



Handläggare: Klas Groth
Tfn 08-508 273 74

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför fortsatt planarbete för Södra Värtahamnen (Ladugårdsgärdet 1:9) i stadsdelen Ladugårdsgärdet

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet för Södra Värtahamnen och uppdrar åt kontoret att fördjupa underlaget för kommande detaljplaner genom kompletterande utredningar i enlighet med utlåtandet.

Susanne Lindh

Bo Bergman

Malin Olsson

Sammanfattning

Ett förslag till program för ny, blandad bebyggelse i Södra Värtahamnen har upprättats och varit föremål för samråd under våren 2012. Till programmet hör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Inkomna synpunkter 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

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

förutsättningar utreds vidare. I det arbetet ingår bland annat att undersöka möjligheter för fler bostäder inom området.

Efter genomförda studier enligt tjänsteutlåtandet avser kontoret återkomma med en ny lägesredovisning och ett bearbetat program inom ungefär ett år, med förslag att programmet vid det tillfället godkänns som helhet som underlag för fortsatt planläggning av området.



Illustration: Vy över kajen, med fartyg i Värtahamnen i bakgrunden (Rosenbergs arkitekter)

Utlåtande

Bakgrund

Planeringen av Norra Djurgårdsstaden påbörjades redan 2001 med ett övergripande program för stadsutvecklingsområdet, i enlighet med Stockholms översiktsplan 1999. Detta program har sedan följts upp av ett fördjupat program för Hjorthagen (Gasverksområdet), likaväl som ett antal detaljplaner. En utbyggnad av Hjorthagen har inletts och inflyttning sker i den första bostadsetappen under hösten 2012.

En process kring detaljplaner har även påbörjats för Södra Värtahamnen med utgångspunkt från det övergripande programmet. Planeringsinriktningen var i huvudsak bostadsbebyggelse, och staden kunde efter genomfört samråd kring dessa (2005) konstatera att planeringsförutsättningarna behövde förtydligas och vidareutvecklas, bland annat avseende relationen till riksintresset Stockholms hamn. I samband med samrådet fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag (2006-03-16 § 11) att liksom för Hjorthagen upprätta ett Fördjupat program för Södra Värtahamnen.

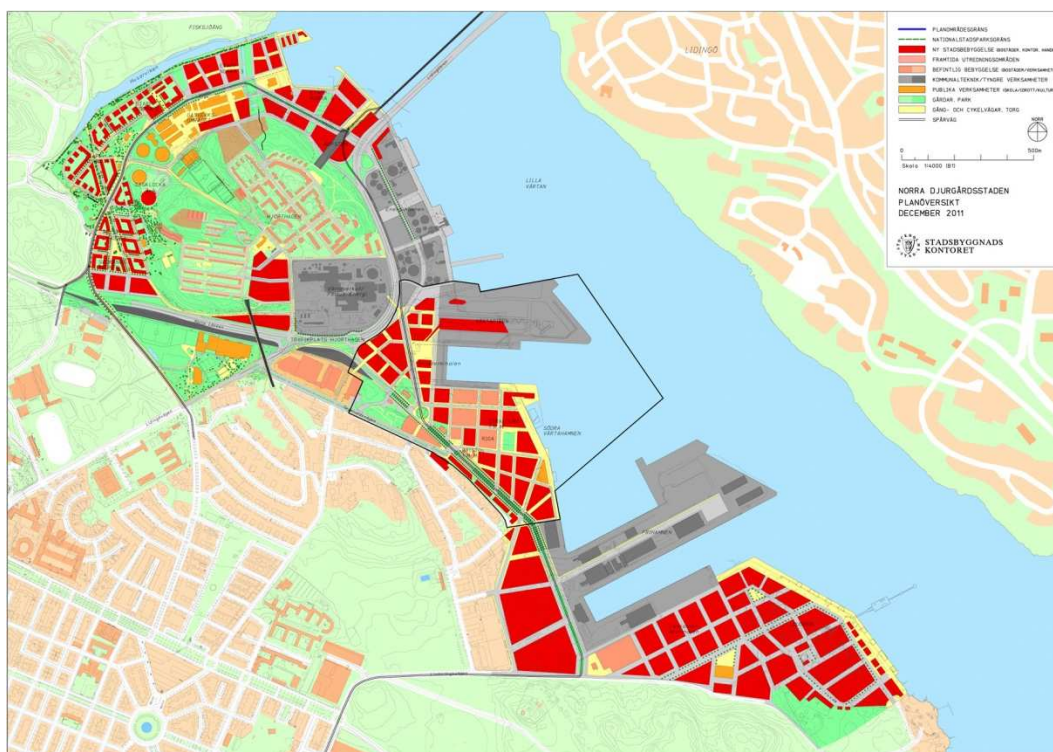


Illustration: stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsskogen med delområdet Södra Värtahamnen inom illustrerad avgränsning.

Parallellt och samordnat med stadens planering har Stockholms Hamnar genomfört ett visions- och strategiarbete med syfte att belysa hur en utveckling av hamnverksamheten kan vara förenlig med den planerade stadsutvecklingen. Strategin innebär bland annat att den tyngre hamnverksamheten flyttas till alternativa lägen i regionen och att Värtahamnen och Frihamnen omstruktureras vad avser kryssnings- och färjeverksamheten så att markytor frigörs för ny bebyggelse. Stockholms Hamnar har under 2011 erhållit miljötillstånd för dels hamnverksamheten och dels en utbyggnad av Värtapiren. Denna utveckling har skapat förutsättningar att färdigställa ett fördjupat program för området, i enlighet med stadsbyggnadsnämndens beslut.

Programförslaget

Det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen har utformats utifrån det övergripande syftet 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.

Programmet illustrerar en ny stadsdel för verksamheter, bostäder och service. Bebyggelsestrukturen bygger vidare på befintliga kvarter och ett gatunät som har sitt ursprung i de industrispår som tidigare sträckt sig fram till kajen i ett solfjädersmönster, vilket ger fria siktlinjer ut mot Lilla Värtan från stora delar av området. Med hänsyn till det buller som genereras från hamnverksamheten (externt industribuller) föreslås att kontorsbebyggelse lokaliseras närmast Värtapiren och Frihamnspiren, där hamnverksamheten äger rum. Bostadskvarteren grupperas i huvudsak runt den centrala kvartersparken, skyddade från hamnbuller av omgivande kontor. Sammantaget bedöms området kunna innehålla 1000-1200 bostäder och ca 25 000 arbetsplatser. I och omkring kvarteret Valparaiso föreslås en större handelsplats i kombination med kontor, kulturella aktiviteter och ett inslag av bostäder. Valparaiso blir också en viktig knutpunkt där den nya Tallink Silja-terminalen kopplas ihop med buss, spårväg och den närbelägna tunnelbanan.

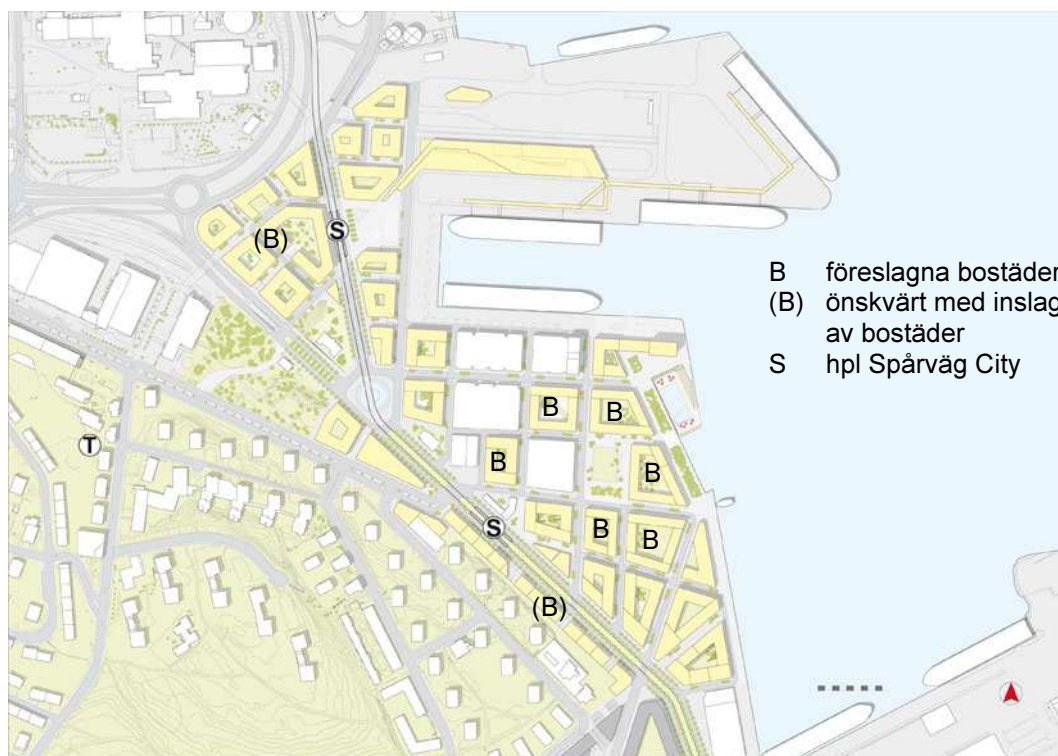


Illustration: Situationsplan över ny bebyggelse inom Södra Värtahamnen (Rosenbergs arkitekter)

Området Södra Värtahamnen är idag avskuret från omgivande stadsdelar genom Lidingövägen och Värtabanans östra bangård. För att integrera den nya stadsdelen i staden och skapa trygga och tillgängliga förbindelsestråk med bl a Hjorthagen och Gärdet föreslås flera åtgärder. Den viktigaste är att östra bangården avvecklas. Stadens bedömning är att dess funktion kan inrymmas inom den västra bangården genom att den byggs om och effektiviseras, samtidigt som markutnyttjandet som helhet blir mer effektivt. Över Norra länken/Lidingövägen respektive avfarten mot Södra Hamnvägen föreslås generösa gång- och cykelbroar för att knyta ihop delområdet Valparaiso med Hjorthagen och Gärdet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att hela programområdets genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18 § eller MB 6 kap 11 § så att en miljöbedömning behöver göras. En MKB för programområdet Södra Värtahamnen har därför tagits fram för att belysa miljökonsekvenser för området ur ett helhetsperspektiv och tidigt i planprocessen. I MKB:n tydliggörs vilka frågor som behöver studeras ytterligare och mer detaljerat i det efterföljande detaljplanarbetet. Ytterligare studier behövs huvudsakligen av stads- och landskapsbild, risker, buller, föroreningar i mark och sediment, hantering av dagvatten samt klimatanpassning. För respektive detaljplan kommer en behovsbedömning och en fördjupnings-PM med utgångspunkt i den övergripande MKB:n att upprättas.

Programsamrådet/sammanfattning av synpunkter

Programsamråd har hållits mellan 30 januari och 23 mars 2012. Under samrådstiden hölls två samrådsmöten i form av öppet hus på Norra Djurgårdsstaden Innovation på Hangövägen i programområdet. Totalt kom cirka 30 personer för att ta del av planscher och modeller och diskutera med stadens representanter på plats.

Flera av de yttranden som kommit in från remissinstanser och intresseorganisationer berör relationen till **riksintresset Stockholms hamn**. Hamnen ingår i det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och i den så kallade Nordiska triangeln. *Länsstyrelsen*, *Trafikverket* och *Stockholms hamnar* med flera menar att den nya bebyggelsen måste anpassas så att hamnens utveckling och framtida verksamhet inte äventyras.

Föreslagen bebyggelse påverkas av såväl **trafikbuller** som **externt industribuller** från hamnverksamheten. Riktvärdena för industribuller riskerar att överskridas i vissa delar av bostadsbebyggelsen. Enligt *länsstyrelsen* behöver staden visa att bullret inte överskrider gällande riktvärden för nyetablerad industri. För närvarande saknas underlag för att medge avsteg med kompensation genom tyst sida.

En inledande **riskanalys** har tagits fram som beskriver förekomsten av transporter av farligt gods inom och i anslutning till området. *Länsstyrelsen* och *Storstockholms brandförsvar* menar att underlaget är otillräckligt för att bedöma om ett genomförande av programförslaget är lämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och risken för olyckor.

I programmet föreslås att **Värtabanans** östra bangård avvecklas till förmån för en ny huvudgata, allén, som även inrymmer Spårväg City. Såväl *Länsstyrelsen* som *Trafikverket* anser att staden behöver visa att dess funktion i stället kan tillgodoses på annan plats, för att undvika negativ påverkan på riksintresset hamn. *Exploateringsnämnden* framhåller vikten av att östra bangården avvecklas, för att den målbild som redovisas i programmet ska uppnås.

I många yttranden, främst från sakägare och övriga men även remissinstanser som *Östermalms stadsdelsnämnd* och *Skönhetsrådet*, lyfts frågor om **arkitektur och**

gestaltning. Området anses ha förutsättningar att inrymma en mer spektakulär och storskalig arkitektur som kan samspela med befintliga strukturer i landskapet. Samtidigt uttrycker bland annat *Brf Hamnen* den motsatta uppfattningen, att hamnområdet bör utformas i en lägre skala, med hänsyn tagen till befintliga bostäder på Gärdet.

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att genomföra en **antikvarisk förundersökning** för att beskriva och värdera programområdet som helhet, med utgångspunkt från riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården, dess motivering och uttryck.

Flera remissinstanser betonar vikten av att utveckla en **grönstruktur** med hög kvalitet i området, mot bakgrund av den föreslagna höga exploateringsgraden. *Länsstyrelsen* efterfrågar ett tydligare underlag för att bedöma den nya bebyggelsens påverkan på Nationalstadsparken.

När det gäller frågor om **trafik och kommunikationer** finns ett brett stöd bland remissinstanserna för de ambitioner programmet redovisar i syfte att stimulera ett hållbart resande. Flera betonar särskilt vikten av att tillgodose en god tillgänglighet för fotgängare och cyklister, med trygga och effektiva kopplingar inom området och till omgivande områden. Framkomligheten för kollektivtrafiken behöver också prioriteras, bland annat genom särskilda kollektivtrafikkörfält. Kollektiv båttrafik med hållplats inom området ses som ett positivt inslag. Några företrädare för näringsliv och byggherrar anser att det måste planeras ordentligt med parkeringsplatser i området och att föreskrivna parkeringstal är otillräckliga.

Stadsbyggnadskontorets 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 kontorsenklaver 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, kajanläggningar 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.



Illustration: Princip för hur bostäder (gult) föreslås lokaliseras centralt i området med omgivande kontor och verksamheter som skydd mot buller från vägtrafik och hamnverksamhet

Fortsatt arbete

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 (se bild sid 4), 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
- programområdets samlade kulturmiljövärden, med utgångspunkt från riksin-tresset Stockholms innerstad med Djurgården
- hur ny bebyggelse inom programområdet påverkar Nationalstadsparken
- en vidareutveckling av stadsbyggnadsprinciperna för området med utgångs-punkt från bland annat ovanstående aspekter, avseende bebyggelsens karaktär och arkitektoniska gestaltning inklusive ett utvecklat förhållningssätt till om-rådets 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 utgångs-punkt 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 hamnfunk-tioner 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 plane-ring 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 dock de aspekter som beskrivs här tas i beaktande. Ett start-pm för kv Antwerpen (2011-21976-54) beräknas behandlas av nämnden i oktober 2012.

Kontoret avser återkomma med en ny lägesredovisning och en komplettering av programmet inom ungefär ett år, med förslag att programmet vid det tillfället godkänns som helhet som underlag för fortsatt planläggning av området.

Slut