



Samrådsredogörelse – fördjupat program för Södra Värtahamnen (Ladugårdsgärdet 1:9) i stadsdelen Ladugårdsgärdet, Dp 2009-19210

Innehåll

Samrådsredogörelse – fördjupat program för Södra Värtahamnen (Ladugårdsgärdet 1:9) i stadsdelen Ladugårdsgärdet, Dp 2009-19210.....	1
Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Hur samrådet bedrivits	2
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden ...	3
Riksintresset Stockholms hamn	3
Buller.....	4
Risk.....	5
Värtabanan.....	6
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	6
Arkitektur och gestaltning	7
Kulturmiljö	8
Olägenheter för grannar	8
Parker och grönområden	8
Gator och trafik.....	9
Teknisk försörjning.....	11
Miljö- och klimataspekter	12
Övriga frågor	12
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	13
Föreslagna förändringar.....	14
Inkomna synpunkter.....	15
Statliga och regionala myndigheter och förbund.....	15
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	20
Övriga remissinstanser	25
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	26
Övriga, ej sakägare	27

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har påbörjat planarbete för ny bebyggelse i Södra Värtahamnen, del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Ett program har upprättats som anger utgångspunkter och mål för planeringen. Programmet med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) sändes ut för samråd under perioden 2012-01-30 - 2012-03-23. Under samrådet har 39 yttranden in-

kommit. Dessa tydliggör att planeringsförutsättningarna är komplexa och att vissa frågor behöver studeras vidare på översiktlig nivå, till exempel hur planerade bostäder kan inrymmas i området beaktat rådande bullersituation, hur befintlig bangård kan avvecklas, hur den fortsatta planeringen och genomförandet av Spårväg City kan fortskrida och hur ett förhållningssätt till transporter av farligt gods kan preciseras. Principerna för bebyggelsens arkitektur och gestaltning behöver också utvecklas. Synpunkter har kommit in från ett flertal remissinstanser och intresseorganisationer. Endast ett fåtal yttranden har kommit in från närboende.

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att det finns ett stöd bland remissinstanserna för att fortsätta planarbetet för Södra Värtahamnen, och gör den sammanvägda bedömningen att området har goda förutsättningar att utvecklas i enlighet med Promenadstadens intentioner. Inkomna synpunkter föranleder att vissa centrala förutsättningar utreds vidare. I det arbetet ingår bland annat att undersöka möjligheter för fler bostäder inom området.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

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

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

Hur samrådet bedrivits

Samråd för upprättat program med tillhörande MKB pågick under perioden 2012-01-30 - 2012-03-23. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Östermalms stadsdelförvaltning samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i DN och SvD måndag 30 januari 2012 samt i lokaltidningen Mitt i Östermalm tisdag 31 januari 2012. Samrådsmöte hölls 2012-02-11 och 2012-02-16 i Norra Djurgårdsstaden Innovation, Hangövägen 19, där sammanlagt ca 30 personer närvarade.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Riksintresset Stockholms hamn

Länsstyrelsen och Stockholms hamnar poängterar att Stockholms hamn ingår i det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt i den sk Nordiska triangeln. Hamnen har med fungerande väg- och järnvägsanslutning en viktig roll som knutpunkt för samverkan mellan olika transportslag och är viktig för stadens och regionens försörjning. Riksintresset kan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamhet ändras, dock först när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd. Stockholms hamnar menar även att det som slutligen kommer att avgöra frågan om planerade bostäder kommer i konflikt med hamnverksamheten är vilka bullernivåer som kommer att beslutas i de slutliga villkoren i hamnens miljötillstånd.

Trafikverket anser att bebyggelse inom influensområdet från hamn och farled skall anpassas så att hamnens verksamhet kan fortgå även i framtiden. Den utveckling som sker i hamnens närområde skall inte leda till framtida krav på inskränkningar på riksintresset hamnverksamhet. Om det senare under planprocessen framgår att hamnens drift kan garanteras behöver den stadsutveckling som sker i hamnens närområde förhålla sig utefter detta och ske i rätt ordning. Hamnens verksamhet måste kunna fortgå utan restriktioner under hela omvandlingsperioden och efter slutlösning.

Skönhetsrådet anser att det måste klargöras att hamnverksamheten inte kan komma att ha andra behov i framtiden, alternativt att en flexibilitet i området byggs in för att detta behov ska kunna mötas. Stockholms handelskammare saknar analyser av det framtida kapacitetsbehovet för hamnverksamheten. Oljehamnen i Loudden kan inte avvecklas innan ett realistiskt alternativ finns. Därför bör inte planeringen utgå från att oljehamnen kommer att försvinna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar remissinstansernas uppfattning att den planerade stadsutvecklingen inte ska äventyra hamnens möjligheter att finnas kvar och utvecklas på platsen. Staden samverkar löpande med Stockholms hamnar kring planeringsfrågorna för att identifiera lämpliga avvägningar och avgränsningar mellan stadens och hamnens intressen. Hamnverksamheten är också en vital del av staden som har spelat en viktig roll för handel och resande sedan lång tid tillbaka. I stadens planering ingår att, där så är nödvändigt, identifiera alternativa lösningar för hur hamnens funktioner kan tillgodoses i enlighet med innebörden i riksintresset. Det kan till exempel gälla möjligheten att försörja hamnen med järnvägstransporter.

Programförslaget redovisar en princip för den nya bebyggelsen, där bostäder lokaliseras centralt i området, skyddade från buller och andra störningar genom omgivande kvarter för mindre känslig verksamhet, till exempel kontor, service och liknande verksamheter. Stadsbyggnadskontoret ser att den princi-

pen behöver utvecklas vidare och detaljstuderas för att optimera avskärmningseffekten och skapa maximalt utrymme för bostäder i skyddade lägen.

Visionen för Norra Djurgårdsstaden utgår ifrån att oljehantering vid Louden kommer att försvinna. Staden arbetar för att finna en lösning som innebär att avvecklingen följer gällande arrendavtal, som går ut 2016 men är möjliga att förlänga till 2019. MKB:n för programförslaget redovisar miljökonsekvenserna för detta slutscenario, men bör kompletteras avseende ett scenario med kvarvarande oljehantering för att visa på vilket sätt den kan vara förenlig med en genomförd utbyggnad av programområdet.

Buller

Många yttranden tar upp frågan om buller, främst från hamnverksamheten. Länsstyrelsen menar att Staden behöver visa att bullret från hamnverksamheten inte överskrider gällande riktvärden (för nyetablerad industri) vid planerade bostäder. Det går inte att utesluta att en detaljplan kan komma att anses påtagligt skada riksintresset Stockholms hamn så att Länsstyrelsen skulle behöva upphäva detaljplanen. För närvarande saknas underlag för att medge avsteg från gällande riktvärden med compensation genom tyst sida. *Miljö- och hälso-skyddsnämnden* konstaterar att en tillämpning motsvarande avstegsfall för trafikbuller aldrig har prövats i sak, men anser ändå att den till del kan användas som utgångspunkt inför framtagandet av förslag till slutgiltiga villkor för hamnen. Även *Trafikverket* anser att de av riksdagen framtagna bullervärdena skall hållas samt att avsnitt om buller behöver vidareutvecklas, bland annat avseende redovisning av maxnivåer för trafikbuller. *Stockholms hamnar* anger att investeringar görs i hamnen för att minska bullernivåerna från källan. *Lidingö stad* hänvisar till tidigare yttranden angående buller i samband med detaljplan och miljötillstånd för Värtapiren, innebärande att störningar från hamnverksamheten inte får innebära begränsningar av Lidingö stads möjligheter att utveckla den närliggande delen av Lidingö.

För att uppnå den målbild som redovisas i programmet framhåller *exploateringsnämnden* vikten av att bullret kan begränsas/avskärmas så att en stor andel bostäder kan integreras med övriga verksamheter i området. Såväl *Skönhetsrådet* som nätverket *YIMBY* anser att den svåra bullersituationen måste ses som en utmaning i strävandet efter att skapa en god livsmiljö och att den arkitektoniska utformningen ihop med utvecklingen av mer avancerade tekniska lösningar ger möjligheter att dämpa bullret.

SL påpekar att även buller från spår- och busstrafik med tillhörande anläggningar ska beaktas, även lågfrekvent buller.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening och *Per-Olof Fredriksson* anser att bostäder, om än önskvärt, inte är möjligt att bygga i Södra Värtahamnen med hänsyn till buller, risker och miljöproblem. Fredriksson undrar om bullerberäkningarna bygger på angivna trafikflöden med avseende på tunga fordon och anser att en miljömedicinsk bedömning behöver göras med avseende på bland annat lågfrekvent buller från fartygen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser att programförslaget behöver utvecklas vidare och detaljstuderas för att minimera ljudnivåerna och skapa maximalt utrymme för

bostäder i skyddade lägen där gällande riktvärden inte överskrids. Kontoret arbetar på olika sätt med att hitta tekniska och arkitektoniska lösningar som kan bidra till att minska bullerpåverkan samtidigt som en god livsmiljö och en tilltalande stadsbild kan åstadkommas. Även buller från spår- och vägtrafik beaktas.

Maximala ljudnivåer för trafikbuller har inte redovisats, eftersom de i detta fall inte är dimensionerande för planeringen.

Frågor om störningar från hamnverksamheten som kan påverka områden inom Lidingö stad hanteras i hamnens tillståndsansökan.

I beräkningarna avseende vägtrafikens buller har schablonvärden för andelen tunga fordon använts. Vilka trafikmängder som kommer att vara aktuella i framtiden är osäkert, liksom vilka hastighetsgränser som kommer att gälla på berörda gator. Noggrannare beräkningar kommer att genomföras i ett senare skede, i samband med den mer detaljerade planeringen. Bullernivåerna inomhus ska klara Socialstyrelsens riktvärden, inklusive de för lågfrekvent buller. Eftersom det är frågan om ny bebyggelse kan den ges tillräckligt hög ljudisolerings.

Risk

Länsstyrelsen kan med nuvarande underlag inte bedöma om ett genomförande av det fördjupade programmet är lämpligt med hänsyn till risken för människors hälsa och säkerhet och risken för olyckor. En riskbedömning bör ta höjd för olika typer av farligt godstransporter på vägarna och nya bränslen i Energihamnens cisterner. Det behöver visas att skyddsavstånden längs transportleder för farligt gods kan göras mindre än de 25 meter som rekommenderas. Länsstyrelsen anser vidare att frågor om påseglingsskydd på kajer och risker med fartyg i rörelse i hamnområdet behöver beskrivas. Även Storstockholms Brandförsvaret anser att ett mer detaljerat underlag behövs och att osäkerheter kring områdets framtida förutsättningar behöver beaktas.

Exploateringsnämnden pekar på vikten av att verksamheterna i Loudden avvecklas så att transporterna av farligt gods i området minimeras till förmån för stadsmässig bebyggelse. Per-Olof Fredriksson och Djurgården – Lilla Värtans miljöskyddsförening menar att en utveckling med bostäder i området enligt programmet inte är möjlig, bland annat med hänsyn till de transporter av farligt gods som förekommer.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Enligt den inledande riskanalysen behöver olycksrisker förknippade med transporter av brännbara gaser (ADR-klass 2.1) och brandfarliga vätskor (klass 3) på Lidingövägen och Värtabanan hanteras i den fortsatta planprocessen. Som det anges i den inledande riskanalysen är denna inte tillräckligt detaljerad för att utgöra slutligt beslutsunderlag för kommande detaljplaner i anslutning till aktuella riskkällor med farligt gods. För detaljplaner inom 100 meter från bl.a. Lidingövägen, Värtabanan, Tegelvägen och Södra Hamnvägen behöver därför fördjupade riskanalyser upprättas. I den inledande analysen påpekas att det är viktigt att de fördjupade analyserna beaktar hur eventuella förändringar av transportmängder m.m. påverkar riskbilden. Detta inkluderar bl.a. att hänsyn behöver tas till transporter av ytterligare farligt

godsklasser, explosiva ämnen (ADR-klass 1), giftiga gaser (ADR-klass 2.3) samt oxiderande ämnen och organiska peroxider (ADR-klass 5), även om dessa, enligt den inledande riskanalysen, bedöms ha en mycket marginell påverkan på risknivån inom kringliggande områden.

Olycksrisker förknippade med Energihamnen behöver hanteras i den fortsatta planprocessen för nya detaljplaner inom åtminstone 50 meter från Energihamnen. Avståndet utgår från rekommenderade skyddsavstånd från Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap och beaktar att avståndet ska vara betryggande vid hantering av brandfarlig vara. Hänsyn ska då tas till eventuella förändringar av verksamheten inom Energihamnen.

Behovet av påseglingsskydd på kajer och risker med fartyg i rörelse i hamnområdet kommer att studeras vidare i det fortsatta planeringsarbetet.

Värtabanan

Länsstyrelsen anser att det är ett rimligt antagande att Värtabanan kan avvecklas i vissa delar av programområdet. Kommande detaljplanering behöver dock visa att det är möjligt att avveckla berörda delar så att Värtabanas funktion fortfarande kan tillgodose. Överdäckning av Värtabanan vid kvarteret Valparaiso kan vara problematisk med hänsyn till transporter av farligt gods. Även Trafikverket pekar på att funktionerna på Värtabanas östra bangård måste kunna genomföras på annan plats för att bangården ska kunna avlägsnas, samt att Värtabanan skulle kunna betraktas som en potential för att någon gång möjliggöra ytterligare persontrafik och kunna bidra till spårbunden kollektivtrafik till Norra Djurgårdsstaden.

Exploateringsnämnden framhåller vikten av att östra bangården avvecklas till förmån för en boulevard med spårvägen i mitten, för att den målbild som redovisas i programmet ska uppnås.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden har mot bakgrund av egna utredningar gjort bedömningen att östra bangården kan avvecklas och att berörda funktioner kan inrymmas på västra bangården med vissa anpassningsåtgärder. En dialog kring denna fråga pågår mellan staden och Trafikverket.

Frågan om överdäckning av Värtabanan vid kvarteret Valparaiso kommer att studeras vidare i en fördjupad riskutredning inför kommande detaljplanering.

Nuvarande planeringsinriktning för Södra Värtahamnen påverkar inte möjligheten till framtida persontrafik på Värtabanan.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Per Olof Fredriksson anser att upprättandet av program och genomförandet av programsamråd borde ha avvaktat beslut från Högsta Domstolen angående miljödomen för utbyggnad av Värtapiren och utfyllnad av delar av Värtabasängen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planeringsarbete innebär en process där lösningar som ur olika aspekter är möjliga och lämpliga att genomföra identifieras successivt. Det är naturligt

och ofrånkomligt att det finns osäkra förutsättningar när en sådan process inleds, men att de klarnar efter hand. I skrivande stund kan kontoret konstatera att miljödomen för Värtahamnen har vunnit laga kraft.

Arkitektur och gestaltning

I många yttranden, främst från sakägare och övriga men även remissinstanser som Östermalms stadsdelsnämnd och Skönhetsrådet, lyfts frågor om arkitektur och gestaltning. *Skönhetsrådet* och *nätverket YIMBY* m fl anser att området har förutsättningar att inrymma en mer spektakulär och storskalig arkitektur som kan samspela med de befintliga strukturerna i landskapet, hamnen och dess byggnader, färjor och kryssningsfartyg etc. *Östermalms stadsdelsnämnd* ser fram emot förslag till hur stadsutvecklingsområdets miljöambitioner kommer att avspeglas genom den nyskapande arkitektur som planeras i området. *AFA Fastigheter* ser att en hög och karaktärsfull byggnad skulle kunna vara intressant för att markera mötet mellan Tegelluddsvägen och den planerade allén. *Hans Guldevall* och *Thomas Driessen* undrar varför staden har frångått tidigare visioner som presenterats med ett större innehåll av höga hus mm.

Motsatt uppfattning har bl a *Brf Hamnen*, som anser att hamnområdet bör utformas som en naturlig förlängning av den befintliga Gärdesbebyggelsen och ta hänsyn till de låga byggnader som redan finns i området. Med ett eller två riktigt höga hus i området skulle det också gå att göra några byggnader lägre än enligt programförslaget. *Föreningen Östermalm* ser positivt på helhetsgreppet med kvartersformer och rätvinkligt gatusystem, men förespråkar en mer enhetlig och lägre höjd på bebyggelsen. *Per Olof Fredriksson* noterar att förslaget redovisar normala hushöjder till skillnad från tidigare förslag på höga hus som skulle störa stadsbilden. Även *Svenska Turistföreningen* uppskattar att höjden hålls ner på byggnaderna i området. *Sune Gustafsson* efterlyser en annan gestaltning av kajområdet för att brygga över skillnaden i skala mellan bebyggelse och fartyg.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Programförslaget redovisar en princip för den nya bebyggelsen, där bostäder lokaliseras centralt i området, skyddade från buller och störningar genom omgivande kvarter för kontor och verksamheter. Strukturen är avsedd att vara flexibel i den meningen att bebyggelsen kan komma att innehålla annan verksamhet om förutsättningarna förändras. Strukturen medger även en variation i hushöjder, även om möjligheten att uppföra riktigt höga hus med bostäder begränsas av bullersituationen. Ambitionen är också att verka för en levande stadsmiljö där bottenvåningarna nyttjas för publika lokaler med service för både boende och arbetande. En relativt hög täthet ger bättre underlag för detta, liksom förutsättningar för effektiva transporter.

I det fortsatta arbetet behöver strukturen bearbetas, dels för att optimera kontorsbebyggelsens bulleravskärmande effekt, men också för att utveckla bebyggelsens volymer och gestaltning för att skapa förutsättningar för en hög arkitektonisk kvalitet i byggnader och offentliga rum. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att området har förutsättningar att tåla inslag av högre hus. I det fortsatta arbetet ingår även att identifiera lämpliga platser för sådana.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anger att det är angeläget att genomföra en antikvarisk förundersökning över programområdet för att beskriva och värdera befintlig bebyggelse och strukturer. Konsekvensanalysen bör tydligare utgå från riksintressets motivering och uttryck. Länsstyrelsen påpekar också att Värtans stationshus är byggnadsminne enligt kulturminneslagen. *Kulturnämnden* anser att marknivån vid områdets kulturhistoriska byggnader ska anpassas bättre till byggnaderna. *Stadsmuseet* anger i sitt tjänsteutlåtande även att utbyggnader över vattnet bör undvikas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Som utgångspunkt för kommande detaljplanearbete kommer områdets kulturmiljövärden att utredas vidare, bland annat med tydligare koppling till riksintresset. Stadsbyggnadskontoret noterar att informationen om att Värtans stationshus är byggnadsminne har fallit bort i programtexten. Kontorets ambition är att anpassa marknivån vid de kulturhistoriska byggnaderna så långt det är möjligt, men ser också att det intresset delvis står i konflikt med höjdsättningen av omgivande gator för att klara tillgänglighetskraven, avrinning av dagvatten och anpassning till ett framtida klimat med högre vattennivåer och stora flöden vid kraftiga regn.

Olägenheter för grannar

Brf Hamnen är som sakägare angelägna om att den nya bebyggelsen inte helt skymmer alla utblickar och visuella samband. Man anser att en bebyggelseutformning mer anpassad till den ljusa och luftiga bebyggelsen på Gärdet skulle ge möjlighet för föreningens medlemmar att behålla mer av utsikten mot vattnet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bebyggelsens volymer och gestaltning kommer att bearbetas vidare inför kommande detaljplanearbete. I det arbetet välkomnas en dialog med närboende för att fånga upp synpunkter och goda idéer. Stadsbyggnadskontoret vill samtidigt poängtera att bebyggelsens utformning grundar sig på en mängd olika faktorer som måste vägas mot varandra för att en väl fungerande och sammanhållen helhet ska åstadkommas.

Parker och grönområden

Östermalms stadsdelsnämnd framför att den höga exploateringsgrad som planeras för området gör att det blir svårt att uppnå de mål som stadsutvecklingsområdets miljöprogram anger för grönskan i området, ekologiskt, biologiskt och funktionsmässigt. Finlandsparkens ekbestånd måste värnas och utvecklas, och hela parken bör enligt parkplan för Östermalm planläggas som parkmark i detaljplan, samt utvecklas till en stadsdelspark. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* och *Fastighetskontoret* betonar vikten av att utveckla en grönstruktur med hög kvalitet i området. *Trafik- och renhållningsnämnden* menar även att det är föredömligt att förstärka ekologiska samband och spridningskorridoren mellan Norra och Södra Djurgården.

Påverkan på Nationalstadsparken handlar främst om hur utblickar från parken kan komma att förändras, menar *länsstyrelsen*. Utifrån programhandlingarna är det inte möjligt att ta ställning till hur det nya området kommer att gestalta sig från parken, vilket behöver redovisas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En av grundtankarna med stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden är att utnyttja centralt belägen, redan ianspråktagen mark för att möta behovet av nya bostäder och verksamheter kopplat till den starka befolkningstillväxt som förväntas i staden och regionen. Miljönyttan är att transportbehoven minskar, att befintlig infrastruktur kan utnyttjas i hög grad och att stadens geografiska fotavtryck inte utökas i onödan. Det innebär också att värdefulla grönområden i stadens utkanter kan värnas. Stadsbyggnadskontoret anser utifrån det perspektivet att en relativt hög exploateringsgrad i området är motiverad. Kontoret delar samtidigt uppfattningen att grönstrukturen ska ges en medveten utformning med hög kvalitet för att optimera dess värde med avseende på såväl rekreation som biologisk nytta. Kontoret delar även uppfattningen att Finlandsparken i sin helhet fortsatt bör vara tillgänglig som park och att tillgången till dess grönytor för rekreation och biologisk nytta säkerställs.

I det fortsatta arbetet kommer förslag till ny bebyggelse att illustreras och visualiseras så att även påverkan på Nationalstadsparken kan bedömas.

Gator och trafik

Trafikverket ser positivt på stadens ambitioner för en klimatpositiv stadsdel med funktionsblandad bebyggelse. Det är angeläget att området utformas så att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras och att dessa förutsättningar finns på plats vid inflyttning innan nya resvanor etableras. Östermalms stadsdelsnämnd anser att det är viktigt att området planeras på ett sådant sätt så att det blir enkelt att handla utan tillgång till egen bil till exempel genom väl utformade cykelstråk. För att styra mot de högt satta miljömålen för området är transport- och energifrågorna avgörande, menar miljö- och hälsoskyddsnämnden. Det är nödvändigt att cykelvägar, cykelparkeringar, gångvägar samt kollektivtrafik prioriteras samtidigt som resor med bil begränsas. Även trafik- och renhållningsnämnden anser det viktigt av såväl miljö- som kapacitetsskäl att stadsdelen får ett hållbart resande. Det är också viktigt att planeringen av områdets infrastruktur tar hänsyn till principerna i kommande framkomlighetsstrategi.

Gång- och cykeltrafik

Flera av remissinstanserna påpekar vikten av att etablera goda kopplingar, främst för gång och cykel, mellan Södra Värtahamnen och omgivande områden så som programmet redovisar. Trafik- och renhållningsnämnden anser att förbindelserna mot Gärdet bör kompletteras med hiss på grund av de stora nivåskillnaderna. Nämnden anser också att angivna mått för cykelbanorna längs Södra Hamnvägen är otillräckliga, då de utgör en del av cykelpendlarnätet. Gående ska så långt möjligt prioriteras i gaturummet. Inom programområdet för Södra Värtahamnen finns dock gator med ett högt trafikflöde och till hamnområdet är det en förhållandevis stor andel tung trafik. På viktiga kollektivtrafikstråk och huvudgator anser kontoret inte att det är rimligt att gående har högst prioritet då detta skulle minska framkomligheten för övriga trafikanter.

Kollektivtrafik

SL pekar på vikten av att åstadkomma en bra framkomlighet för kollektivtrafiken, till exempel genom att spårvägsområdet även kan användas för stombuss-trafiken. Östra bangårdens funktioner behöver flyttas till annan del av Värtabanan för att ge plats för Spårväg City. Trafik- och renhållningsnämnden anser

att det är nödvändigt att det finns separata kollektivtrafikkörfält i Södra och Norra Hamnvägen.

Såväl *Lidingö stad* som *Stockholms handelskammare* och *Kungliga Djurgårdens förvaltning* välkomnar tankarna om kollektiv båttrafik med hållplats inom området. För att båt ska bli ett attraktivt färdmedel är möjligheterna att ta sig vidare med cykel, spårväg och buss avgörande. Lidingö stad anser även att det är angeläget att genomförandet av Spårväg City genom området inte fördröjs. *Företagsgruppen Norra Djurgårdsstaden* menar att Spårväg City innebär att området får utmärkta kommunikationer med övriga staden, men att det är viktigt att hållplatserna blir strategiskt placerade. Spårvägen behöver även förstärkas med busstrafik.

Biltrafik

Enligt *Trafik- och renhållningsnämnden* redovisar programmet en rimlig nivå på vägnätets kapacitet. I likhet med *Fortum Värme* ser nämnden positivt på en planskild anslutning för hamntrafiken för att minimera konflikter med övrig trafik.

Trafikverket noterar att området berörs av närhet till en eventuell Östlig förbindelse, som är riksintresseklassad. Exakt sträckning finns dock ej beslutad. En östlig förbindelse är enligt *Stockholms handelskammares* uppfattning nödvändig för att avlasta innerstaden. Trafiksystemet i området måste därför anpassas för en framtida östlig förbindelse.

Kungliga Djurgårdens förvaltning anser att det borde belysas tydligare hur den trafik stadsutvecklingsområdet alstrar kan minimeras för att nationalstadsparkens värden inte ska minska på grund av buller och andra störningar. Hur väntas den totala trafikbelastningen fördela sig när området är fullt utvecklat?

Parkering

Trafik- och renhållningsnämnden ställer sig positiv till de parkeringstal som anges, men ser behov av ytterligare parkeringsutredningar, i synnerhet för handel. Projektet bör utreda möjlighet till parkeringsköp. Nämnden ser även positivt på de riktvärden som anges för cykelparkering. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att parkeringstalet för handelsetableringarna i området ska hållas lågt och åtgärder vidtas för att förenkla för kunderna att ta sig till området med kollektivtrafik, cykel eller gående. *Stockholm Parkering* framför vikten av parkeringsplatser för resande med båt i anslutning till terminalen.

Företagsgruppen Norra Djurgårdsstaden anser att det måste planeras ordentligt med parkeringsplatser i området. Enligt *Stockholms handelskammare* är parkeringstalet 0,5 för bostäder otillräckligt och *NCC* menar att kravet om max fyra platser per 1000 kvm kontorsyta är för hårt ställt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att remissinstanserna till stor del ställer sig positiva till programmets ambitioner med avseende på gator, trafik och hållbart resande. Transportfrågan är komplex och det finns många behov att tillfredsställa, såväl gena och trygga gång- och cykelvägar som en kollektivtrafik med god framkomlighet och ett rimligt utrymme för biltrafiken för att undvika alltför stora trängselproblem. De gator som ska inrymma alla dessa trafikslag

ska samtidigt utgöra attraktiva stadsmiljöer med plats för möten och en grönstruktur som både förskönar miljön och genererar så kallade ekosystemtjänster (omhändertagande av dagvatten, luftrening, spridningskorridorer etc). Stadsbyggnadskontorets ambition har varit och är fortsatt att de skilda behoven ska tillgodoses i så hög utsträckning som möjligt med de kompromisser som är nödvändiga för att åstadkomma en bra och ändamålsenlig helhetslösning. Den uttalade trafikhierarkin i Norra Djurgårdsstaden med prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik utgör en viktig utgångspunkt i arbetet.

Tillgången till parkeringsplatser är en faktor som har mycket stor betydelse för hur mycket biltrafik som genereras. Staden har en tydlig och uttrycklig ambition att minska bilresandet i Norra Djurgårdsstaden till förmån för övriga trafikslag. Stadsbyggnadskontoret ser därför inte att det finns skäl att frånga de principer för parkeringstal som anges i programmet.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spill- och dagvatten

Stockholm Vatten anger att vattenkapacitet och leveranssäkerhet måste förstärkas inom och utanför programområdet. Nya avloppspumpstationer kommer att behövas och vid behov en tryckstegringsstation. Det är viktigt att planera markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvatten inom fastigheter. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till planerade allmänna dagvattensystem.

Energiförsörjning

Ett antal platser för etablering av elnätstationer med tillhörande elnät behövs, enligt Fortum Distribution.

Avfallshantering, skötsel och underhåll

Östermalms stadsdelsnämnd och trafik- och renhållningsnämnden anser att en ny lokalisering av den snötipp som finns inom området behöver utredas. Stadsdelsnämnden förordar även att etableringsytor för parkdrift planeras inom området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utrymme för nödvändiga anläggningar för hantering av såväl vatten och avlopp som el kommer att tillgodoses i det fortsatta arbetet i samråd med ledningsägarna. En översiktlig höjdsättning av programområdets gator och offentliga platser med avseende på bland annat dagvattenavrinning har genomförts och kommer att följas upp med en mer detaljerad planering inom såväl allmän plats som kvartersmark i samband med kommande detaljplanering.

Funktioner som snötipp och etableringsytor för parkdrift är nödvändiga för stadens försörjning. Stadsbyggnadskontoret ser att utrymmet för dessa funktioner är begränsat inom Södra Värtahamnen, men kommer i samverkan med berörda förvaltningar att utreda möjligheten att avsätta plats inom övriga delar av stadsutvecklingsområdet.

Miljö- och klimataspekter

Luftkvalitet

Länsstyrelsen noterar att miljö kvalitetsnormen för luft har hanterats i programmet och har inget att tillägga. *Trafikverket* vill poängtera vikten av att miljö kvalitetsnormer uppfylls även under byggskedet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Stockholm Vatten anser att krav för rening av trafikdagvatten behöver utredas. *Länsstyrelsen* noterar att möjliga förbättringsåtgärder för Lilla Värtan har redovisats och att en dagvattenstrategi ska tas fram. Respektive detaljplan behöver visa att MKN för vatten följs. *Lidingö stad* påpekar att vattenkvaliteten i Lilla Värtan är en mellankommunal fråga. De marksaneringsåtgärder och dagvattenstrategier som beskrivs i programmet ger goda förutsättningar att förbättra vattenkvaliteten.

Klimatanpassning

Inför kommande planarbete anser *Länsstyrelsen* att en översvämningskartering behöver göras för programområdet och att lägsta nivåer för bebyggelse ska sättas. Det anser även *miljö- och hälsoskyddsnämnden*, som pekar på att de utredningar som gjorts för Slussen bör vara utgångspunkt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att remissinstanserna i huvudsak ställer sig positiva till de ambitioner programmet beskriver angående hantering av dagvatten, sanering av förorenad mark och förbättringsåtgärder för vattenförekomsten Lilla Värtan. Dessa frågor kommer att utredas vidare och mer detaljerat i samband med den fortsatta planeringen, liksom förutsättningarna när det gäller översvämningsrisker.

Övriga frågor

Trygghet

Östermalms stadsdelsnämnd, trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden anser att det är angeläget att utveckla tillgängliga och trygga gång- och cykelstråk mot Gärdet och Hjorthagen. För att området ska bli tryggt, socialt hållbart och upplevas som attraktivt är det angeläget att det blir en god blandning av bostäder, handel och kontor. Utformning av gångfartsgator är viktigt för upplevelsen av trygghet, liksom belysning, butiker i bottenvåningar med mera. *Trafik- och renhållningsnämnden* anser att det bör göras en barnkonsekvensanalys för området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att tillgängliga och trygga gång- och cykelstråk mellan programområdet och omgivande stadsdelar har en hög prioritet för att området ska bli attraktivt och väl integrerat i staden. Konsekvenserna för barn, ungdomar mfl kommer att följas upp i den fortsatta planeringen.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stockholm växer och är snart en miljonstad. I översiktsplanen – Promenadstaden – är ställningstagandet tydligt, att staden ska växa inifrån och ut. Nya bostäder ska i första hand byggas på mark som finns tillgänglig inom eller i direkt anslutning till innerstaden eller utpekade tyngdpunkter i ytterstaden. På så vis kan transportbehovet hållas nere, befintlig infrastruktur kan utnyttjas och stadens geografiska utbredning minimeras. En tätare stad ger också förutsättningar för en levande stadsmiljö och ett bättre underlag för offentlig och kommersiell service. I många fall är det mark som används eller tidigare har använts för industriändamål som blir aktuell att ta i anspråk för ny stadsbebyggelse.

Etablering av nya, sammanhållna stadsdelar bör ske enligt de principer innerstaden bygger på med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och kultur. Det ger förutsättningar för levande stadsmiljöer som är befolkade och därigenom attraktiva och trygga över hela dygnet. Renodlade bostads- eller kontorsenkla har inte dessa kvaliteter och för med sig ett större resandebehov för arbete, inköp, rekreation och kulturella aktiviteter.

Att bygga staden tätt innebär att intressekonflikter uppstår. För att staden ska fungera krävs en omfattande infrastruktur i form av trafikleder och gator, järnväg, kajer, anläggningar för vatten och avlopp, el- och värmeförsörjning och mycket mer. Denna infrastruktur för ofta med sig störningar i form av bland annat buller, lukt och trängsel. Förtätning av staden innebär mer påtagliga störningar och en större utmaning i att planera för att få helheten att samverka och fungera på ett för alla parter tillfredsställande sätt. Det blir också svårare att fullt ut tillgodose de olika anspråk som finns på marken, för bland annat bebyggelse, offentliga rum och grönytor för rekreation och biologisk mångfald.

Norra Djurgårdsstaden anläggs på redan ianspråktagen mark med närhet till snabba kollektivtrafikförbindelser och med framtida förstärkta kommunikationer, bland annat genom den planerade Spårväg City. Inkomna synpunkter under samrådet kring det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen tydliggör att det är ett område med komplexa förutsättningar för utveckling av ny stadsbebyggelse. Ett antal intressekonflikter har kunnat identifieras, som bland annat berör riksintressena för hamn och kulturmiljö med betydelse även ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att det finns ett stöd bland remissinstanserna för att fortsätta planarbetet för Södra Värtahamnen, och gör den sammanvägda bedömningen att området har goda förutsättningar att utvecklas i enlighet med Promenadstadens intentioner. Strukturen och innehållet behöver bearbetas vidare för att minska intressekonflikterna och säkerställa att inslaget av bostäder kan bli så stort som möjligt. Dagens praxis för tillämpning av riktvärden för externt industribuller begränsar möjligheterna att planera för bostäder i området, men kontoret arbetar på olika sätt för att bidra till att en tillämpning liknande den som gäller för trafikbuller ska utvecklas. Kontoret bedömer att planarbete för delar av området kan påbörjas trots att dessa förutsättningar inte finns på plats. Inkomna synpunkter föranleder att vissa centrala förutsättningar utreds vidare och ger i övrigt underlag och goda idéer för den fortsatta utvecklingen av området.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet bedömer stadsbyggnadskontoret att följande frågor behöver studeras vidare för programområdet som helhet, samt i förekommande fall inom ramen för kommande detaljplaner:

- förutsättningarna för att integrera bostäder i området i så stor utsträckning som möjligt för att uppnå en bra balans mellan bostäder, arbetsplatser och service – ambitionen bör vara att hitta ytterligare lägen för bostäder utöver vad som illustrerats i programmet, till exempel genom att kvarter indelas i 3D-fastigheter för skilda funktioner
- förutsättningarna för uppförande av önskade bostäder med hänsyn till bullerpåverkan från hamnverksamheten
- förutsättningarna för att avveckla bangården Värtan Östra till förmån för en utvecklad Södra Hamnvägen med spårväg
- förutsättningarna för programområdets utbyggnad beaktat att området påverkas av riskaspekter (transport av farligt gods, energilager, fartyg i rörelse etc) föranlett av pågående hamn- och depåverksamhet
- förutsättningarna för att däcka över delar av Värtabanans anslutning till Värtapiren med bebyggt bjälklag, bland annat ur riskhänseende
- En kulturmiljöanalys (antikvarisk förundersökning?) tas fram för programområdets samlade kulturmiljövärden, med utgångspunkt från riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården
- Programförslaget illustreras utförligare med avseende på hur ny bebyggelse inom programområdet påverkar Nationalstadsparken
- en vidareutveckling av stadsbyggnadsprinciperna för området, med utgångspunkt från bland annat ovanstående aspekter, avseende bebyggelsens karaktär och arkitektoniska gestaltning inklusive ett utvecklat förhållningssätt till områdets offentliga rum – detta arbete bör ske parallellt och samordnat med en översyn och utveckling av stadsbyggnadsvisionen för Norra Djurgårdsstaden
- en vidareutvecklad analys av områdets framtida trafikflöden med utgångspunkt från alternativa lösningar för den framtida trafikstrukturen, där bland annat en genomförd östlig förbindelse utgör en parameter.

Ett genomförande av programförslaget förutsätter att delar av dagens hamnfunktioner omlokaliseras inom hamnområdet, vilket bygger på att staden har ett nära och kontinuerligt samarbete med Stockholms hamnar.

En fråga som rör ett större område än Södra Värtahamnen är Spårväg City, där stadsbyggnadskontoret även fortsättningsvis kommer att delta i arbetet med planering av sträckan Frihamnen – Ropsten.

Trots att alla förutsättningar enligt ovan inte är helt utredda bedömer kontoret att planarbete kan påbörjas för delar av området, framför allt kvarteren Antwerpen, Bristol och Hull. I det arbetet behöver ändå de aspekter som beskrivs här tas i beaktande.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2009-19210. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Det fördjupade programmet utgår ifrån en strategisk nivå i de frågor som är av betydelse för de statliga ingripandegrunderna. Programförslagets nuvarande utformning kan komma i konflikt med flera ingripandegrunder, men Länsstyrelsen bedömer att det bör vara möjligt att utveckla förslaget på ett sådant sätt att bebyggelseutvecklingen blir förenlig med de statliga intressena. En viktig strategisk fråga är om riksintresset Stockholms hamn tillgodoses och om en efterföljande detaljplan blir lämplig.

De statliga ingripandegrunderna enligt 11 kap PBL

Riksintresset Stockholms hamn

Stockholms hamn ingår i det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt i den sk Nordiska triangeln. Hamnen har med fungerande väg- och järnvägsanslutning en viktig roll som knutpunkt för samverkan mellan olika transportslag och är viktig för stadens och regionens försörjning. Kombinationen ro/ro – godstrafik och passagerare har också visat sig viktig för att skapa ekonomi och konkurrenskraft.

För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste såväl det egentliga hamnområdet som miljöstörningar från hamnen beaktas. Riksintresset kan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamhet ändras. Det är dock först när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd som en omprövning av riksintresset kan ske.

Buller från hamnverksamhet

Länsstyrelsen förutsätter att staden i sin fortsatta planering noga överväger åtgärder som innebär att hamnverksamheten går att förena med planerad nybebyggelse. Det går inte att utesluta att en detaljplan kan komma att anses påtagligt skada riksintresset Stockholms hamn så att Länsstyrelsen skulle behöva upphäva detaljplanen. Staden behöver visa att bullret från hamnverksamheten inte överskrider gällande riktvärden vid planerade bostäder. Bullerbedömningen behöver göras mot riktvärdena för nyetablerad industri.

Enligt Länsstyrelsens uppfattning saknas för närvarande underlag för att i detta fall medge avsteg från gällande riktvärden för externt industribuller med kompensation genom tyst sida. Staden behöver visa att bebyggelsen inte blir olämplig, vilket inte kan bedömas utifrån nuvarande redovisning.

Ljudnivåmätningarna i ansökningshandlingarna för hamnverksamheten ger delvis en annan bild av ljudnivåerna än vad som presenteras i programhandlingarna. Där uppvisas också stora skillnader i höjdled, vilket behöver uppmärksammas särskilt i det fortsatta planarbetet.

Sammanfattningsvis bör ytterligare utredningar och förslag på åtgärder för att kunna hantera det externa industribullret göras, med särskilt beaktande av det lågfrekventa buller som i vissa bostäder kommer att överskridas.

Risker med farligt gods

Länsstyrelsen kan med nuvarande underlag inte bedöma om ett genomförande av det fördjupade programmet är lämpligt med hänsyn till risken för människors hälsa och säkerhet och risken för olyckor. Det utesluts inte att långtgående riskreducerande åtgärder för bebyggelse kan krävas.

På grund av kommande stora förändringar och osäkerhet om framtida behov, anser Länsstyrelsen att det längs Lidingövägen behöver tas rimlig hänsyn till andra slags farligt godstransporter än brandfarlig vätska och brandfarlig gas i kommande detaljplanering.

I en fördjupad riskbedömning ska också beaktas ett eventuellt ändrat innehåll i cisterner i Energihamnen, lastbilstransporter av LNG till Loudden, samt i vilken form biogas från Loudden kommer att transporteras. Det kan inte uteslutas att oljedepåerna kommer att finnas kvar i Loudden när programområdet är fullt utbyggt. Innan detaljplanearbetet påbörjas bör det tydliggöras hur denna fråga är tänkt att hanteras. Länsstyrelsen ser att det kan komma att behövas ett nära samarbete mellan staden, verksamhetsutövarna på Loudden, Länsstyrelsen m fl för att kunna hantera frågan om bränsleförsörjning och risker förknippade med den.

Med tanke på den riskbild som råder och de osäkerheter som kvarstår ställer sig Länsstyrelsen tveksam till lämpligheten att ta bort de rekommenderade skyddszonerna om 25 meter från väg med farligt gods. Fortsatt planarbete behöver redovisa att det är lämpligt och möjligt med kortare skyddsavstånd.

Länsstyrelsen anser vidare att frågor om påseglingsskydd på kajer och risker med fartyg i rörelse i hamnområdet behöver beskrivas i det fortsatta arbetet vid planering intill kajer.

Värtabanan

Värtabanan är av riksintresse. Länsstyrelsen menar att antagandet att Värtabanan kan avvecklas i vissa delar av programområdet ändå är rimligt i dagsläget. Kommande detaljplanering behöver dock visa att det är möjligt att avveckla berörda delar så att Värtabanans funktion fortfarande kan tillgodoses.

Överdäckning av Värtabanan vid kvarteret Valparaiso kan vara problematisk med hänsyn till transporter av farligt gods. Länsstyrelsen hänvisar till de överväganden som framförts i yttrande över Albano- och Norra Stationsområdet.

I det fortsatta arbetet behöver staden visa att riksintresset Värtabanan och dess funktion till Stockholms hamn kan tillgodoses så att en detaljplan inte blir olämplig, att industribuller från Värtabanan vid bebyggelse inte blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa samt att transporter av farligt gods på Värtabanan inte blir olämpligt med hänsyn till människors säkerhet eller till risken för olyckor.

Övriga riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken Nationalstadsparken

Påverkan på Nationalstadsparken handlar främst om hur utblickar från parken kan komma att förändras. Utifrån programhandlingarna är det inte möjligt att ta ställning till hur det nya området kommer att gestalta sig från parken. Det är önskvärt att det i tidigt skede redovisas utblickar och vyer från marknivå, samt en samlad bild av de högre byggnader som planeras i hela stadsutvecklingsområdet.

Kulturmiljövården (3 kap 6 § miljöbalken)

Programområdet ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården. Hamnen som funktion representerar en del av riksintresset för Stockholms innerstad.

Värtans stationshus är byggnadsminne, vilket inte framgår av programhandlingarna. För detta, liksom för den fornlämning som finns inom området, krävs tillstånd från Länsstyrelsen innan åtgärder får genomföras.

I det fortsatta arbetet är det angeläget att en antikvarisk förundersökning sker för att beskriva befintlig bebyggelse och strukturer och förklara dessa utifrån sin funktion samt värdera dem utifrån sitt kulturhistoriska värde. En tydligare antikvarisk konsekvensanalys som utgår från riksintressets motivering och uttryck är önskvärd.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att underlag saknas för att slutligt bedöma hur programförslaget påverkar Nationalstadsparken och riksintresset för kulturmiljövården. Utifrån nu kända förutsättningar bedömer Länsstyrelsen preliminärt att det bör vara möjligt att både genomföra programförslaget och tillgodose riksintressena.

Klimatanpassning och översvämningsrisker

Inför kommande planarbete anser Länsstyrelsen att en översvämningskartering behöver göras för programområdet och att lägsta nivåer för bebyggelse ska sättas med tanke på ett förändrat klimat och vad det kan medföra med stigande hav.

Råd om tillämpningen av 2 kap PBL, synpunkter i övrigt och upplysningar

Naturvärden

Finlandsparken utgör en betydelsefull spridningslänk i ett större eksamband. Det är angeläget att man binder samman olika grönområdesfragment för att stärka sambanden. Länsstyrelsen önskar att MKB:n kompletteras med en redovisning om hur sådana samband kan tillskapas och förstärkas i den tillkommande bebyggelsen.

Den sällsynta spetsfingerörten som växer i Värtahamnen bör uppmärksammas i MKB:n och tas till vara i kommande planering.

Trafikverket

Transportbehov

Trafikverket ser positivt på stadens ambitioner för en klimatpositiv stadsdel med funktionsblandad bebyggelse. Det är angeläget att området utformas så att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras och att dessa förutsättningar finns på plats vid inflyttning innan nya resvanor etableras.

Trafikanläggningarna i området

Stockholms hamnar spelar en viktig roll för Sveriges export och Värtahamnen är den enda hamn på Ostkusten som kan erbjuda järnvägstransporter. Frihamnen och Värtahamnen utgör riksintresse liksom Värtabanan, väg E20 och farlederna mot Östersjön. För att Värtabanans kapacitet ska upprätthållas behövs båda bangårdarna i området, Värtan Västra och Värtan Östra. Viss omstrukturering skulle dock teoretiskt kunna genomföras. Givet att funktionerna på Värtan Östra ej kan genomföras på annan plats delar Trafikverket således inte stadens uppfattning om att Värtabanans östra bangård kan avlägsnas. Bullerstörningar och eventuella riskfrågor behöver beaktas och vidareutvecklas i fortsatt planarbete. Redovisad sträckning av spårväg City längs Lidingövägen och Södra Hamnvägen är ej fastlagd. Värtabanan skulle kunna betraktas som en potential för att någon gång möjliggöra ytterligare persontrafik och kunna bidra till spårbunden kollektivtrafik till Norra Djurgårdsstaden.

Östlig förbindelse

Området berörs av närhet till en eventuell Östlig förbindelse. En eventuell sträckning framgår av den fördjupade översiktsplanen för nationalstadsparken. Exakt sträckning finns dock ej beslutad. Östlig förbindelse är riksintresseklassad.

Drift av riksintresse hamn

Bebyggelse inom influensområdet från hamn och farled skall anpassas så att hamnens verksamhet kan fortgå även i framtiden. Trafikverket ställer sig tveksam till att begränsa tillgången till hamnen för de mest bullrande kryssningsfartygen. Den utveckling som sker i hamnens närområde skall inte leda till framtida krav på inskränkningar på riksintresset hamnverksamhet. Det buller som genereras ombord på fartygen har hamnen inte rådighet över. Hamnen kan dock påverka mycket t. ex erbjuda landansluten el.

Om det senare under planprocessen framgår att hamnens drift kan garanteras behöver den stadsutveckling som sker i hamnens närområde förhålla sig utefter detta och därtill ske i rätt ordning. Hamnens verksamhet måste kunna fortgå utan restriktioner under hela omvandlingsperioden och efter slutlösning.

Buller

Trafikverket anser att de av riksdagen framtagna bullervärdena skall hållas och att avsteg kan övervägas endast under förutsättning att en god boendemiljö kan åstadkommas. Trafikverket anser att bostadsmiljöer där bullernivåer är högre än 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad, inte är "god boendemiljö". Givet att Värtan Östra kvarstår skall bullerstörningar från denna beskrivas och beaktas. Det behöver tydligt redovisas vilka förutsättningar som ligger till grund för bedömningar och beräkningar av buller. Trafikverket anser att avsnitt om buller behöver vidareutvecklas, däribland maxnivåer vilket inte tydlig beskrivs i MKB:n, samt en redogörelse av hur de sammantagna bullerstörningarna från olika källor har analyserats fram.

Luft

Trafikverket vill poängtera vikten av att miljö kvalitetsnormer uppfylls även under byggskedet. Vad beträffar luftkvalitet är det angeläget att det i en prognos för en framtida situation inte förutsätts en utveckling för vilket det ännu inte fattats beslut, tex antagande om dubbdäcksandelar. En utveckling

med lägre totala utsläpp av t ex kvävedioxid leder inte heller självklart till lägre halter i gaturummet, vilket antyds i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vattenverksamhet

Trafikverket förutsätter att tillstånd för vattenverksamhet kommer att sökas om byggnader eller anläggningar under bygg- och/eller drifttid riskerar att påverka Trafikverkets anläggningar inom eller i anslutning till planområdet.

Flygtrafik

Uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter kan komma att påverka luftfarten varför en lokaliseringsbedömning ska göras.

Sammanfattning

Trafikverket anser att fortsatt planarbete och MKB bör grundas på bibehållen Värtabana med bangårdar (alternativt annan likvärd lösning med bibehållen kapacitet) samt att den hamnverksamhet som antingen bedrivs idag, alternativt ges tillstånd enligt miljödom från Miljööverdomstolen skall vara en förutsättning, varvid detaljplaner skall anpassas efter verksamheten. Dessa funktioner utgör riksintresse.

Försvarsmakten

Tidigast när exakt tidpunkt för byggstart, position och höjd är fastställd och senast 4 veckor före byggnaderna når 20 meters höjd skall en flyghinderanmälan insändas av den sökande.

Storstockholms lokaltrafik (SL)

Stomtrafik i programområdet

Spårväg- och stomtrafikutredningen pekar på behovet att trafikera programområdet med stomtrafik i form av både spårväg och buss. Det förutsätter att det både går att köra spårväg och busstrafik på samma yta. SL förutsätter att målet i Spårvägs- och stomnässtrategin med i genomsnitt 500 meter mellan hållplatserna ska gälla som planeringsförutsättning.

Programmet bör möjliggöra två spår i blandtrafik längs Södra Hamnvägen som alternativ lösning för temporärt spårläge för Spårväg City. Östra bangårdens funktioner behöver flyttas till annan del av Värtabanan. SL anser det viktigt att kunna lägga fast sträckningen för hela Boulevarden även söder om programområdet för att SL ska kunna bygga spårväg City i det permanenta läget.

Busstrafik i programområdet

Potential finns för direktbusstrafik från Nordostsektorn i länet och kollektivtrafik på Essingeleden till Norra Djurgårdsstaden. Framkomligheten behöver vara god för att ge arbetspendlare attraktiva restider. Vändmöjlighet och kapacitet att ta emot denna typ av trafik behöver säkerställas.

Övrigt

Buller från spår- och busstrafik med tillhörande anläggningar i planområdet ska beaktas, även lågfrekvent buller. Bostäder skall grundläggas så att risk för vibrationer och stomljud från spårvägen och busstrafiken minimeras.

SL förutsätter att staden tar hänsyn till överenskommen permanent bussdepå i detta program och i framtida exploateringar i Frihamnsområdet.

Storstockholms Brandförsvär

Hantering av olycksrisker

Olycksriskfrågan bör hanteras i så stor utsträckning som möjligt redan i programskedet för att identifiera möjliga konfliktpunkter mellan planerad exploatering och risken för olyckor. Ett mer detaljerat underlag behövs, bestående av en riskanalys som belyser individ- och samhällsrisk i det berörda programområdet, en känslighetsanalys av ingående parametrar samt riskreducerande åtgärder och en analys av effekten av föreslagna åtgärder.

Det är viktigt att beakta osäkerheter kring områdets förutsättningar:

- Förändringar i flöden och fördelning av transporter av farligt gods
- Eventuella tillstånd för hantering av farliga ämnen
- Att flera av verksamheterna på Loudden har sökt utökade tillstånd
- Att RUFS anger att depåerna för flytande bränsle på Loudden ska behållas under planperioden till 2030
- Tunnelkategorisering Norra station/Norra länken
- Containerterminalens eventuella avveckling
- Värtabanans eventuella utökning.

De förutsättningar som gäller om antagna avvecklingar av riskverksamheter inte sker (t ex containerterminalen och östra bangården) behöver beaktas.

Kungliga Djurgårdens förvaltning (KDF)

KDF uppskattar att vattenvägarna studeras som alternativ för kommunikationer. Det borde dock tydligare belysas hur den trafik stadsutvecklingsområdet alstrar kan minimeras. Värde av ett stort relativt ostört grönområde ökar ju fler som bor i dess närhet, men det är också viktigt att dess värden inte minskar på grund av buller och andra störningar. Norra Länken dimensionerades inte för den nu planerade stadsutvecklingen. Hur väntas den totala trafikbelastningen fördela sig när området är fullt utvecklat?

KDF påminner om hundrastgårdar då det inte är orimligt att något hundratal hundar kommer att finnas i Södra Värtahamnen.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd yttrar sig enligt stadsdelsförvaltningens förslag. Det är positivt att programmet bidrar till att uppfylla översiktsplanens mål om fler bostäder, men antalet bostäder bör ökas ytterligare. Nyskapande arkitektur som avspeglar stadsutvecklingsområdets miljöambitioner förväntas. Det är angeläget att utveckla tillgängliga och trygga gång- och cykelstråk mot Gärdet och Hjorthagen. Hela Finlandsparken bör planläggas som parkmark och utvecklas till en stadsdelspark.

För att området ska bli tryggt, socialt hållbart och upplevas som attraktivt är det angeläget att det blir god blandning av bostäder, handel och kontor. Förvaltningen ser inte något behov av äldreboende inom området. Stadsdelsförvaltningen ser ett förskolebehov om två till tre förskolor med totalt 10-13 avdelningar med tillgång till ändamålsanpassade och tillräckligt stora gårdar samt att förskolorna placeras där ljud-, ljus- och luftförhållandena är så goda som möjligt.

Förvaltningen är angelägen om att programmet ska redovisa var stadens snö-tipp ska lokaliseras när området är bebyggt, och att etableringsytor för parkdrift ska planeras in.

Det är viktigt att området planeras på ett sådant sätt så att det blir enkelt att handla utan tillgång till egen bil till exempel genom väl utformade cykelstråk i och till handelsområdet samt tillgång till transportcyklar och logistiktjänster.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrar sig enligt förvaltningens förslag. Programförslaget tillstyrks under förutsättning att

- vidare diskussioner om bostäder beaktar hamnens slutgiltiga bullervillkor samt resultat från kommunövergripande samverkan angående byggnation av bostäder vid hamnnära lägen.
- parkeringstalet för handelsetableringarna i området hålls lågt och åtgärder vidtas för att förenkla för kunderna att ta sig till området med kollektivtrafik, cykel eller gående.

Miljöförvaltningen betonar vikten av att energimålen kan uppnås och förespråkar att det i området så långt möjligt ges plats för energiproduktion. Byggnaderna behöver orienteras så att huvuddelen av takfallen är riktade i gynnsammaste lägen för solinstrålning. Det bör redovisas tydligare hur höjdsättningen anpassas till framtida havsnivåhöjningar. Det är också viktigt att utveckla en grönstruktur med hög kvalitet.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden yttrar sig enligt kontorets tjänsteutlåtande. Kontoret anser att programförslaget som helhet är ett väl genomarbetat förslag som visar på komplexiteten i att förtäta en växande stad. Det är viktigt av såväl miljö- som kapacitetsskäl att stadsdelen får ett hållbart resande. Det är viktigt att området får bra kopplingar till omkringliggande områden, framförallt för gång och cykel.

Trafik

Det är viktigt att planeringen av områdets infrastruktur tar hänsyn till principerna i kommande framkomlighetsstrategi. Det är inte rimligt med högst prioritet för gående på viktiga kollektivtrafikstråk och huvudgator, då detta skulle minska framkomligheten för övriga trafikanter. Trafikkontoret anser att det bör göras en barnkonsekvensanalys för området.

Trappförbindelserna till Gärdet behöver kompletteras med hiss för att minska omvägarna. Det är även viktigt med bra kopplingar över Lidingövägen och Norra länken, särskilt för gång och cykel. Utformning av gångfartsgator är viktigt för upplevelsen av trygghet, liksom belysning, butiker i bottenvåningar med mera.

Redovisade cykelbanor längs Södra Hamnvägen är mycket viktiga då de utgör en del av cykelpendlarnätet. Kontoret anser inte att angivna mått är tillräckliga.

Kontoret anser att det är nödvändigt att det finns separata kollektivtrafikkörfält i Södra och Norra Hamnvägen. Då Södra Hamnvägen troligen kommer att tra-

fikeras av flera stomlinjer är det viktigt att antalet korsningspunkter med kollektivtrafikkörfälten hålls nere.

I det förslag som nu redovisas anser kontoret att det verkar vara en rimlig nivå på vägnätets kapacitet. Kontoret anser att en planskild korsning för trafik till och från hamnen är en mycket bra lösning som innebär minskad konflikt med övrig trafik i området.

Parkering

Kontoret ställer sig positivt till de parkeringstal som anges. Det finns dock behov av ytterligare parkeringsutredningar, i synnerhet för kommande handels-etableringar. Det måste finnas möjlighet att angöra med till exempel färdtjänst och taxi inom 10 meter från respektive entré. Kontoret anser att projektet bör utreda möjlighet till parkeringsköp för att kunna dubbelutnyttja platser och därmed minska antalet parkeringsplatser. Vid planering av bilpoolsplatser på fastighetsmark i gaturummet är det viktigt hur avtalen för skötseln av dessa ytor utformas. Trafikkontoret ser positivt på de riktvärden som anges för cykelparkering. Det är mycket viktigt att cykelparkeringsplatserna blir attraktiva.

Stadsmiljö

Kontoret ser positivt på att det planeras för 1 000 nya träd i området. I miljöer nära Kungliga Nationalstadsparken är det föredömligt att förstärka ekologiska samband och spridningskorridoren mellan Norra och Södra Djurgården.

Snötipp

I området i dag ligger en av stadens sjötippor för snö. Det är ytterst angeläget att denna funktion fungerar även framöver. Lämplig ersättningsplats för nuvarande snötipp i området behöver därmed tas fram.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden yttrar sig enligt exploateringskontorets förslag. Kontoret har aktivt medverkat till framtagandet av programmet och anser att det väl uppfyller stadens mål om utveckling av den blandade, attraktiva och hållbara staden. Ett genomförande av programmet bygger på att många aktörer samverkar för att målbilden ska uppnås.

För att integrera den nya stadsdelen i staden och uppnå målet med en trygg och promenadvänlig stad är det av största vikt att etablera ett flertal bra kopplingar till omgivningen. Kopplingarna är också viktiga för att övriga staden ska kunna komma nära vattnet i Lilla Värtan. Det är också av största vikt att stråken mellan t ex kollektivtrafik och bostäder förses med "levande" bottenväningar.

För att klara de stora investeringar i infrastruktur som programmets genomförande kommer att innebära förutsätts att bostadsinslaget i området blir av minst den omfattning som programmet föreslår.

En förutsättning för att integrera området med Gärdet och att tillskapa en bra lokalisering av Spårväg City är att bangården Värtan östra avvecklas.

Exploateringskontorets synpunkter och förslag till beslut

För att uppnå den målbild som redovisas i programmet vill kontoret framhålla vikten av att följande uppnås:

att bullret kan begränsas/avskärmas så att en stor andel bostäder kan integreras med övriga verksamheter i området

att verksamheterna i Loudden avvecklas så att transporter av farligt gods i området minimeras till förmån för stadsmässig bebyggelse

att östra bangården avvecklas till förmån för en boulevard med spårvägen i mitten

Fastighetskontoret

Fastighetskontoret anser att stor vikt skall läggas vid det offentliga rummet när exploateringen av området är omfattande med mycket tät bebyggelse. Fastighetskontoret ser positivt på det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen och att det blir en grön stadsdel som kommer vara en förebild för andra aktörer. I det fortsatta arbetet bör man finna platser för både torghandel och mindre serveringsbyggnader och även utveckla kajen som är en tillgång för området.

Idrottsförvaltningen

Föreslaget kajbad är intressant och spännande, men svårt och kostsamt att förse med tjänligt vatten. Det befintliga Kampementsbadet är att föredra och bör i stället få resurser för upprustning och modernisering. En yta för uppförande av fullstor idrottshall och 7-manna konstgräsplan bör arbetas in i förslaget.

Kulturnämnden

Kulturnämnden tillstyrker i huvudsak förslaget till program men anser att marknivåerna vid stationsbyggnaden och kommunalhuset bättre ska anpassas till byggnaderna. I kulturförvaltningens (stadsmuseets) tjänsteutlåtande anges även att ytterligare utbyggnader över vattnet bör begränsas för att värna det öppna vattnet som är ett signum för Stockholm.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet anser att den svåra bullersituationen måste ses som en utmaning i strävandet efter att skapa en god livsmiljö och inte en begränsning. Samma självklara sätt att eftersöka synergieffekter mellan verksamheter och boendeändamål och att implementera innovationer inom miljöprofileringen borde genomsyra den arkitektoniska utformningen genom att främja utvecklingen av mer avancerade lösningar för bullerdämpning. Rådet anser att det måste klargöras att hamnverksamheten inte kan komma att ha andra behov i framtiden, och om så, att en flexibilitet i området byggs in för att detta behov ska kunna mötas.

Planer på en utbyggd spårtrafik kan förutom för kollektivtrafikbehov också samutnyttjas för godstrafik.

Rådet uppfattar att planeringen för handelsändamål överdimensionerats. Det är viktigt att hitta ett relevant handelsutbud förlagt till platser som förväntas erbjuda möten och tillgänglighet i stadsrummet.

Programområdet är ett nyexploateringsområde som tål större grepp, genom en arkitektur som på ett tydligare sätt tillåts ta plats och som kan samspela med den befintliga bebyggelsen på ett spännande sätt. Här finns också ett direkt

möte mellan stad och vatten som sällan erbjuds. Rådet anser att området bör fyllas med en mer spännande arkitektur och ett attraktivt innehåll.

Stockholms Hamn AB

Förtydliganden

Stockholms hamnar utgör en del av det europeiska TEN-nätverket och är föreslaget av EU-kommissionen som så kallad CORE-hamn. En CORE-hamn ska enligt beslut ha järnvägsanslutning kopplad till det europeiska järnvägsnätet. Värta- och Frihamnsparterna har ett gemensamt tullfilter. Först vid Värtapirens färdigställande kan befintlig lastgata längs Södra kajen (inom ISPS-området) tas bort. Det som slutligen kommer att avgöra frågan om planerade bostäder kommer i konflikt med hamnverksamheten är vilka bullernivåer som kommer att beslutas i de slutliga villkoren i hamnens miljötillstånd.

Önskemål om kompletteringar

Det bör tydligt anges att en hamnfunktion ska vara ersatt av ny lösning eller placering innan dess markområde kan överlåtas till staden. Det är av yttersta vikt att den trafik som genereras från Frihamnspiren ingår i planeringen för den nya allén. Hamnen önskar en sådan komplettering.

Stockholm Vatten AB

Vattenkapacitet och leveranssäkerhet måste förstärkas inom och utanför programområdet. Nya anslutningar måste byggas från Frihamnsområdet, Tegelluddsvägen samt från Lidingövägen. Intern tryckstegring kan erfordras över nivå +25 m, vilket ej bekostas av Stockholm Vatten. Om övergripande allmän tryckstegring erfordras krävs en fristående byggrätt på lämpligt ställe.

Befintlig anläggning med avloppspumpstation strax söder om Siljaterminalen kommer med föreslagen kvartersstruktur att behöva ersättas. En ny avloppspumpstation kommer också att behövas någonstans öster om Finlandsparken.

Det är viktigt att planera markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvatten inom fastigheter. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till planerade allmänna dagvattensystem. Krav på rening av trafikdagvatten måste utredas.

Med anledning av utbyggnaden av Spårväg City måste det i tidigt skede utredas och samrådats om vilka tekniska försörjningssystem som eventuellt måste utföras som försvarsarbeten innan permanenta spårvägssträckor byggs.

MKB behöver kompletteras med avseende på vattenfrågor och specifikt de kvalitetskrav som ställs för vattenförekomsten Lilla Värtan.

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering har inga synpunkter på planeringen av området utan vill endast framföra vikten av behovet av parkeringsplatser för resande med båt i anslutning till terminalen som planeras.

Stockholm Business region AB

Det är viktigt att företagen i området kan känna delaktighet i utvecklingen. Verksamheterna i området bör också stimuleras att arbeta hållbart. Miljöprofilen för Norra Djurgårdsstaden går väl hand i hand med mål och syfte för den

s k Klimatpakten, som är ett nätverk mellan staden och näringslivet. Det är viktigt att området har en god och effektiv framkomlighet samt att säkerheten för företagen beaktas. Det är betydelsefullt att företag inom media och film kan finnas kvar och växa i området. Det är viktigt att även bygga mindre, billiga lokaler för småföretagare samt planera små butikslokaler i bottenvåningarna.

Övriga remissinstanser

Lidingö stad

Vattenkvaliteten i Lilla Värtan är en mellankommunal fråga. De marksaneringsåtgärder och dagvattenstrategier som beskrivs i programmet ger goda förutsättningar att förbättra vattenkvaliteten.

Den båthållplats som planeras i området ligger helt i linje med Lidingö stads ambition att utveckla pendelbåtstrafiken. För att båt ska bli ett attraktivt färdmedel är möjligheterna att ta sig vidare med cykel, spårväg och buss avgörande. Det är angeläget att genomförandet av Spårväg City genom området inte fördröjs.

Lidingö stad har i tidigare detaljplane- och miljöärende kring utbyggnaden av Värtapiren yttrat sig och haft synpunkter vad gäller bl. a. bullerpåverkan för boende på Lidingö. Då uttrycktes att Lidingö stad förutsatte att befintlig markanvändning på Lidingö inte påverkas negativt av störningar, samt att utvecklingen av Stockholms hamn inte heller hindrar Lidingö stads möjligheter att utveckla denna del av Lidingö på sikt, samt att det inte kan accepteras att gränsvärden för buller överskrids på Lidingö.

Fortum Distribution AB

Om planen genomförs erfordras ett antal platser för etablering av elnätstationer med tillhörande elnät. Vid placering skall stadens magnetfältspolicy beaktas likväl som placeringen bör ske minst 2 meter över medelvattennivå med tanke på framtida översvämningssrisker.

AB Fortum Värme

Problematiken i gränssnittet mellan Södra Värtahamnen och Energihamnen behöver förtydligas med avseende på förändringar i energiproduktionen. Planering och genomförande av Södra Värtahamnen behöver fortsatt koordineras med Fortum Värmes pågående verksamhet och planerade stora projekt i Energihamnen och kv Nimrod. Det är viktigt att Valparaiso planeras så att industriell verksamhet kan fortsätta bedrivas. Det är positivt med tunnel för hamntrafiken samt med gång- och cykelförbindelse mellan kv Nimrod och Valparaiso.

TeliaSonera Skanova Access AB

Inget att erinra. Skanova önskar att i ett tidigt skede medverka i planarbetet för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget.

Företagsgruppen Norra Djurgårdsstaden

Det är av stor vikt att planera så att framtida konflikter, buller etc. mellan boende och företag kan undvikas. Det är ett krav att befintlig företagsverksamhet påverkas så lite som möjligt under byggtiden.

Spårväg City innebär att området får utmärkta kommunikationer med övriga staden, men behöver förstärkas med busstrafik. Det är viktigt att spårvägens

hållplatser blir strategiskt placerade. Det måste även planeras för ordentligt med parkeringsplatser i området; både för anställda och besökare.

Yrkestrafiken måste få tillgång till lastzoner på strategiska platser i området. För att lättare hitta till företagen bör enligt vår mening planeras för ett skyltprogram.

Stockholms handelskammare

Programförslaget saknar analyser av det framtida kapacitetsbehovet för hamnverksamheten, vilket behöver utredas noga innan det är möjligt att gå vidare med planeringen. Konsekvenserna för gods- och passagerartrafiken måste klart framgå av programmet innan det kan godkännas. Om Södra Värtan skall bebyggas med bostäder måste det säkerställas att de ljudkrav som ställs inte hämmar hamnverksamheten. Oljehamnen i Loudden kan inte avvecklas innan ett realistiskt alternativ finns. Därför bör inte planeringen utgå från att oljehamnen kommer att försvinna.

Kollektivtrafik på vattnet är positivt men kräver bra anslutningar till annan kollektivtrafik. Exploateringen behöver ta hänsyn till företagen inom området. En östlig förbindelse är enligt Handelskammarens uppfattning nödvändig för att avlasta innerstaden. Trafiksystemet i området måste därför anpassas för en framtida östlig förbindelse. Det är viktigt att gatumiljön utformas så att godshantering, angöring och parkering kan ske på ett sätt som inte hindrar den rörliga trafiken. Handelskammaren anser att en parkeringsnorm på 0,5 för de nya bostäderna är otillräcklig.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen

Stockholmskretsen noterar med stor uppskattning miljöambitionen och att kontoret försöker hålla ner höjden på byggnaderna i området. Det är positivt med träd längs gatorna och med gröna tak, då området har stor brist på grönytor. Den planerade kvartersparken föreslås utökas till det dubbla.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Utile Dulci 2 HB (c/o Humlegården Fastigheter AB)

Det är bra med höga miljöambitioner men de högt ställda skall-kraven går inte att genomföra i alla delar för varje projekt. Föreslagen bro längs stråket mellan Valparaiso och T-stationen landar inom kv Bremen där det är stor nivåskillnad. Det är positivt med en bro då den skulle kunna integreras med en ny byggnad enligt fastighetsägarens planer. Om exploateringen inte kan komma till stånd ses negativt på bron då den inverkar menligt på fastigheterna.

AFA Fastigheter (Lybeck 2 och Ladugårdsgärdet 1:51)

Alléplatsen skulle kunna minska i omfattning och ge utrymme för mer stadsrumsbildande bebyggelse. AFA utvecklar gärna sina fastigheter så att de på bästa sätt bidrar till att accentuera de urbana platser som programmet pekar ut. En hög och karaktärsfull byggnad i mötet mellan Tegeluddsvägen och allén skulle skapa en tydlig och intressant markering. För allén kommer utvecklingen av kvarterets långsida att vara av stor betydelse. Det är inte positivt med en struktur som kräver att man förändrar del av fastigheten till gatumark. Möjligheten att riva och ersätta byggnaden kan uppstå men får inte utgöra en förutsättning för programmet utan ingående diskussion med fastighetsägaren.

Brf Hamnen

Brf Hamnen anser att hamnområdet bör utformas som en naturlig förlängning av den befintliga Gärdesbebyggelsen och ta hänsyn till de låga byggnader som redan finns i området. Man anser inte att programförslaget stämmer överens med det. Hamnområdet bör i stället präglas av mer luft och öppna ytor mellan husen. Inbyggda gårdar bör undvikas och olika byggnader bör ha mer varierande höjder. En sådan lösning blir vackrare och mer tilltalande. Den kan göras helt förenlig med den planerade mängden av bostäder och arbetsplatser och samtidigt ta rimlig hänsyn även till bostadsrättsföreningens intressen av en fortsatt känsla av öppenhet, med ett visst mått av bevarad fri sikt mot vattenspegeln från föreningens hus.

Övriga, ej sakägare

YIMBY

Den för detta exceptionellt centrala läge mycket låga exploateringsgraden ses som högst anmärkningsvärd. Det är problematiskt med den nästan helt enhetliga takhöjd som redovisas. En varierad arkitektur och fysisk utformning är helt avgörande för att skapa en intressant, trivsamt och välfungerande miljö. Helt slutna kvarter bör byggas för att lättare hantera bullret. Att bygga riktigt högt och placera bostäder högt upp och längre från bullerkällan är ett annat sätt att komma tillrätta med problematiken. Mer än ett halvdussin siktlinjer sammanfaller i skärningen mellan Södra Hamnvägen och Tegelluddsvägen vilket gör platsen till ett utmärkt läge för en arkitektoniskt intressant fondbyggnad. Yimby föreslår att antalet lägenheter inom området påtagligt ökas utan att ge avkall på mängden arbetsplatsyta.

Planen för Värtaområdet måste ta hänsyn till möjligheten att förlänga tvärbanan förbi området. Det är oerhört viktigt att Lindarängsvägen och Lidingövägen som kopplingar mellan Värtastaden och resten av staden förstärks avseende urbanitet/ stadsmässighet. Nationalstadsparken bör mötas med en tät stadsbebyggelse. Hjorthagsmotet bör göras mindre dominerande.

En miljöstadsdel värd namnet bör inte bidra till miljöproblem på andra håll i regionen, vilket blir fallet om möjligheterna till tät innerstadsbebyggelse inte tas tillvara. Den klimatneutralitet som eftersträvas bör således gälla på regionnivå.

Per Olof Fredriksson, Sandhamnsgatan

Önskvärt med bostadsområde och sociala aktiviteter, men inte möjligt om området ska fortsätta ge utrymme för kryssningstrafik, petroleumhantering, ett växande Värtaverk med mera. Kryssningstrafiken innebär miljöförstörelse i skärgården och skapar besvärande bullerproblem. Transporter med gods från färjorna medför buller och partikelutsläpp och utgör en riskfylld hantering i anslutning till bostäder och arbetsplatser.

I förslaget redovisas normala hushöjder till skillnad från tidigare förslag på höga hus som skulle störa stadsbilden. Frågan är om den redovisade skalan är den som kommer att gälla när detaljplanerna slutligen ska antas.

Har man i bullerberäkningarna använt sig av angivna trafikflöden och har man i så fall kompenserat för den högre andelen tunga fordon i området? Flödena är betydligt mindre än de som tidigare redovisats i MKB till detaljplan för Casa blanca 1. Enligt sökta tillstånd för verksamheterna vid Loudden skulle de farli-

ga transporterna öka med ca 170 procent. Har riskanalysen tagit hänsyn till detta?

Kommande förändringar och utökningar av Fortums verksamhet vid Värtaverket kan komma att medföra mycket långvariga störningar in i programområdet.

En miljömedicinsk bedömning behöver göras med hänvisning till socialstyrelsens yttrande vid miljöprovningen av Värta- och Frihamnen. Det är ännu viktigare nu när området planeras för en stor befolkningsökning. Det lågfrekventa ljudet kan uppfattas på mycket stora avstånd från källan och dess påverkan på människor är större än från icke lågfrekvent ljud.

Sune Gustafsson, Enskede Gård

Positivt att man följer upp resultatet från Hammarby Sjöstad vad beträffar stadsplanemönster, bostadskvarter och spårvägsmatning. Dåligt att man inte klarar av kollisionen mellan den mänskliga skalan i bebyggelse och övermänsklig skala på kryssningsfartyg. Stad och hamn är inte i samverkan. Kajkonturen är helt uppsplittrad Loudden – Energihamnen. Föreslår helhetsgrepp mellan Loudden – Lidingöbron där bostadsbebyggelsen avslutas mot kajerna med planterad paradgata á la Strandvägen och med småbåtar utmed kajen. Parallellt med och utanför kajen föreslås ett vattenområde fram till en avskild och långsträckt pir i nord-sydlig riktning med utsida för angöring av kryssningsfartyg. Piren kopplas till kajerna med bro(ar) för bil- och gångtrafik.

NCC Property Development AB

Det är i NCCs mening av yttersta vikt att Hamnpåfarten utformas för att kunna hantera de stora trafikflöden som hamntrafiken genererar utan stora störningar i den nya stadsdelen. Möjligheten att bygga ut över spårområdet längs Lidingövägen i nordvästra kanten av Kv. Valparaiso innebär att byggrätter kan tillskapas och ger en bättre upplevd miljö.

Möjlig omfattning av bostäder inom Kv. Valparaiso behöver klargöras då konflikt med buller från hamnverksamhet och bangården föreligger. Bangårdsfrågan bör klargöras då bangården styr boulevardens förverkligande samt den föreslagna bebyggelsens utbredning i väster. Spårvägens och hållplatsens läge i höjd och plan inom Valparaisoområdet behöver fastställas.

NCCs uppfattning är att de föreslagna gång- och cykelbroarna till Hjorthagen och Gärdet har mycket stor betydelse för den framtida integrationen mellan verksamheterna i stadsdelarna Hjorthagen, Gärdet och Norra Djurgårdsstaden. NCC vill framhålla vikten av att Valparaisotorget dimensioneras och formges för ett intensivt stadsmässigt liv över dygnet och anser att torgets relativa öppenhet mot omgivningen, utbredning och relation till Boulevarden behöver studeras ytterligare.

Kravställningen om max 4 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA kontor uppfattas som ett för hårt ställt krav trots den relativt goda kollektivtrafiksituationen i framtiden.

Nina Hjerpe m fl

Det är viktigt att man ska bevara de träd som finns däromkring, då detta betyder så mycket för vår livsglädje, trivsel och för syrets skull, vilket påverkar alla

som promenerar och vistas däromkring vid olika tillfällen. Även djuren blir påverkade.

Pilotprojekt SjöVägen

Sjövägen är ett pågående pilotprojekt där pendelbåtstrafik testas på sträckan centrala Stockholm – Nacka – Lidingö – Frihamnen. En utvärdering visar att turen är populär och att det finns goda förutsättningar att utveckla trafiken.

Djurgården – Lilla Värtans miljöskyddsförening

Sverige saknar en nationell hamnpolitik. Stockholms hamnars Vision 2015 är grundad på felaktiga slutsatser. Det konstateras att bebyggelsen i Södra Värthamnen kommer att på alla sidor och på kort avstånd omges av bullrande, förorenande och farliga verksamheter. Det är ofattbart och fullständigt oansvarigt att de ”förtroendevalda” och sakkunniga ens överväger att bygga bostäder i området.

Avvecklingen av Louddens oljehamn har kommit av sig. Följden blir att i stort sett hela kajområdet blir avstängt för allmänheten av säkerhetsskäl, samt att transporter med farligt gods blir kvar och ökar, med olycksrisker som följd.

Det enda godtagbara alternativet, då Staden nu valt att prioritera färje- och kryssningsrederierna på bekostnad av medborgarna, är att driva kontorisering- en till sin spets: inga bostäder får byggas i Södra Värthan.

Kerstin Levander, Lidingö

Varför måste man bygga bostäder så otroligt nära bullriga miljöer? Huskropparna i förslaget upplevs som trista, stela, platta, raka, långa, kantiga, klosslika, ogästvänliga därtill helt platta tak, ja väldigt likartad bebyggelse! Är förslaget en spännande internationell entré till Stockholm? Variera bebyggelsen med mjukare former och några ”skrapor” som skapar ljus och utsikt för fler och med utbredd trevåningsbebyggelse för att få sammanhängande gatustråk. Strandpromenaden ser väldigt fjuttig ut.

Hans Guldevall, student KTH

Vad hände med de höga byggnader som illustrerades på de tidiga visionsbilderna? Om vi vill skapa ett Stockholm i världsklass vore det väl ett ypperligt tillfälle att ta tillvara denna plats och göra något extraordinärt. Låt husen variera mellan 5 och 35 våningar från kvarter till kvarter så att en intressant stadsbild skapas som slår turisterna med häpnad! Det finns inte så många platser kvar att expandera innerstaden på, så det mest hållbara vore väl att bygga så många bostäder och kontor som möjligt på denna centrala plats?

Föreningen Östermalm

Vi ser mycket positivt på helhetsgreppet med kvartersformer och rätvinkligt gatusystem och att endast ett högt hus föreslås längst ut på färjeterminalen. Detta stadsbyggnadsuttryck är karakteristiskt för Stockholms vattennära bebyggelse. Däremot förespråkas en mer enhetlig och lägre höjd på bebyggelsen till sex-sju våningar. Det är viktigt att föreslaget torg i Valparaiso blir tillräckligt stort och får en högklassig arkitektonisk utformning.

Om det visar sig inte vara möjligt att avveckla järnvägsspåret föreslår vi att spårvägen flyttas till Tegelluddsvägen. Detta läge skulle ge många fördelar ef-



tersom underlaget blir bättre och spårvägen då kan försörja även de som bor på Gärdet.

Thomas Driessen

Har planerna ändrats så att det inte längre blir höghus? Om ja, varför? En sådan planändring innebär en påtaglig försämring av de nya områdena.

Malin Olsson
planchef

Klas Groth
planhandläggare