplevas som begränsad genom den föreslagna bebyggelsens ökade höjd, täthet och volym.

Rivning av de befintliga äldre industrirelaterade byggnadsverken och den förskjutning av volymernas höjd som de planerade

byggnaderna kommer att medföra negativa konsekvenser för kulturmiljön i Energihamnen då dessa utgör de äldsta bevarade byggnadsverken inom planområdet som har koppling till hamnens äldre funktion som kolhamn. De äldre cisternerna har även ett miljöskapande värde.

Scenario 1 och 4 bedöms sammantaget ge upphov till små negativa konsekvenser för kulturmiljön inom det aktuella planområdet enligt PBL. De negativa konsekvenserna är kopplade till rivningen av de äldre industrirelaterade byggnadsverken samt den skalförskjutning som de nya anläggningarnas ökade volymer innebär.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av påverkan på riksintresse för kulturmiljö

Trots att planförslaget medför viss påverkan på riksintresse för kulturmiljö bedömer stadsbyggnadskontoret att föreslagen markanvändning är lämplig. Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget är en god avvägning mellan stadens långsiktiga energiförsörjningsbehov, de funktioner verksamheterna kräver och de kulturmiljövärden som riksintressena innefattar.

Planförslaget ligger i linje med riksintresse för sjöfarten Stockholms hamn och verksamheten har en lång historia på platsen. Att områdets funktion som hamn- och industriområde kvarstår bedöms vara positivt ur kulturmiljösynpunkt.

Detaljplanen säkerställer även viktiga principer för bebyggelsens höjd med syfte att värna om riksintresset, se rubrik *Gestaltning* under *Planförslag*.

Risk

Inom planområdet och i dess närhet finns ett antal riskkällor. En riskbedömning (Structor, 2025) har tagits fram för att utreda konsekvenser av planförslagets markanvändning, med avseende på risken för människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor. Dimensionerande scenario för utredningen har varit en kombination av scenario 2 och scenario 4 med syfte att utredningen tar höjd för det mest riskfyllda alternativet för utveckling av planområdet. Slutsatserna och behovet av skyddsåtgärder utifrån en analys av dessa scenarier bedöms kunna användas för att också beakta de övriga scenarierna för utformning av planområdet.

Den föreslagna markanvändningen bedöms vara lämplig förutsatt att ett antal riskreducerande åtgärder genomförs. Utredningen ger

förslag på dessa åtgärder. I riskutredningen har följande källor identifierats (befintliga och framtida):

Lidingövägen

Lidingövägen är en sekundär transportled för farligt gods. Detta innebär att genomfartstrafik med farligt gods inte är tillåten utan alla transporter förutsätts ha en given målpunkt. Följande olycksscenarioer har identifierats för Lidingövägen:

- Olycka med transport av farligt gods på vägen.
- Fordon på vägen åker av och kolliderar med cistern inom kv. Port Said.

Norra Hamnvägen

På Norra Hamnvägen går transporter av farligt gods som ska till någon av Energihamnens eller Värtahamnens verksamheter. Här identifieras följande olycksscenarioer:

- Olycka med transport av farligt gods på vägen.
- Transport på vägen som skadar pumpledning (med eldningsolja) som passerar över Norra Hamnvägen.

Värtabanan/industrispår

Spårtrafik sker i dagsläget på ett stickspår från Värtabanan in i Energihamnen. Industrispåret löper längs med östra delen av planområdet, genom flera av verksamheterna. Det är främst Stockholm Exergi som nyttjar spåret. Inga transporter av farligt gods sker på spåret i dagsläget och förväntas ej heller år 2030. Här finns olycksscenarioer för urspårning som skadar intilliggande verksamhet.

Spårväg

Längs västra delen av planområdet löper ett spårreservat för spårväg. Följande olycksscenarioer har identifierats för spårvägen:

- Urspårning som skadar intilliggande verksamhet.
- Lastbil som passerar under spårvägsbron (inom planområdet) kolliderar med spårvägsbrons bärande pelare.
- Olyckor orsakade av spårvägsanslaggnings elektriska drivsystem.
- Brand i spårvagn som påverkar cistern.
- Brand i cistern som påverkar spårvägen.
- Kollision mellan spårvagnar eller med annan trafik i plankorsningar.

Värtahamnen

Värtahamnen, som är Sveriges största passagerarhamn med omfattande färjetrafik till Finland och Estland, är belägen precis söder om planområdet. Viss del av godstrafiken utgörs av farligt gods. Här finns risk för olycka med farligt gods som skadar intilliggande verksamhet.

Fartygstrafik

Inom planområdet finns ett flertal kajer för fartygstrafik. I nuläget används dessa för transporter till och från Stockholm Exergi och Heidelberg Materials Betong. År 2030 kommer de även användas för transporter till och från Heidelberg Materials Cement och Stockholms Hamn. Följande olycksscenarier har identifierats för fartygstrafiken:

- Påsegling som skadar verksamhet intill kajen.
- Påsegling som skadar Lidingöbron.
- Brand eller explosion på/vid fartyg som bunkrar bränsle.

Risker i samband med verksamheter

Stockholm Exergis befintliga och planerade verksamhet inom Energihamnen kommer att innebära risk för brand, explosion och utsläpp av ämnen som t.ex. giftig gas, frätande ämne, brandfarlig vätska, flytande biobränsle och koldioxid.

I de planerade cisternerna inom Stockholms hamns område kommer bunkerbränsle förvaras (bunkerbränslen kallas de bränslen som används inom sjöfarten). Inom området planeras också omlastning av flytande naturgas (LNG) från lastbil till båt. Här finns risk för olycka med LNG samt med bunkerbränsle.

Heidelberg Materials lagrar och tillverkar cementprodukter och de kemikalier som kommer att användas är främst olika fetter och oljor för underhåll samt rengöringsmedel. Här finns risk för brand i byggnad, slangbrott för lastande bulkbilar och oljeläckage, utsläpp av fartygsbränsle vid bunkring från lastbil på kaj till fartyg, samt läckage av drivmedel eller hydrauloljor från vägfordon.

Drivmedelsstation i närområdet

Befintlig drivmedelsstation norr om Energihamnen kan komma att rivas i samband med genomförandet av kommande detaljplan för Ropsten. Då den planen ännu inte fått laga kraft beaktas möjligheten att drivmedelsstationen blir kvar. Ett typiskt

olycksscenario vid en drivmedelsstation är pölbrand vid lossning av drivmedel.

Dominoeffektanalys

Riskbedömningen har studerat möjliga dominoeffekter, det vill säga en händelsekedja där en primär olycka fortplantas till närliggande system eller verksamheter och därigenom orsakar en eller flera sekundära händelser vars effekter kan förvärra de totala konsekvenserna av den ursprungliga olyckan. Resultaten utgår från att samtliga riskreducerande åtgärder som föreslås i utredningen är vidtagna. Sammantaget visar analysen att dominoeffekter kan antas uppstå i händelseförlopp som inträffar med en frekvens i storleksordningen 10^{-8} per år (en gång på 100 miljoner år). Sett till både samhällsrisk och individrisk bedöms riskbidraget från analyserade dominohändelser vara på en acceptabelt låg nivå. Åtgärder som ytterligare kan minska sannolikheten finns beskrivna i detalj i riskutredningen.

Påverkan på samhällsviktiga verksamheter

Riskbedömningen har studerat möjlig påverkan på samhällsviktig verksamhet och händelser initierade med uppsåt. Resultaten visar att det bedrivs och kommer att bedrivas samhällsviktig verksamhet inom planområdet. Sammantaget bedömdes dock möjlig påverkan på den samhällsviktiga verksamheten till följd av olycksscenarierna bli begränsad. De offentliga verksamhetsutövare som bedriver samhällsviktig verksamhet inom planområdet har utfört risk- och sårbarhetsanalyser och därigenom skaffat sig kunskap om behovet av åtgärder. Sammantaget visar resultaten av genomförd analys att det finns redundans i de samhällsviktiga verksamheterna, men att de lokala störningarna på platsen kan bli omfattande och relativt långvariga vid en allvarlig olycka (t.ex. en cisternbrand).

Riskreducerande åtgärder

Resultaten från riskbedömningen visar att med hänsyn till olycksriskernas påverkan på människors hälsa och säkerhet samt miljö, så bedöms planens föreslagna markanvändning lämplig, förutsatt att nedanstående riskreducerande åtgärder vidtas kopplade till detaljplanen.

Riskreducering längs med spårvägen regleras genom att:

- (m1) *urspårningsskydd i form av skyddsräler, förhöjd kantbalk eller motsvarande ska finnas.*
- *I planområdets södra del där spårvägen går på bro och där tung trafik passerar under bron regleras att (m2) *brostöd tillhörande spårvägen ska grundläggas och utföras för att klara påkörning från tunga transporter.**
- *För att hindra gnistor från spårvägens kontaktledning att nå närliggande cisterner regleras att (m3): *gnistskydd mot användning EI (teknisk anläggning för energiproduktion) och J (industri) i form av skyddsnät, homogen fysisk barriär eller motsvarande ska uppföras till en nivå av kontaktledningens höjd.**

Riskbedömningen visar att risker kopplade till urspårning, brand i spårvagn och plankorsningar är möjliga att hantera med lämpliga riskreducerande åtgärder ur ett strikt olycksriskperspektiv enligt plan- och bygglagen. Den föreslagna lokaliseringen av spårvägen bedöms dock medföra avsteg från identifierade krav, riktlinjer och rekommendationer på skyddsavstånd utifrån lagstiftning kring spårvägsanläggningen, elsäkerhet och föreskrifter avseende hantering av brandfarlig vätska. Detta kräver dialog med berörda tillsynsmyndigheter, samt överenskommelser mellan berörda parter gällande ansvar för vidtagande och upprätthållande av skyddsåtgärder.

Riskreducering för olycka med transport av farligt gods längs med Norra Hamnvägen regleras genom:

- (m5) *Luftintag till ventilation i byggnad för stadigvarande vistelse får inte uppföras längs byggnadsfasad som vetter mot Norra Hamnvägen.*
- (m6) *Byggnad för stadigvarande vistelse vid Norra Hamnvägen ska förses med utrymningsvägar i två olika riktningar, varav den ena ska riktas bort från Norra Hamnvägen.*
- (m7) *Byggnad för stadigvarande vistelse vid Norra Hamnvägen ska uppföras med brandskyddad fasad i minst klass EI 30 och fönster i minst klass EW 30.*

Åtgärdsförslag som har inarbetats i förslag för Bio-CCS-anläggningens utformning och som säkerställs i plankartan är:

Ett öppet vattenområde på båda sidor om den utbyggda kaj 503 bedöms nödvändigt för att säkerställa den skyddseffekt som föreslagen utformning av mellanlagret innebär. I föreslagen utformning av planområdet finns ett 30 meters öppet

vattenområde på båda sidor av utbyggd kaj 503, vilket regleras genom:

- (m4) *Öppet vattenrum. Dykdalb och jämförbara anordningar medges.*

Detta bedöms vara tillräckligt om utbyggnaden av kaj 501 och 502 samtidigt kan utföras som ett påldäck beläget ovanför vattenytan. Det för att möjliggöra att koldioxid vid läckage kan fortsätta spridas på vattenytan. Detta regleras genom:

- (b1) *påldäck. Påldäck får utföras med en största tjocklek om 2 meter.*
- (b2) *marken ska utföras för att klara belastningstryck om minst 62 kN/kvm och fordon BK1.*

För att utreda risk för påsegling har fördjupade påseglingsanalyser genomförts avseende planerad utbyggnad av kaj 500 vid Lidingöbron och bio-CCS-anläggningen vid kaj 503 inom ramen för respektive tillståndsprövning, vilket återges i riskutredningen för detaljplanen. Analysen avseende Lidingöbron visar att sannolikheten för en påsegling beror på var kajplatser lokaliseras vid utbyggnaden av kaj 500, samt frekvens av tillkommande fartyg. Trafikverket som äger och förvaltar Lidingöbron har föreslagit ett acceptanskriterium som underlag för bedömning av om och hur skyddsåtgärder behöver vidtas. Påseglingsanalysen visar att trafikering till den norra kortsidan innebär att Trafikverkets acceptanskriterium överskrids, samtidigt som den föreslagna utformningen med samtlig trafikering till kaj 500 kommer att innebära att Trafikverkets acceptanskriterium kan uppfyllas. Att specificera exakt trafikering till olika kajplatser bedöms vara lämpligare att hantera inom ramen för miljötillståndsansökan för verksamheten, och bedöms inte vara möjligt att reglera specifikt i detaljplan.

Vad gäller påseglingsrisker för kaj 503 har den fördjupade analysen som genomförts visat att den detaljerade utformningen och dimensioneringen av kajen kan utföras så att risken för påverkan på koldioxidmellanlagret hanteras på ett lämpligt sätt. Sådana åtgärder har reglerats som åtaganden i Stockholm Exergis miljötillstånd. Några särskilda skyddsåtgärder lämpliga att reglera i detaljplanen har inte identifierats.

I plankartans utformning har också åtgärder inarbetats gällande exempelvis säkerställande av skyddsavstånd för och mellan olika riskkällor och funktioner liksom säkerställande av framkomlighet

för räddningsinsatser. Dessa ingångsvärden går att ta del av i sin helhet i den bilagda riskutredningen.

Planförslaget är i sig flexibelt utformat för att kunna tillgodose olika scenarier för planområdets utveckling. Slutsatserna och ovan nämnda skyddsåtgärder som utgår från en kombination av scenario 2 och 4 bedöms dock kunna användas för att också beakta övriga scenarier.

Utöver de ovan listade skyddsåtgärder som detaljplanen har rådighet över så identifierar riskanalysen fler åtgärdsbehov som inte lämpligen regleras i en detaljplan och som exempelvis är kopplade till verksamheterna och deras tekniska funktioner. Dessa säkerställs bland annat genom avtal mellan verksamhetsutövarna eller inom ramen för tillståndprocesser enligt miljöbalken, sevesolagstiftningen och lagen om brandfarliga och explosiva varor. Flera av dem kan därmed följas upp i kommande tillsyn utifrån respektive lagstiftning.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av risk

Utifrån ovan bedömer stadsbyggnadskontoret markanvändningen som lämplig med avseende på risk. Detaljplanen behöver en flexibilitet givet verksamheternas behov. De skyddsåtgärder som är möjliga att reglera i detaljplan har säkerställts i plankartan. Planen omöjliggör inte ytterligare skyddsåtgärder som bör hanteras i senare skeden. Vidare är verksamheterna tillståndspliktiga och genom detta regleras fler skyddsåtgärder.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Lilla Värtan för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Med anläggande av föreslagna (eller andra åtgärder som medför att föroreningsbelastningen minskar) reningsåtgärder beräknas den årliga belastningen av föroreningar minska för samtliga beräknade ämnen. Den planerade exploateringen bedöms därmed inte bidra till försämring av recipientens status eller försämma förutsättningarna för att recipienten ska kunna uppnå de aktuella miljökvalitetsnormerna.

Föroreningsspridning via grundvatten bedöms inte utgöra en risk för recipienten i förhållande till miljökvalitetsnormerna för ytvatten.

Föroreningar

Markanvändningen inom planområdet kommer även i framtiden att utgöras av hamn- och industriverksamhet. Eftersom detaljplaneområdet sedan väl över hundra år utgörs av ett industriområde och markytan helt utgörs av fyllningsmassor, bedöms markmiljön inom området inte vara särskilt skyddsvärd.

Enligt de marktekniska utredningar som tagits fram i samband med detaljplanen (Sweco 2024, Structor 2024) bedöms påverkan med avseende på förorenad mark och sediment framförallt kunna uppstå i samband med anläggningsskedet, dvs. när respektive verksamhet förbereder marken, river anläggningar samt vid nybyggnation. Vid markarbeten finns risk att identifierade föroreningar och partiklar frigörs och sprids till yt- och grundvatten. Infiltration av regnvatten och därmed utlakning av föroreningar kan också tillfälligtvis öka. Vid schakt finns det även risk för partikelspridning genom damning och transport av partiklar med yt- och dagvatten. Under genomförandet bör som alltid försiktighetsmått vidtas vid öppen schakt inom förorenade områden för att minska spridningsrisker och exponering. Förorenat länshållningsvatten bedöms kunna hanteras via rening/uppsamling i samband med schakt. De risker utifrån föroreningsperspektiv som finns när detaljplanen är genomförd hör till sådana ämnen där det finns hälsorisker avseende ånginträngning i byggnader.

Avhjälpande åtgärder inom olika delområden kommer att behöva utföras för att marken inom planområdet ska vara lämplig för avsedd markanvändning avseende föroreningsinnehåll där nya byggnader planeras. Där byggnader planeras behöver förorenad mark schaktas ur och omhändertas så att marken uppfyller kraven för avsedd markanvändning (mark under verksamhetsbyggnad). Eftersom nyproduktion kräver bygglov kan åtgärden säkerställas. Ytligt grundvatten/markvatten kan behöva åtgärdas inom delområdet där klorerade kolväten påträffats i jord och där tyngre alifatiska kolväten påträffats i grundvattnet. Det finns delområden inom planområdet där riskreducerande åtgärder behöver genomföras även med nuvarande markanvändning och jämfört med riktvärde för jord under hårdgjorda ytor. Föroreningar åtgärdas via schaktsanering, vilket innebär att marken schaktas ur, omhändertas och återfylls med rena massor till den marknivå som krävs av byggtekniska skäl.

Åtgärderna sker i samband med bygglov eller startbesked och regleras i plankartan med en administrativ bestämmelse.

- *Startbesked för ändrad markanvändning får endast ges under förutsättning att markföroreningar har avhjälpts och/eller skyddsåtgärder har vidtagits på tomten. Dock får startbesked ges för att avhjälpa dessa markföroreningar och/eller vidta skyddsåtgärder.*

För befintliga byggnader inom fastigheten Port Said som både kan komma att rivas och bevaras har inomhusluftsmätningar avseende flyktiga ämnen genomförts. Resultaten visar att föroreningshalterna underskrider de lågrisknivåer för inomhusluft som används vid riskbedömning och beräkning av Naturvårdsverkets riktvärden för förorenade områden. Detta innebär att hälsorisker med inomhusluft kopplad till eventuella grundvattenföroreningar inte bedöms föreligga baserat på genomförd luftprovtagning.

Hantering av förorenade jordmassor och sediment kan bli aktuellt under byggskedet. Ska jordmassor köras bort från området bör klassning/kompletterande provtagning ske i lämpliga enhetsvolymmer för rätt hantering vid mottagningsanläggning. Frågor om hantering av förorenade massor hanteras i separata tillstånds- eller anmälningsprocesser.

Sammantaget är bedömningen att detaljplanen, med villkor om åtgärder i plankartan, kan genomföras utan risker för hälsa och miljö. Aktuella åtgärder bedöms vara genomförbara både ur tekniskt och ekonomiskt perspektiv.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av markmiljö

Utifrån ovan bedömer stadsbyggnadskontoret att markanvändningen är lämplig. En planbestämmelse om villkorat startbesked säkerställer att föroreningar kommer att avlägsnas och ingen risk föreligger för människors hälsa och säkerhet. Jämfört med nuläget kommer föroreningshalterna i planområdet att minska som konsekvens av detaljplanens genomförande.

Buller och vibrationer

En utredning avseende omgivningsbuller har tagits fram (Structor Akustik, 2025). Dimensionerande är scenario 3 då detta alternativ bedöms vara det minst gynnsamma fallet.

Nedan redovisas påverkan av verksamhetsbuller och lågfrekvent buller från planområdet på befintliga bostäder i närhet till

planområdet. Buller från de planerade verksamheterna kommer att prövas vidare inom ramen för kommande tillståndsprövningar.

Påverkan på befintliga bostäder

Tillkommande verksamheter inom Energihamnen innebär fler bullerkällor från industri och transporter. Även om beräkningar (Structor, 2025) visar att planförslaget medför en ökning av verksamhetsbuller i Energihamnen och dess närområde jämfört med nuläget kommer den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån från verksamhetsbullret att vara lägre än det sammanlagda trafikbullret, både dagtid och nattetid (mellan 4–10 dBA lägre i de olika scenarierna). Den dominerande källan för buller, i dagsläget och i framtiden, är trafiken på Lidingövägen och Lidingöbron. Spårvägen inom planerat reservat ger inte upphov till ljud över riktvärdena. Dess bidrag till trafikbullernivån i området är litet.

Vibrationer och stomljud alstras däremot främst av spårvägen. Närmaste bostäder ligger väster om planområdet och är grundlagda på fast berg. Därmed är risken för störande vibrationer liten. Möjligen kan stomljud uppkomma. En känd teknik för att undvika att sådant uppkommer är att spåret vibrationsisolerar. Detta måste utredas närmare i samband med planering och projektering av spårvägen.

Riktvärden för verksamhetsbuller kommer att klaras för verksamheterna var för sig. Liksom idag finns risk att lågfrekvent buller från fartygen nattetid orsakar överskridanden av riktvärde i kringliggande bostäder. Beräkningar för ett scenario med ”typisk” verksamhet visar dock att det inte bedöms föreligga risk för att lågfrekvent buller överskrids nattetid. För att minska risken för störningar av lågfrekvent buller bör t.ex. kajerna förses med landström så att fartygen kan slå av sin egen strömgenerering när de ligger vid kaj. Åtgärder samt uppföljning av åtgärder och bullernivåer utreds och åtgärdas lämpligen inom ramen för respektive verksamhets miljötillstånd (där villkor om buller och skyddsåtgärder beslutas)

I genomförd bullerutredning har även det totala verksamhetsbullret studerats, dvs. när samtliga verksamheter beaktas. Vid några bostadshus både i Hjorthagen och på Lidingö finns viss risk för att Naturvårdsverkets riktvärde för externt verksamhetsbuller nattetid 40 dBA överskrids med några dBA-enheter nattetid om verksamheterna i Energihamnen skulle vara i

drift samtidigt. Detta avser bullernivå vid de mest påverkade bostäderna om samtliga verksamheter nyttjar sina tillstånd fullt ut. Dock uppfyller respektive verksamhet för sig 40 dBA, vilket även är det villkor som gäller för Stockholms Exergis verksamhet enligt gällande miljötillstånd. Varje verksamhet kommer var för sig att behöva söka tillstånd inom vilket bullervillkor kommer att sättas.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av buller

De beräkningar av buller som genomförts har gjorts utifrån ett flertal olika scenarier. Beräkningarna har grundats på indata som har valts från källor som bedöms vara relativt bullriga samt har utgått från scenario 3 då detta bedöms vara det minst gynnsamma fallet. Beräkningarna är ett worst case. Riktvärden beräknas kunna följas för respektive verksamhet men riktvärden riskerar att överskridas från planområdet som helhet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det beräknade överskridande är acceptabelt givet att överskridandet är litet i sammanhanget, att beräkningarna är konservativa samt att Energihamnen är ett i översiktsplanen utpekad industriområde för samhällsviktiga verksamheter och att hamnområdet är av riksintresse. Den sammantagna verksamhetsbullernivån vid kringliggande bostäder är dessutom lägre än det befintliga trafikbullret vid motsvarande beräkningspunkter.

Vidare finns det goda exempel på effektiva åtgärder och strategier för buller som möjliggör minskade ljudnivåer och att riktvärden klaras. Vilka åtgärder som är mest lämpliga utreds och åtgärdas inom ramen för respektive verksamhets miljötillstånd.

Luftkvalitet

Planförslaget innebär en ökad trafik inom och till och från området jämfört med idag och nya arbetsmoment och verksamheter tillkommer. Detta kan i sin tur medföra att utsläppen av PM10 och NO2 förändras. Med detta som bakgrund har en luftkvalitetsutredning tagits fram (SLB-analys 2018, kompletterad 2024) som underlag till miljökonsekvensbeskrivningen och detaljplanen. Dimensionerande scenario för utsläpp till luft har varit både scenario 1 samt (för kompletteringen från 2024) scenario 4 som inkluderar Bio-CCS-anläggningen. Skillnaden i beräknade halter är marginell mellan nollalternativet och de olika scenarierna, detta tack vare en

relativt liten trafikmängd. Sett till hela planområdet är beräknade halter oförändrade i stora delar jämfört med nollalternativet.

Miljökvalitetsnormerna samt det nationella miljömålet för partiklar (PM10) klaras inom hela planområdet för planförslaget år 2040. Detta gäller för både scenario 1 och 4, där skillnaden mellan scenarier är marginell.

Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid, NO₂ klaras inom hela planområdet år 2040. Detta gäller för både scenario 1 och 4, där skillnaden mellan scenarier är marginell.

Damningsrisken från planerade verksamheter bedöms som mycket låg och påverkan är främst lokal vilket innebär att planförslaget inte är en betydande källa till luftföroreningshalter inom planområdet.

Med avseende på utsläpp av NO₂ och PM10 bedöms det inte finnas behov av något ytterligare arbete eller förslag på ytterligare åtgärder. Utsläpp till luft, liksom damning och lukt, från de planerade verksamheterna kommer att provas inom ramen för kommande tillståndsprövningar.

Övriga konsekvenser

Dagvatten

Planområdet består idag till största del av hårdgjorda ytor och kommer fortsatt göra så eftersom planförslaget inte medför någon större förändring i markanvändning. En stor andel hårdgjorda ytor innebär stora volymer dagvatten som ska fördröjas och renas. En dagvattenutredning för detaljplanen har tagits fram (Sweco, 2024).

En av de styrande faktorerna för dagvattenhanteringen inom området är Stockholms stads åtgärdsnivå som bygger på att dagvatten från hårdgjorda ytor ska fördröjas och renas i en anläggning vars volym beräknas utifrån att ett 20 mm regn som faller över ytorna ska få plats. För att Stockholm stads åtgärdsnivå ska uppnås behövs enligt dagvattenutredningen en sammanlagd åtgärdsvolym (fördröjnings-/reningsvolym) på cirka 1700 kubikmeter i planområdet, dvs. detta är den volym som måste kunna omhändertas lokalt inom planområdet. Lokalt omhändertagande av dagvatten görs framförallt genom underjordiska anläggningar då det inom planområdet är ont om

plats för gröna ytor samt på grund av eventuella restriktioner för anläggande av dessa i närhet till bränslehantering. I allmänhet ska dagvattenanläggningar göras täta eftersom områdets markföroreningar innebär att infiltration är olämpligt.

Följande dagvattenåtgärder (eller motsvarande) föreslås inom planområdet.

- Dagvatten från Norra Hamnvägen hanteras i skelettjordar alternativt växtbäddar.
- Dagvatten från respektive fastighet hanteras och renas i växtbäddar längs Norra Hamnvägen samt i avsättningsmagasin inom kvartersmark på respektive aktörs område.
- Omhändertagande av dagvatten kopplat till spårvägen omhändertas inom ramen för trafikförvaltningens planering och projektering. Med genomförande av de föreslagna dagvattenåtgärderna (eller andra dagvattenåtgärder som medför att föroreningsbelastningen via dagvatten minskar) bedöms den planerade exploateringen sammantaget inte bidra till en försämring av recipientens status eller försämrade förutsättningarna för att recipienten ska kunna uppnå de aktuella miljökvalitetsnormerna, den kommer snarare att förbättra förutsättningarna.

De föreslagna dagvattenåtgärderna är dimensionerade för att motsvara de volymkrav som anges i Stockholms åtgärdsnivå avseende dagvatten. Föreslagna åtgärder kommer att studeras vidare och det kan även tillkomma ytterligare förslag när verksamhetsutövarna påbörjar en mer detaljerad projektering av sina respektive ytor. Åtgärderna kommer att genomföras i takt med att området utvecklas och projekteras av respektive verksamhetsutövar för att gemensamt uppnå erforderlig kapacitet vid fullt utbyggt planområde.

Översvämning

Det bedöms inte finnas någon risk att planområdet utsätts för översvämningar till följd av havsvattennivåhöjning (Lilla Värtan), vare sig vid 100-årsvattenståndet idag, år 2100 eller vid den lägsta rekommenderade grundläggningsnivån. Någon risk att befintliga byggnader och verksamheter översvämmas av havet finns därmed inte. Vid fortsatt arbete med projektering och/eller tillståndsprövning behöver grundläggningsnivåer dock beaktas.

Områdets platta karaktär med hög andel hårdgjorda ytor gör det utsatt vid skyfall och redan i nuläget finns lågpunkter i planområdet som riskerar att översvämmas vid till exempel ett 100-årsregn med klimatfaktorn 1,25. En skyfallsutredning (WSP 2024) har tagits fram. Planförslaget bedöms inte innebära några större förändringar i risken för översvämningar jämfört med nuläget. Vid exploatering ska dock nedanstående åtgärder säkerställas:

- Kvartersmark ska säkerställa fördröjning och rening av dagvatten enligt Stockholms stads regler.
- En generell bestämmelse för markens anordnande tillfogas plankartan: *Marken ska anordnas så att ytlig avrinning kan ske över kajkant.* Detta innebär att skyfallsflöden ska kunna avrinna direkt via markyta mot recipienten.
- Höjdsättning - för att byggnaderna i området inte ska drabbas av översvämning bör kvarteren höjdsättas något upphöjda jämfört med allmän platsmark, med marklutning från bebyggelse mot kajen.
- Sekundära avrinningsvägar – det finns möjlighet för eventuella skyfallsflöden att ledas bort utan att påverka trafik och annan verksamhet inom planområdet. En generell bestämmelse för markens anordnande tillfogas plankartan: *Höjdsättning av marken ska utföras så att dagvatten kan avledas mot sekundära avrinningsvägar i Andra Tvärvägen och Tredje Tvärvägen i hela deras förlängning mellan Lidingövägen och kaj för att undvika översvämning vid skyfall.* Vid sidan om detta planläggs Andra och Tredje Tvärvägen med prickmark för att säkerställa bebyggelsefria avrinningsvägar.
- Kvartersmarken ska säkerställa de anordningar som behövs för att hantera skyfall som landar exempelvis inom invallade områden för att verksamheterna inte ska skadas vid höga vattenstånd.

Ljusförhållanden och lokalklimat

En solstudie har tagits fram för att redovisa hur ljusförhållanden för omgivande bebyggelse och naturområden samt gaturum och allmän plats inom planområdet påverkas av den planerade bebyggelsen. Scenario 1 och 4 har varit dimensionerande då de innebär störst skuggverkan. Tre tillfällen under året har valts för

studien: 21 juni (sommarsolstånd), 23 september (höstdagjämning, motsvarande vårdagjämning) och 21 december (vintersolstånd).

Solstudien visar, generellt för båda scenarierna, att på kvällar och i december är marken i hela planområdet i skugga på grund av Hjorthagsberget och omgivande bebyggelse. Övriga tider faller morgon- och dagsljus in kontinuerligt längs Norra Hamnvägen och Tvärgatorna, som är viktiga för ljusförhållandena i området. Den glesa bebyggelsestrukturen skapar mellanrum för solen att kontinuerligt bryta igenom. Fasadreflektioner bidrar till upplevelsen av ljus inom planområdet.

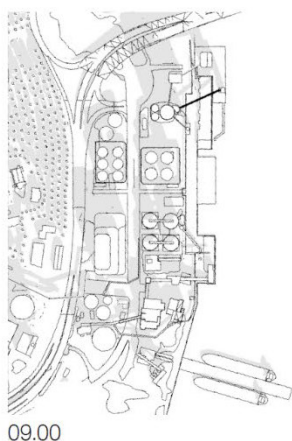
Cementsiloanläggningen i planområdets norra del skuggar Lidingöbronns fäste under morgontid på höst- och vårdagjämning samt skuggar vattenområdet eftermiddag och kväll under vår, sommar och höst.

Scenario 1

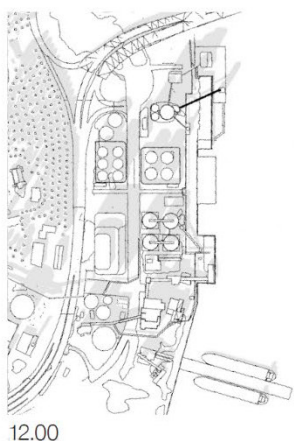
Produktionsanläggningen skuggar delar av Lidingövägen på morgonen under sommar, vår- och höstdagjämning. Inga föreslagna byggnader påverkar solförhållanden på Hjorthagsberget. Jämfört med scenario 4 skuggar produktionsanläggningen en något större del av Norra Hamnvägen under dagtid och eftermiddag vid vår, höst och sommar.

Scenario 4

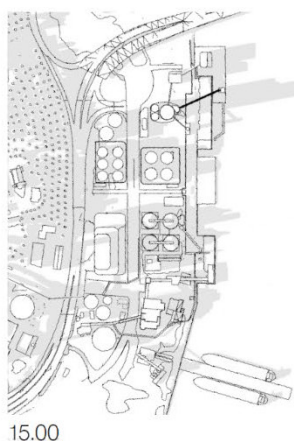
Norra Hamnvägen har god tillgång till sol under sommartid och under vår- och höstdagjämning präglas den av en rytm mellan sol och skugga. Scenario 4 medför en något större påverkan på vattenområdet jämfört med scenario 1, detta på grund av läget för



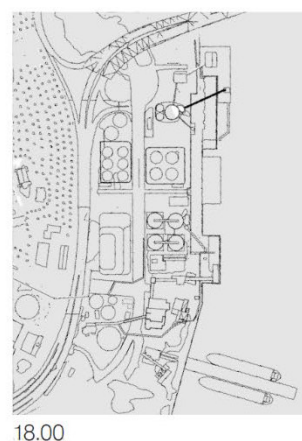
09.00



12.00



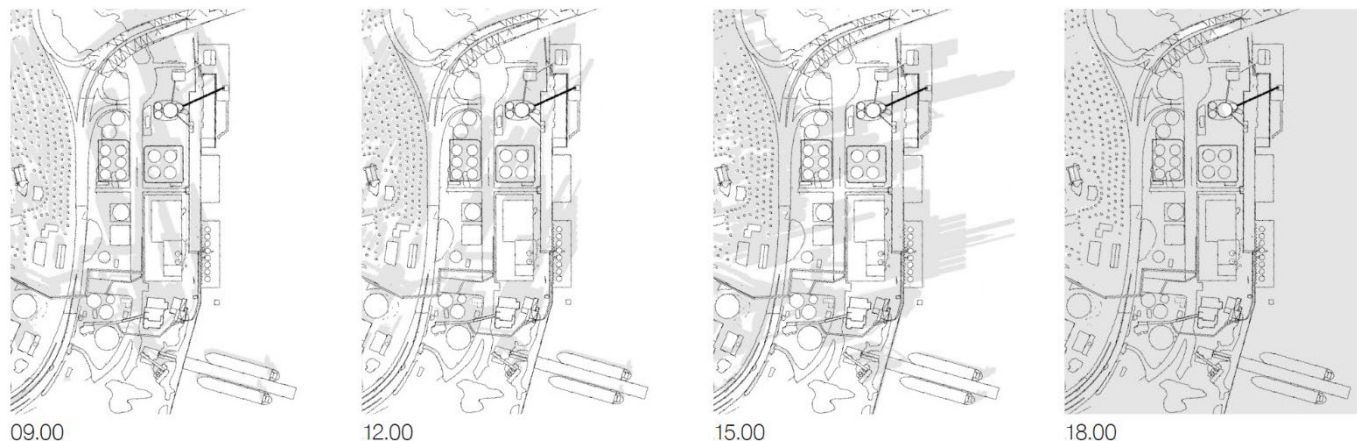
15.00



18.00

Bio-CCS anläggningen och mellanlagret. Påverkan är störst under eftermiddags- och kvällstid.

Solstudie över scenario 1, höst- och vårdagjämning (Urban Design)



Solstudie över scenario 4, höst- och vårdagjämning (Urban Design)

Kontoret bedömer utifrån solstudien att planförslagets påverkan på omgivningens ljusförhållanden är av begränsad betydelse.

Barnkonsekvenser

Inga boende kommer att finnas i planområdet då området planläggs för energiproduktion, industri och industrihamn. Planens genomförande bidrar till att Norra Hamnvägen som sammanbindande gång- och cykelstråk från Ropsten till Valparaiso och Södra Värtan blir säkrare och får ett mer attraktivt gaturum vilket är positivt för trafiksäkerheten. Att planen möjliggör för spårväg är också positivt för barns rörelsefrihet och tillgänglighet i staden.

Övriga riksintressen

Riksintresset Stockholms hamn

Detaljplanen möjliggör att den omfattande godshanteringen i Energihamnen som omfattas av riksintresset kommer att kunna utökas. På det sättet kan planförslaget innebära en positiv påverkan på riksintresset.

Riksintresset sjöfart med farled 541

Planområdet ligger inom riksintresset farled inklusive buffertzon tillhörande farled 541. Planförslaget innebär ingen konflikt med riksintresset.

Riksintresseprecisering Östlig förbindelse

Riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse är reviderad år 2025. Markanspråket för anläggningen är dock inte beslutat ännu. Det utpekade markanspråket för preciseringen passerar planområdet i västra delen längs Lidingövägen och ligger till liten del inom planområdet. Planförslaget omöjliggör inte ett genomförande av riksintresset Östlig förbindelse.



Karta som visar aktuell del av riksintresse Östlig förbindelse (lila markering). Skraffering visar område som berörs av buller. Röd punkt visar tunnelmynning. (Trafikverket)

Riksintresset Norra Boo - Vaxholm - Oxdjupet – Lindalssundet

Två av vyerna i kulturmiljöutredningens konsekvensbedömning (Tyréns 2024) ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården, Norra Boo - Vaxholm - Oxdjupet - Lindalssundet. Projektet berör delvis kulturvården som tas upp i uttryck och motivering till riksintresset. Planförslaget bedöms inte ge upphov till några konsekvenser för riksintresset Norra-Boo-Vaxholm-Oxdjupet-Lindalssundet.

Riksintresse Bromma flygplats

Inom detaljplanen föreslås en hög siloanläggning med högsta byggnadshöjd av 100 meter. Siloanläggningen ligger utanför Bromma flygplats hinderfrihetsytor och kommer därmed inte i

konflikt med Bromma flygplats. Vid behov kommer en hinderprovning att göras.

Tidplan

Granskning	april-maj 2025
Godkännande SBN	december 2025
Antagande KF	april 2026

Genomförande

Organisatoriska frågor

Stadens ansvarsområden

Stadsbyggnadsnämnden genom dess stadsbyggnadskontor ansvarar för upprättande av detaljplan med tillhörande handlingar. Kontoret ansvarar även för efterföljande bygglovgivning.

Staden så som markägare, genom dess exploateringskontor, ansvarar för avtal och överenskommelser om exploatering, upplåtelse och försäljning av mark.

Staden ansvarar för anläggande, drift och skötsel av allmän platsmark.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder på initiativ och bekostnad av respektive fastighetsägare.

Övriga aktörers ansvar

De framtida markägarna samt tomträttshavarna ansvarar för uppförande, drift och skötsel av bebyggelse och anläggningar på kvartersmark. Verksamhetsutövarna bär kostnader och ansvar för sanering av kvartersmark.

Region Stockholm ansvarar för planering och uppförande av spårväg inom planområdet. Fram till dess att beslut om spårväg fattas och Region Stockholm ianspråktar markreservat för planering och uppförande av spårväg ansvarar staden för markområdet med planbestämmelsen GATA2, T1, T2, T3 och T5.

Ledningsägarna ansvarar för planering av sina respektive anläggningar, samt projekterar och bekostar nya ledningsdragningar som inte är föranledda av övriga aktörers

åtgärder. Framtida markägare samt tomträttshavare träffar avtal med ledningsbolagen om servisanslutningar.

Huvudmannaskap

Planområdet innehåller områden för Gata. Staden är huvudman för allmän plats.

Avtal

Följande avtal har av staden träffats med anledning av planerad exploatering i området:

- Markanvisningsavtal.
- Avsiktsförklaring mellan staden och Trafikverket gällande östlig förbindelse.

Följande kompletterande avtal måste träffas för att planen ska kunna genomföras i alla delar:

- Överenskommelser om exploatering mellan Stockholms stad och byggaktörer.
- Avtal för upplåtelse av mark (köpeavtal/tomträttsavtal/arrendeavtal/avtalsservitut)
- Avtal med ledningsägare avseende genomförande och upplåtelse i mark.
- Överenskommelse om nyttjande av kajområde inklusive körvägar (Norra Kajvägen och Andra Tvärvägen västerut mot Norra Hamnvägen) samt järnvägsanläggning (industrispår) mellan Stockholms Hamn AB och Heidelberg Materials Cement Sverige AB, samt Stockholm Exergi AB.
- Genomförandavtal mellan Stockholms stad och Region Stockholm för anläggande och drift av spårvägsanläggning.
- Genomförandavtal mellan Region Stockholm och Stockholm Exergi AB för anläggande och drift av spårväg och spårvägsbro.
- Genomförandavtal mellan Stockholms Stad, Region Stockholm och trafikverket för flytt av på- och avfartsramp till Lidingövägen (Hamnkopplet) med tillhörande anläggningar.
- Avtal om flytt av cisterner och samverkansavtal mellan Stockholm Exergi AB och Heidelberg Materials Cement Sverige AB.

Med anledning av planen behöver överenskommelse träffas om ändringar i följande avtal:

- Arrendeavtal (markavtal) mellan Stockholms Hamn AB och Stockholms stad.
- Överenskommelse om nyttjande av järnvägsanläggning mellan Stockholms Hamn AB och Stockholm Exergi AB.
- Arrendeavtal mellan Stockholms Hamn AB och Stockholm Exergi AB, samt mellan Stockholms hamn och Heidelberg Materials Betong Sverige AB.

Nödvändiga beslut inför planens antagande:

- Genomförandebeslut i kommunfullmäktige.

Övriga nödvändiga beslut

Åtgärder i vatten kan behöva tillstånd enligt miljödom för vattenverksamhet. Uppförande av byggnader och anläggningar kan behöva bygglov.

Stadens rutin för bygglov

Stadens rutin för bygglov i Norra Djurgårdsstaden innebär att handlingarna skickas till exploateringskontoret för granskning av hållbarhetskrav innan ansökningsperioden påbörjas.

Upphävande av strandskydd

Det finns idag inget strandskydd i området. Strandskydd träder in automatisk vid framtagande av den nya detaljplanen. För att hamnverksamhet ska kunna drivas föreslås att det tillkommande strandskyddet inom planområdet åter upphävs.

Kommunen anser att det finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet för kvartermark inom detaljplaneområdet med stöd av MB 7:18c 1st 1-3p och 5p. Motiveringen är att marken sedan länge har varit ianspråktagen för industri- och hamnverksamhet. Energihamnen har en avgörande betydelse för Stockholms energiförsörjning och verksamheten kommer enligt stadens översiktsplan finnas kvar på platsen. Stranden är idag inte tillgänglig för allmänheten och kommer enligt detaljplanen inte heller vara det i framtiden.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner pl 2927, pl 6085, pl 7168, pl 5719 och pl 8290A upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Marken inom planområdet ägs av Stockholms stad och omfattar hela fastigheterna Shanghai 1, Singapore 3 och Alexandria 3 samt delar av Alexandria 4, Port Said 1, Hjorthagen 1:1 och 1:5, Ladugårdsgärdet 1:9, 1:40 och 1:45.

Stockholms Hamn AB arrenderar idag stor del av marken inom planområdet från Stockholms stad och arrenderar i sin tur ut mark till bland annat Stockholm Exergi AB och Betongindustri AB (numera Heidelberg Materials Betong Sverige AB). Delar av Shanghai 1 som ligger i norra delen av planområdet används idag som parkeringsyta av Stockholms Parkering på ett korttidsarrende som avses upphöra. I och med den nya detaljplanen kommer befintliga arrenden att ändras och vissa upphör. För de markområden inom planområdet som inte avses upplåtas med tomträtt eller överlåtas genom försäljning upprättas nya ärendavtal mellan Stockholms stad, Stockholms Hamn AB, Stockholm Exergi AB och Heidelberg Materials Cement Sverige AB.

Användning av mark

Föreliggande förslag till detaljplan redovisar avgränsning mellan kvartersmark, allmän platsmark och vattenområde. Planförslaget möjliggör markanvändning för hamn- och industriändamål, teknisk anläggning samt trafikområde inom kvartersmark. På allmän platsmark medges gata. Inom vattenområde medges industrihamn.

Fastighetsbildning

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Områden utlagda som kvartersmark ska utgöra flera separata fastigheter som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. I samband med avstyckning och/eller fastighetsreglering kommer en så kallad restfastighet uppstå innefattande kaj och pir ett så kallat hamnområde. Detta område kommer fortsatt ingå i av Stockholms stad ägd fastighet och utarrenderas via befintligt Markavtal till Stockholms Hamn AB för deras hamnverksamhet.

Områden utlagda som allmän plats (gata) ska ingå i av Stockholms stad ägd fastighet. Områden utlagda som vattenområde ska ingå i av Stockholms stad ägd fastighet.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetens ägare. Lämplighet avseende fastigheters utformning m.m. prövas vid lantmäteriförrättning.

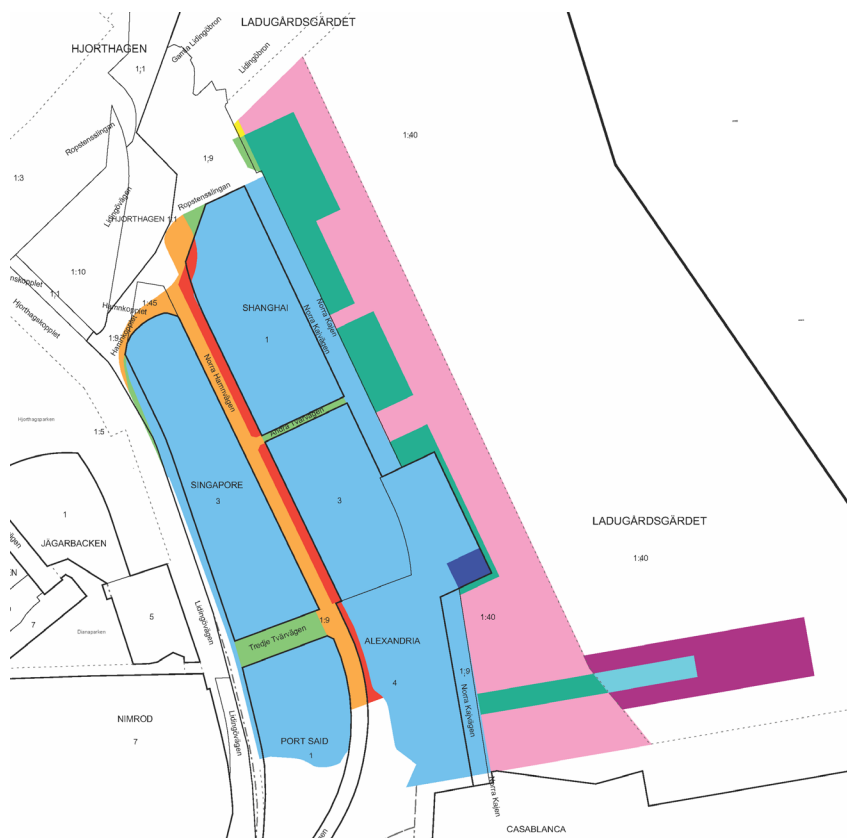


Illustration som visar ändrad markanvändning inom planområdet.

Blå (ljus) = mark som fortsatt är kvartersmark.

Grön (ljus) = mark som ändras från allmän platsmark gata alternativt specialområde motorväg till kvartersmark.

Grön (mörk) = mark som ändras från vattenområde till kvartersmark.

Turkos = mark som ändras från icke planlagd mark till kvartersmark.

Röd = mark som ändras från kvartersmark till allmän platsmark.

Orange = mark som fortsatt är allmän platsmark gata alternativt ändras från specialområde motorväg till allmän platsmark gata.

Rosa = mark som fortsatt är vattenområde.

Blå (mörk) = mark som ändras från kvartersmark till vattenområde.

Gul = mark som ändras från allmän platsmark (gata) alternativt specialområde motorväg till vattenområde.

Lila = mark som ändras från icke planlagd mark till vattenområde.

Delar av planområdet kommer att övergå från allmän platsmark till kvartersmark och kommer att regleras över till intilliggande fastigheter. Detta gäller Andra Tvärvägen österut, Tredje Tvärvägen västerut samt ett mindre område direkt norr om fastigheten Shanghai 1 (se illustration om fastighetsförändring).

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § Plan- och bygglagen. Kommunen har också en inlösen skyldighet enligt 14 kap. 14 §. Avsikten är dock att kommunen och berörda fastighetsägare innan detaljplanen antas ska träffa avtal om marköverföringarna

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra kvartersmark för allmänt ändamål (E-område) kan kommunen på fastighetsägarens begäran lösa in enligt 14 kap. 14, 20 §§ Plan- och bygglagen. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns för område i planen utlagt som trafikområde väg och trafikområde spårväg på bro inom planområdets södra del, prövning av lämplighet m.m. görs av lantmäterimyndigheten vid lantmäteriförrättning.

Rättigheter

Inom planområdet finns ett avtalsservitut utan planstöd för tunnel (aktnr 01-IM2-88/68446.1) som belastar Singapore 3 till förmån för Nimrod 7 och bedöms ska fortsatt gälla oförändrat.

Andra Tvärvägen avgränsad mellan Shanghai 1 och Alexandria 3 ska enligt planförslaget övergå från allmän plats till kvartersmark och regleras över till av Stockholms stads ägd intilliggande kvartersmarksfastighet och ingå i hamnområdet som arrenderas av Stockholms Hamn AB via Markavtalet. För närliggande fastigheters rätt till utfart vid behov avses nyttjanderättsavtal tecknas. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u1) har avsatts för dagvattenledning. Rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller ledningsrätt.

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u2) har avsatts inom fastigheterna Shanghai 1 och Port Said 1 för fjärrkylaledningar, samt (u1) inom fastigheten Singapore 3 för allmän dagvattenledning och fastigheten Alexandria 4 för en allmän dagvatten- och bräddavloppsledning. Rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller ledningsrätt.

Tredje Tvärvägen mellan Singapore 3 och Port Said 1 ska enligt planförslaget övergå från allmän plats till kvartersmark och regleras över till intilliggande kvartersmarksfastighet. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u1) har avsatts inom kvartersmarken. Rätten för olika ledningsslag säkras med servitut eller ledningsrätt. Befintlig nätstation inom området

planläggs med E2 – teknisk anläggning för eldistribution vilket möjliggör bildande av en ny fastighet. Utrymme och tillträde till området avses regleras med avtalsservitut.

Sydöstra hörnet av fastigheten Singapore 3 planläggs med E3-teknisk anläggning för avlopp. Området avses bilda en egen fastighet och avses upplåtas i enlighet med gällande markavtal mellan Stockholms stad och Stockholm Vatten och Avfall AB. Tillträde för tillsyn och underhåll av byggnad samt uppställningsplats för servicefordon avses regleras med avtalsservitut.

Enligt planförslaget ska en del av allmän platsmark, belägen direkt norr om kvarteret Shanghai, övergå till kvartersmark. Inom området finns befintligt fiberstråk samt el som kommer hamna inom kvartersmarken. Om planerad spårväg blir av kommer fiberstråket läggas om. I annat fall läggs ledningar om i samband med stadens entreprenad.

Behov av rättigheter prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning.

Ekonomiska frågor

Anslutningsavgifter

Anslutningsavgifter för VA, el och fiber debiteras respektive byggaktör enligt vid tid för anslutning gällande taxa hos respektive leverantör.

Gatukostnader

Fastighetsägare är efter fullgörande av åtaganden enligt överenskommelse om exploatering befriad från gatukostnadsersättning enligt detaljplan. Detta gäller inte kostnader för framtida förbättringar av gator med därtill hörande anordningar. Ovanstående regleras i överenskommelse om exploatering.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Staden är markägare och upplåter marken med tomträtt, äganderätt och servitut eller arrende beroende på ändamål och överenskommelse i markanvisning.

Fastighetsbildning

Blivande fastighetsägare svarar för respektive fastighets fastighetsbildningskostnader.

Tillkommande riktlinjer

Samtliga byggaktörer ska avtala om och följa handlingsprogram för stadens hållbarhetskrav. I området ska därför ett antal riktlinjer tillämpas för att projektet ska uppfylla de högt ställda ambitionerna avseende hållbarhet. Dessa krav specificeras i ett handlingsprogram som utgör bilaga till markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering.

För områden där staden är huvudman finns motsvarande styrdokument.

Grönkompensation

Inom detaljplaneområdet saknas idag grönytor.

I avtal med staden åtar sig byggaktörer att tillämpa grönytefaktor för industrimark på kvartersmark enligt hållbarhetskrav och därmed bidra till att ny vegetation etableras på förgårdsmark och tak.

Staden anlägger en grönyta längs med gång- och cykelstråk i Norra Hamnvägen.

Tekniska frågor

Vatten, avlopp, el, fiber mm

Samtliga anläggningar kommer att anslutas till kommunala VA-ledningsnätet. En pumpstation för kombinerat avlopp avses att placeras inom kvarteret Singapore. El och fiber finns på allmän mark för anslutning mot kvarteren. Inom de enskilda fastigheterna kan separata elnätstationer anläggas för verksamheternas försörjning med elkraft ifall det behövs för deras försörjning.

Inom planområdet finns huvudledningsnät för fjärrkyla. Ingen av verksamheterna planerar att ansluta mot fjärrkylanätet.

Fjärrvärme finns i luftledning i södra delen av planområdet.

Ingen av verksamheterna planerar att ansluta mot fjärrvärmenätet från allmänna gator.

Byggnaderna kan anslutas till respektive ledningsslag när förbindelsepunkter är upprättade.

Utbyggnad i vattnet

För utbyggnader i vattnet svarar varje byggaktör för kostnader, tillstånd och genomförande.

Dagvatten och skyfall

Dagvattenhanteringen inom planområdet ska uppnå kraven i Stockholms stads åtgärdsnivå för dagvatten. Respektive fastighetsägare ansvarar för att rena och fördröja dagvatten lokalt inom fastigheten innan det avleds till ledningsnät eller recipient.

På allmän plats planeras fördröjning och rening av dagvatten i växtbäddar. Stockholm Vatten och Avfall har dimensionerat ledningsnätet för dagvatten för att kunna hantera ett 10-årsregn. Detaljplaneområdet har höjdsatts så att skyfall kan rinna via Andra och Tredje Tvärvägen över kajkant och ut i Lilla Värtan.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det att detaljplanen fått laga kraft.