

Granskningsutlåtande

Detaljplan för fastigheterna Starkströmmen 2 och 4 m.fl. i stadsdelen Hjorthagen i Stockholm

Dp 2013-14796

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	3
Synpunkter inkomna under granskning.....	4
Remissinstanser	4
Länsstyrelsen	4
Stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	7
Storstockholms brandförsvär (SSBF).....	10
Stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	12
Trafikverket.....	15
Stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	16
Övriga remissinstanser.....	18
Stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	22
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	26
Stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	26
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	27
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	27

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en driftdepå med tillhörande byggnad för Trafikverkets verksamhet för Norra länken. Inom fastigheterna Starkströmmen 2 och 4 möjliggörs uppförande av ett nytt kontorshus i Vasakronans regi.

Planförslaget har varit utställt för granskning under perioden 14 september 2022 – 12 oktober 2022. Under granskningen har 20 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser och berörda sakägare har ingen erinran mot planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller risker med transporter av farligt gods, dagvatten- och skyfallshantering och önskar kompletteringar och förtydliganden i planbeskrivningen och på plankartan.

Länsstyrelsen framför att kommunen inte visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten och människors säkerhet och risker för olyckor kopplat till hantering av farliga ämnen och närhet till

Värtaverket/Energihamnen. Trafikverket som sakägare och berörd byggaktör önskar att prognosår 2040 ligger till grund för trafikuppgifter samt att hänsyn vid byggande och dagvattenhantering tas till riksintresset Norra länken. Elementica önskar en godtagbar lösning för angöring till och sophantering på fastigheten Starkströmmen 5. Inga närboende har framfört synpunkter.

Med anledning av inkomna synpunkter har utredningar för risk, dagvatten och luftkvalitet uppdaterats. En utredning om vibrationer och stömljud har upprättats. En uppdatering av trafikmängder på Norra länken har gjorts.

Inkomna synpunkter både under granskningsskedet och efterföljande planarbete har föranlett följande förändringar i plankartan.

- Planbestämmelse (b1) har kompletterats med ordet stomme för att stärka fasaders motståndskraft vid olycka med farligt gods.
- Planbestämmelse (b5) om att ingen lastöverföring från bärande konstruktion får belasta kulvert inom områden betecknat (u1) och (u2) har tillförts på plankartan för vattenledning under kontorshus för Stockholm vatten. Planbestämmelser (n2) och (n3) för dagvattenåtgärd har

ändrats från att ange kubikmeter till att ange kvadratmeter för att uppfylla plan- och bygglagen. Ordet ska här bytts till ordet får.

- Planbestämmelse om att en mindre del av marken ska vara genomsläpplig har tagits bort för att infiltration inte ska ske inom område där markförorening upptäckts.
- Planbestämmelse (m) att byggnad ska utföras så att stömljud inte överstiger ljudnivå 45 dBA (fast) har tillförts på plankartan för att motverka störning från tunnelbanan.
- Planbestämmelse (ej parkering) har tillförts på plankartan för område under tunnelbanebro för att tillmötesgå Trafikförvaltningen.
- Planbestämmelser u1 – u4 har kompletterats med orden vatten- och avloppsledningar på begäran av Stockholm vatten.
- Mindre justeringar av egenskapsgränser och höjdangivelser har gjorts på plankartan.
- Mindre redaktionella ändringar och förtydliganden i skriften text och illustrationer har gjorts på plankartan.

Planbeskrivningens redovisning av risk- och dagvattenhantering har kompletterats och förtydligats utifrån uppdaterade utredningar. I övrigt har redaktionella ändringar och förtydliganden gjorts i texter och bilder i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att revideringarna som tillförts plankartan inte föranleder krav på ny formell granskning. Detta då revideringarna i huvudsak endast har till syfte att tydligare säkerställa sådant som är detaljplanens ursprungliga syfte, samt inte påverkar en bredare allmänhet.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra en driftdepå med tillhörande byggnad för Trafikverkets verksamhet för Norra länken inom fastigheten Hjorthagen 1:1. Inom fastigheterna Starkströmmen 2 och 4 möjliggörs uppförande av ett nytt kontorshus. Planområdet ligger inom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden och de nya byggnaderna syftar till att ingå som en del i utvecklingen med en tätare och mer varierad stadsbebyggelse. Planen syftar även till att hantera risker med farligt gods och dagvattenhantering. Planen reglerar även utförande- och utformningsbestämmelser för de nya byggnaderna.

Granskning

Aktuellt planförslag har varit utställt för granskning under perioden 14 september 2022 – 12 oktober 2022. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2022-09-14 samt med annons i tidningen Mitt i Östermalm 22-09-17. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande till inkomna synpunkter från länsstyrelsen, Storstockholms brandförvar och Trafikverket görs i anslutning till respektive instans. Övriga instanser, sakägare med flera bemöts samlat.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen (bedömning i sin helhet)

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten och människors säkerhet och risken för olyckor kopplat till hantering av farliga ämnen inom närliggande verksamhet på fastigheten Nimrod.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt dagvattenutredningen (WSP 2022-08-26) avses ett duplicerat ledningsnät anläggas och i framtiden leda dagvatten till Lilla Värtan. Av planbeskrivningen framgår dock att denna åtgärd är framtida och eventuell. Recipienten är för närvarande Strömmen och inte Lilla Värtan som anges i utredningen och planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser därför att föroreningsbelastningen ska jämföras med miljö kvalitetsnormerna för Strömmen.

Enligt dagvattenutredningen kommer föroreningsbelastningen på recipienten att minska efter föreslagen rening. Den modell som används för beräkning av föroreningshalter i dagvattnet, Stormtac, använder sig av schablonvärden för olika markanvändningstyper. Den tar inte hänsyn till kända föroreningar i marken. De miljö tekniska undersökningarna (Sweco 2016-06-01 och Struktor

2018-02-28) har funnit föroreningar i halter över riktvärdet för känslig markanvändning inom planområdet. Om dessa föroreningar inte tas om hand korrekt riskerar de att förorena recipienten. Det gäller bland annat bly, kvicksilver och PAH-M (dit antracen räknas) vilka har klassificerats i den lägsta statusklassen i både Strömmen och Lilla Värtan. För att inte riskera försämring på ett otillåtet sätt får inte koncentrationerna av dessa ämnen öka. Dagvattnet kan på grund av att halterna är beräknade utan hänsyn till dessa föroreningar innehålla högre halter än angivet i dagvattenutredningen. Kommunen behöver revidera beräkningarna av föroreningshalten i dagvattnet före och efter rening, och beskriva vad som behöver göras för att föroreningarna inte ska nå recipienten.

Länsstyrelsen bedömer sammantaget och mot bakgrund av ovanstående att planförslaget innebär en risk för att miljö kvalitetsnormer för vatten inte följs för vattenförekomsten Strömmen.

Risk och säkerhet

Transporter med farligt gods och hantering av farliga ämnen

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär risker för människors säkerhet med anledning av bebyggelsens närhet till farligt godstransporter på väg till/från Värtaverket.

I samrådet konstaterade Länsstyrelsen att planförslaget saknade en beskrivning av riskkällorna samt en sammanvägd riskbedömning. Kommunen har nu kompletterat planhandlingarna med en redovisning av riskkällorna samt tagit fram PM Risk (Projektstaben, 2018-03-01). Kompletteringen är dock inte tillräcklig för att kunna bedöma att marken är lämplig för föreslagen användning med hänsyn till människors säkerhet och risken för olyckor.

Sammanvägd riskbild för planområdet

Planområdet ligger vid Värtaverket som utgör en riskkälla. Detta eftersom verksamheten hanterar farliga ämnen och på grund av att transporter med farligt gods sker till och från verksamheten förbi planområdet. Även på Norra Länken intill planområdet transporteras farligt gods. I planbeskrivningen redovisas en samlad bedömning avseende risker. Länsstyrelsen anser inte att den samlade bedömningen är tillräckligt tydlig i planhandlingarna. Exempelvis står det att vidtagna skyddsåtgärder bedöms bidra till en låg samhällsrisknivå, trots att någon beräkning av samhällsrisk inte har redovisats. Vidare står det i planbeskrivningen att de olika verksamheternas dominoeffekter har inkluderats i den samlade bedömningen avseende störningar och risker. Bedömningen som rör dominoeffekter framgår dock inte av planhandlingarna. Analysen av risker i PM Risk innehåller också information och redovisning av risknivåer som är inaktuella, vilket i vissa fall konstateras i nämnda

PM. Detta bidrar till otydlighet kring grunden för bedömning av risken samt behovet av riskreducerande åtgärder.

Kommunen har mot bakgrund av ovanstående inte visat att planförslaget är lämpligt med hänsyn till människors säkerhet och risken för olyckor.

De synpunkter Länsstyrelsen lämnar nedan förtydligar det behov av komplettering och förtydligande i planhandlingar och tillhörande underlag som vi bedömer behövs för att kunna säkerställa att planen inte medför risker för människors säkerhet.

Risker vid Värtaverket

Inom kvarteret Nimrod hanteras enligt riskutredningen flera farliga ämnen som inte analyseras vidare i riskutredningen. Detta gäller bland annat vätgas och acetylen, vilka är mycket brännbara gaser. Beroende på placering inom Nimrod kan olyckor med dessa ämnen innebära en risk för planområdet. Eftersom det saknas en analys av konsekvenserna för olyckor med vissa av de farliga ämnena som hanteras inom kvarteret Nimrod anser Länsstyrelsen att kommunen inte har visat att planen är lämplig utifrån människors säkerhet.

Bedömningen av riskerna vid Värtaverket utgår från den nuvarande verksamheten och i stora delar från verksamhetens säkerhetsrapport (WSP, 2016). Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utgå från vilka förändringar som är möjliga att genomföra för verksamheten inom ramen för gällande tillstånd och om möjliga förändringar kan påverka risken inom planområdet. Kommunen behöver utifrån bedömningen ta ställning till om de åtgärder som regleras på plankartan är tillräckliga för att säkerställa markens lämplighet.

Transporter av farligt gods på Jägmästargatan

I riskutredningen står att det sker 180–190 transporter per år med ammoniak till Värtaverket via Jägmästargatan. Inom Värtaverkets fastighet Nimrod 7 hanteras även andra farliga ämnen, såsom brandfarlig gas som enligt planbeskrivningen också transporteras via Jägmästargatan.

I planhandlingarna finns ingen riskbedömning med hänsyn till dessa planeringsförutsättningar. Det går inte att utläsa om planens utformning tar höjd för risken med en olycka med varken farligt gods på väg eller en olycka med brandfarlig gas. Det finns därför inte heller någon möjlighet att bedöma att avsaknaden av reglerande skyddsåtgärder i plankartan är acceptabel med hänsyn till risken för olyckor. Vid så pass korta avstånd mellan riskkällan och planerad bebyggelse, utgår vi i vår riskbedömning från konsekvenserna av en eventuell olycka med farligt gods oberoende av sannolikheten.

Sammantaget bedömer Länsstyrelsen på nuvarande underlag att kommunen inte har visat att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors säkerhet och risken för olyckor.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Recipient

I dagvattenutredningen adderas miljökvalitetsnormen för Strömmen. Kommunen föreslår dock att recipienten Lilla Värtan behålls då Lilla Värtan i framtiden kan komma att bli recipient för planområdet. I dagvattenutredningen förtydligas vad som gäller i dagsläget och vad som kan komma att gälla i framtiden. Planerad bebyggelse försämrar inte förutsättningarna att nå satta Miljökvalitetsnormer (MKN) oavsett recipient.

Markföroreningar

De miljötekniska undersökningarna som länsstyrelsen nämner har utgjort underlag för detaljplanen. Dessa har efter granskningen kontrollerats av dagvattenkonsult och kommer att beskrivas i dagvattenutredningen. Värdena ligger under riktvärden för mindre känslig markanvändning (vilket är vad som anläggs) i de punkter som har jämförts. Dagvattenlösningarna inom området måste anläggas täta, på samma sätt som har gjorts inom andra delar av Norra Djurgårdsstaden. Detta framgick inte tydligt i utredningen eller planhandlingarna. En beskrivning har lagts till i dagvattenutredningen om detta samt att det inte kommer bidra till eventuell ökning av infiltration genom förorenade massor.

Planområdet är idag nästan helt hårdgjort och det kommer inte att ändras. De delar av Stormtac-beräkningen som påverkas av existerande markföroreningar är därmed del av basflödeskomponenten, som är redovisad i dagvattenutredningen, men som är oförändrad och opåverkad av den aktuella planen. Huvudsyftet är att redovisa att planen inte ökar utsläppet av föroreningar, därför bedöms att beräkningarna inte behöver revideras. De lösningar och beräkningar som används är i linje med hur resterande delar av Norra Djurgårdsstaden har planerats. Utifrån uppdaterad och kompletterad dagvattenutredning har planbeskrivningen uppdaterats med ny text som beskriver föroreningsgrad före och efter rening och vilka åtgärder som behöver vidtas.

Tidigare samordning, sammanvägd riskbild

Stadsbyggnadskontoret har i vårt ställningstagande nedan tagit hjälp av den utredare som upprättat riskutredningen. Det finns utmaningar med att studera samhällsrisk inom enskilda detaljplaner. Mot denna bakgrund togs det i samråd med

Länsstyrelsen fram en översiktlig riskutredning för Stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden under 2016. Inom ramen för denna riskhanteringsprocess bedrevs en omfattande samordning med intressenter såsom Länsstyrelsen, Storstockholms brandförsvär, Fortum (numera Stockholm Exergi) samt Stockholm Hamnar. I den översiktliga riskutredningen tydliggörs riskstyrande olyckshändelser samt hur ett tillfredställande skydd kan skapas för att säkerställa låga sammanvägda risknivåer inom hela Norra Djurgårdsstaden, dvs, genom att beakta den vägledning som ges i den övergripande riskutredningen hanteras det samhällsriskbidrag som följer av de enskilda detaljplanerna i närområdet med syfte att säkerställa en totalt sett låg och godtagbar samhällsrisknivå i området. Som tydliggörs i riskutredningen för detaljplanen tar denna utgångspunkt i tidigare framtagen översiktlig riskutredning för stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden samt den av verksamhetsutövaren framtagna säkerhetsrapporten för Värtaverket.

Mot denna bakgrund har ett mer deterministiskt angreppssätt att redovisa risknivåerna tillämpats. Under samrådet 2015 påtalade länsstyrelsen den höga risknivån i området och framförde att kontorsbebyggelse med centrumverksamhet är olämplig på platsen. De önskade att planhandlingarna kompletteras med en beskrivning av riskkällorna samt en sammanvägd riskbedömning. Under 2016 och 2017 hade stadsbyggnadskontoret med stöd av riskutredare möten med både länsstyrelsen och Fortum (nuvarande Stockholm Exergi).

Stadsbyggnadskontoret lämnade förslag på kompletteringar enligt länsstyrelsens och Fortums önskemål och föreslog förändringar av planförslaget och kompletteringar i planhandlingarna. Med anledning av riskbilden utgick bland annat ett offentligt torg. En särskild riskutredning och en olägenhetsbedömning togs därefter fram som underlag till detaljplanen inför granskning. Under mötena uppfattade stadsbyggnadskontoret att föreslagen hantering av riskfrågorna var lämplig.

Med förståelse av att det är svårt att få en helhetsbild kring den samlade riskbilden med flera hänvisningar till andra utredningar har riskutredningen reviderats i syfte att konkretisera den samlade riskbilden utifrån ett deterministiskt perspektiv. Tidigare framräknade individ- och samhällsrisknivåer för platsen exkluderas för ökad tydlighet. Detta då de beaktar det stora antal farligt godstransporter som de nu nedlagda farliga verksamheterna i Loudden genererade.

Planbeskrivningen uppdateras med en analys av eventuella dominoeffekter från riskkällorna inom Värtaverket. Riskutredningen

visar att sett till riskkällornas placering inom Värtaverket bedöms det inte finnas särskilda dominorisker som påverkar riskbilden inom planområdet. En storbrand, som i riskutredningen lyfts fram som en form av "worst case scenario", kan i detta avseende betraktas som resultatet av ett händelseförlopp med dominoeffekter vari flera säkerhetsbarriärer inom anläggningen inte lyckats stoppa händelseutvecklingen. Att en eller flera personer allvarligt skulle skadas/omkomma utanför verksamheten till följd av en storbrand är inte troligt, utan snarare riskerar människor i omgivningen att utsättas för obehag.

Med de föreslagna skyddsåtgärder som föreslås i riskutredningen som i sin tur inarbetats i plankartan är kommunens bedömning att planförslaget är lämpligt med hänsyn till människors säkerhet. En närmare redogörelse av riskbidrag från aktuella riskkällor utifrån de skyddsåtgärder som föreslås presenteras i nedanstående avsnitt. Planbeskrivningen har kompletterats med en redovisning av samhällsrisk. Planbeskrivning kompletteras även med text om farligt gods på Jägmästargatan samt den riskbedömning som framgår av riskutredningen. Plankartan till granskningen innehöll bestämmelser för hantering av farligt gods. De åtgärder som reglerades på plankartan i granskningshandlingen bedöms vara tillräckliga för att säkerställa markens lämplighet. Vissa mindre förtydliganden utifrån inkomna yttranden från främst brandförsvaret har gjorts.

Riskbidrag från Värtabanan

Kopplat till järnvägen Värtabanan återfinns inga olycksrisker som kan föranleda dödsfall inom planområdet givet aktuella skyddsavstånd, vilket förtydligas i riskutredningen. Utifrån Trafikverkets reviderade trafikprognos för år 2040 och verksamhetsutövarnas godshantering står det klart att riskexponeringen i jämförelse med tidigare framtagna utredningar som aktuell riskutredning hänvisar till väsentligt kan förväntas minska. Inga särskilda skyddsåtgärder bedöms nödvändiga för att hantera olycksrisker på Värtabanan.

Riskbidrag från Norra Länken

Såsom riskutredningen beskriver och redogör är riskexponeringen från Norra Länken givet aktuella skyddsavstånd och med hänsyn till det naturliga skydd som betongtråget medför begränsat. Baserat på utförd målpunktanalys framgår att transporter av brandfarliga vätskor tillsammans med transporter av brandfarlig gas utgör majoriteten av de farligt godstransporter som kan generera mer allvarliga konsekvenser i omgivningen givet en olycka. Inga farligt godsflöden (förutom de lossade transporter som ska tillbaka från Värtaverket) är att förvänta på påfartsrampen som

angränsar närmast planområdet.

Kopplat till olycksrisker med brandfarliga vätskor medför rådande skyddsavstånd om 25 meter tillsammans med den naturliga skyddsbarriär (6 meter högt betongtråg) som återfinns mellan körbanorna och planområdet ett tillfredställande skydd mot allvarliga konsekvenser inom planområdet, dvs inga personer inom planerande kontorsbyggnader förväntas allvarligt påverkas/omkomma givet en sådan olycka på Norra Länken.

Kopplat till dessa olycksrisker med brandfarlig gas har en fördjupad konsekvensanalys och skyddsåtgärder i form av en "tät" fasad föreslagits i syfte att säkerställa en robust riskbild över tid. Såsom tydliggörs i riskutredningen är det inte uppenbart att incitament finns att vidta dessa säkerhetshöjande åtgärder utifrån den osäkra framtidsutvecklingen av transportbehovet och riskbilden som följer. Utifrån tidigare dialog med länsstyrelsen och verksamhetsutövare har det dock funnits skäligt att införa dessa krav i syfte att säkerställa en robust riskbild som är okänslig mot eventuella framtidsökningar av transport med brandfarliga gaser. Beaktat rådande förutsättningar och det skyddskoncept med "tät" fasad som inarbetats i planhandlingarna anser kommunen att detaljplanen säkerställer en betryggande säkerhet sett till transportriskerna som Norra Länken är förknippad med. Med "tät" fasad syftas här på en fasad som är utformad på ett sådant sätt att den förhindrar stötvågslasten från att tränga in i byggnaden. Detta innebär att såväl fasadelement som eventuella glasparter klarar av att motstå de laster som en explosion innebär utan att gå sönder.

Storstockholms brandförsvär (SSBF)

Storstockholms brandförsvär SSBF önskar en fördjupad och mer detaljerad riskanalys med fler beräkningar, referenser och argument för de bedömningar och slutsatser som görs. Underlaget är bristfälligt då väsentliga delar saknas. Utredningen ger ett missvisande resultat av riskerna och det är inte möjligt att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig på platsen men hänsyn till människors hälsa, säkerhet och risken för olyckor.

Risknivåerna inom planområdet kan antas vara väldigt höga i och med att planområdet påverkas av kort avstånd till flera olika riskkällor (Transport av farligt gods på Norra länken, Lidingövägen och Värtabanan. Ursparning från Tunnelbanan och Värtabanan samt riskfylld verksamhet i Värtaverket).

Risk-PM:et är från 2018 och i och med att det sker ständiga förändringar i området behöver stadsbyggnadskontoret kontrollera om det inträffat eller planeras några förändringar, framför allt inom

Värtaverket och byggande av en planerad ishall på fastigheten Norra Djurgården 1:1, på andra sidan Norra länken. Ishallen kan utgöra en risk beroende på val av kylmedel och hur detta hanteras, lastas och transporteras. Idag berörs inte den kommande ishallen i risk-PM:et.

Det saknas beräkningar för samhällsrisk och individrisk. För individrisken hänvisas till en tidigare upprättad rapport som inte ingår i granskningsunderlaget, vilket gör det omöjligt att granska. Dessutom är individrisken högre inomhus än utomhus, vilket inte kommenteras vidare i Risk-PM:et. Men enligt den erfarenhet som SSBF har så tyder det på att något kan vara fel i beräkningen. Det är rimligt att anta att risknivån är högre utomhus än inomhus.

I risk-PM:et hänvisas till en tidigare utförd rapport gällande individrisken för transportlederna Norra länken och Värtabanan. Påfarten till Norra länken, som tillhör Lidingövägen, ingår inte i utredningen trots att den är klassificerad som en primär transportled för farligt gods, ligger upphöjd gentemot planområdet och att bebyggelse tillåts ca 15 meter från påfarten. Att exkludera påfarten ur PM:et ger en missvisande bild av hur riskerna ser ut och den bör inkluderas i beräkningarna även om transporterna är få enligt risk PM:et.

Den totala samhällsrisk för området måste undersökas för att kunna ta ställning till om det blir oacceptabla samhällsrisknivåer eller inte. Samhällsrisk behöver beräknas för att visa på hur risken i området ser ut samt vilka riskreducerande åtgärder som kan vara lämpliga. Det är rimligt att anta att risknivån i området kommer vara hög med tanke på den kombination av risker som finns i närområdet.

Redovisningen att risken för att bli träffad av splitter från en tank vid inträffad BLEVE (*SBK anm: Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion*) är försumbar behöver kompletteras med källan till grunden i påståendet, alternativt behöver den kompletteras med erforderliga referenser som visar på att det skulle vara ett rimligt argument. Som underlag till beräkning av påverkan från BLEVE bör beräkningar göras utifrån ett bedömt värsta scenario och inte som i utredningen från två inträffade händelser. Även om beräkningsmetoderna är konservativa så anser SSBF att det blir mer korrekt än två anekdotiska händelser.

MSB (*Sbk anm: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*) har en vägledning från 2015 vari det framgår att avståndet mellan en storskalig kemikaliehantering och projekt för ny etablering aldrig bör understiga 100 meter, där avståndet bör gälla från verksamhetsområdet fastighetsgräns. Detta behandlas inte vidare i

utredningen och SSBF kan inte se varför det i detta fall skulle vara lämpligt att ha endast ca 50 meter. Det framkommer inte varför det kan göras avsteg från vägledningen.

Risken för att planområdet blir påverkat av utsläpp av gas öster eller norr om området bedöms som liten med bakgrund av att det enligt vindrosen endast blåser norrifrån eller österifrån ca 15-20 % av gångerna. Detta är inte ett argument för att man kan strunta i skadescenarier där det blåser norrifrån eller österifrån utan det innebär istället en lägre sannolikhet, men att det fortfarande kan inträffa. Dessutom finns flera riskkällor söder och väster om planområdet, som till exempel Norra länken, Värtabanan och den planerade ishallen.

Gällande dammexplosioner nämner risk-PM:et att det inte har hänt några med dödlig utgång sedan 60-talet men att det händer ett flertal mindre incidenter varje år. SSBF tolkar detta som att frekvensen är hög för denna typ av händelse och risken för att en större händelse inträffar bör även denna vara hög. Risken för detta utreds inte närmare i utredningen men bör ingå för att ge en rättvis bild.

SSBF menar att bestämmelse b1 på plankartan behöver tydliggöras då det är oklart vad fasader och fönster behöver tåla för att motstå karakteristiska tryck och impulstätheter. Vidare upplyser SSBF att en sådan lösning kan vara mycket kostsam.

Vad gäller bestämmelse b3 framhålls att detektor för brandgaser behöver kombineras med ett brandgasspjäll om riskreducerande effekt ska uppnås. Risker kopplade till andra eventuella gaser, exempelvis ammoniak från Värtaverket eller den planerade ishallen kvarstår.

Framkomlighet till byggnader för räddningsfordon vid räddningsinsats måste beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Vad gäller underjordiskt garage framhåller SSBF att det finns behov av brandgasventilering. I underjordiska garage behöver också utrymningsvägar/angreppsvägar beaktas. Vid förändring av brandpostsystemet är det av vikt att beakta att det från uppställningsplats får vara maximalt 75 meter till närmsta brandpost. Även åtkomst för befintlig bebyggelse behöver beaktas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Som SSBF framhåller finns det utmaningar med att studera samhällsrisk inom enskilda detaljplaner. Mot denna bakgrund togs

det i samråd med Länsstyrelsen fram en översiktlig riskutredning för Stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden under 2016. Som redovisats i kontorets bemötande till länsstyrelsens yttrande har en omfattande samordning bedrivits i riskhanteringsprocessen för denna detaljplan. I arbetet har Länsstyrelsen, Storstockholms brandförsvär, Fortum (numera Stockholm Exergi) samt Stockholm Hamnar deltagit. I den riskutredning som tagits fram till denna detaljplan tydliggörs att den tar utgångspunkt i tidigare framtagen översiktlig riskutredningen för stadutbyggnadsområdet Norra Djurgårdsstaden samt den av verksamhetsutövarens framtagna säkerhetsrapport för Värtaverket. Kopplat till de utförda utredningar som aktuell riskutredning hänvisar till såsom t.ex. framtagen säkerhetsrapport inom Värtaverket, har det inte funnits några anledningar till att ifrågasätta utförda bedömningar och slutsatser. Hänvisar i övrigt till kontoret bemötande till länsstyrelsen i samma fråga.

Kopplat till Värtaverket har inga fasta riskkällor i närområdet till aktuell kontorsbyggnaden identifierats innebära ett direkt hot för människor säkerhet och hälsa. Detta tydliggörs även i den av verksamhetsutövarens framtagna säkerhetsrapport som syftar till att åskådliggöra verksamheten risker och dess möjliga påverkan i omgivning. Det bör noteras att det är bränslehanteringen inom Energihamnen som ger upphov till den högre klassningen enligt Seveso-direktivet vilket framförs i riskutredningen. Anläggningar vilka klassas som "farliga verksamheter" utifrån Seveso III direktivet är ålagda att vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa olyckor och de är även skyldiga att analysera risker och påverkan på närområdet. Transporter av 25% ammoniaklösning är mycket få i sitt antal (under 200 per år) och som redogörs för i riskutredningen är konskevenspotentialen mycket begränsad och har därmed en mycket begränsad riskexponering utmed Jägmästargatan där hastigheten är 30 kilometer i timmen, vilket innebär att sannolikheten för skada på tank och utsläpp givet en olycka en mycket låg.

I fråga om risk för dammexplosioner föreligger det primärt i anläggningens underjordiska delar samt i vissa delar av Energihamnen där biobränsle lagras och hanteras. Anläggningen är försedd med ett robust brandskydd bestående av aktiva och passiva system som minimerar dessa risker. I enlighet med framtagen säkerhetsrapport är påverkan i omgivningen begränsad. Vid en dammexplosion inom anläggningen bedöms inte människor inom planområdet påverkas i enlighet med riskutredningen, detta sett till de betryggande säkerhetsavstånden samt det naturliga skydd som finns från de underjordiska delarna.

Kopplat till Järnvägen Värtabanan återfinns inga olycksrisker som kan föranleda dödsfall inom planområdet givet aktuella skyddsavstånd, vilket förtydligas i riskutredningen. Utifrån Trafikverkets reviderade trafikprognos för år 2040 och verksamhetsutövarnas godshantering står det klart att riskexponeringen i jämförelse med tidigare framtagna utredningar väsentligt kan förväntas minskas.

Kopplat till farligt godstransporter på Norra Länken och med beaktande till den naturliga skyddsbarriär (6 meter högt betongtråg) som återfinns mellan körbanorna och planområdet finns ett tillfredställande skydd mot olyckor involverande klass 3 varor, vilka är de transporter som framförs i störst utsträckning. Inga farligt godsflöden (förutom de lossade transporter som ska tillbaka från Värtaverket) är att förvänta på påfartsrampen som angränsar närmast planområdet. Utifrån Stockholms Hamnars gällande restriktioner avseende hantering av farligt gods och övriga identifierade målpunkters farligt godshantering är olyckor förknippande med LNG-transporter till hamnområdet i sak det enda riskbidrag som kan generera allvarlig påverkan/omkomna inom planområdet. Kopplat till dessa risker har en fördjupad konsekvensanalys och skyddsåtgärder i form av en "tät" fasad föreslagit i syfte att säkerställa en mycket robust riskbild över tid som är okänslig mot framtida transportökningar. Såsom tydliggörs i riskutredningen är det inte uppenbart att incitament finns att vidta dessa säkerhetshöjande åtgärder utifrån den osäkra framtidsutvecklingen av transportbehovet och riskbilden som följer i framtiden. Utifrån tidigare dialog med Länsstyrelsen och verksamhetsutövare har det dock funnits skäl att beakta en viss ökning. Såsom SSBF framhåller är dessa föreslagna skyddsåtgärder förknippade med en förhöjd byggkostnad.

Med förståelse av att det är svårt att få en helhetsbild kring den samlade riskbilden med flera hänvisningar till andra utredningar har riskutredningen reviderats för att konkretisera den samlade riskbilden inom planområdet.

Utifrån den information som stadsbyggnadskontoret har om riskkällor inom kv Nimrod delar kontoret inte SSBF:s synpunkt att risknivåerna inom planområdet troligtvis är väldigt höga. Hela riskutredningen enligt ovanstående sammanställning pekar på motsatsen.

Som SSBF lyfter fram, sker det förändringar över tid som kan komma att påverka riskbilden. SSBF påpekar att en eventuell ishall kan komma att planeras sydväst om planområdet. Baserat på de stora skyddsavstånd mellan aktuellt planområde och den planerade

ishall som eventuellt ska nyttja ammoniak som köldmedel anser kommunen att denna kan avfärdas som en betydande riskkälla som särskilt behöver beaktas inom föreliggande detaljplanearbete. Aktuella avstånd om mer än 70 meter bedöms säkerställa en betryggande säkerhet. Ishallen i sig, med målgrupp i form av barn/ungdomar, är att betrakta som en känslig verksamhet och kommunen förutsätter att ishallen utförs enligt de lagar och regler vilket i sin tur medför att risknivåerna i omgivningen är mycket begränsade..

Plankartan

För att tydliggöra bestämmelse b1 har tabellen under rubriken "Upplysningar" på plankartan fått en tydligare redovisning av innehåll. På plankartan förtydligas planbestämmelse b3 med att brandgasspjäll ska utföras på tilluftsintag i syfte att förhindra rökspridning in i byggnaden.

Kopplat till utformningen av planbestämmelser för att säkerställa en "tät" fasad är principerna tagna från andra projekt och lärdomar som kan fås från dessa. I ett flertal planer som stadsbyggnadskontoret tidigare upprättat har planbestämmelser med tät fasad funnits. Planerna har fått laga kraft.

Trafikverket

Trafikverket yttrar sig i ärendet i egenskap av sakägare, ansvarig myndighet för infrastrukturplanering samt ansvarig myndighet för riksintresset Norra länken. Trafikverket framför att planförslaget ligger i anslutning till Norra länken och närmast påfartsramp 514, Hjorthagspåfarten. Riksintresset och eventuell påverkan bör framgå av planbeskrivningen. Upplag under Trafikverkets brokonstruktion eller direkt mot anläggningen kommer inte att vara tillåtet. Hänsyn måste även tas till riksintressets influensområden.

Planbeskrivningens redovisning av Värtabanan beskrivs på ett felaktigt sätt och begränsningar i högsta byggnadshöjd med hänsyn till Luftfarten utelämnats helt. Det är oklart om Swedavia fått möjlighet att yttra sig, om inte bör så ske. I planbeskrivningen bör det framgå att påverkan på riksintresse, luftfart har utretts.

Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. Föreslaget planområde angränsar till Norra länken och kontorsbyggnaden 13 meter från påfartsrampens kantbalk.

Fastigheten Starkströmmen 5 bör inkluderas i planområdet. Stadsplanen från 1970 med en byggrätt för lätt industri dikt an motorvägen skulle då kunna upphävas och marken få en lämplig användning i närhet av riksintresset.

Trafikverket önskar att beräknade trafiksiffror för prognosår 2040 används i utredningar där trafikuppgifter ligger till grund för bedömningar. Därtill har det även tillkommit obekräftade uppgifter om att Exergi ska börja köra koldioxid från Värtan. Detta skulle innebära tio tågrörelser med farligt gods per dygn istället för maximalt fem som planbeskrivningen anger. Trafikverket påpekar även att uppgiften om att riskkällan Östra Värtans bangård ska avvecklas är felaktig och bör ersättas med att frågan utreds. De spridningsberäkningar för luftkvalitet som tagits fram baseras på prognoser för 2030. Beräkningarna måste utgå ifrån basprognoser för 2040 för att det ska kunna bedömas av Trafikverket.

Anläggandet av GC-väg som förlängning på Midskogsgränd berör Trafikverkets stödmur vid Starkströmmen 5. En riskanalys behöver tas fram för vibrationsalstrande mark- och grundläggningsarbeten innan några schakt eller grundläggningsarbeten påbörjas. Då marken utgörs av lera och det således föreligger risker för vibrationer i kontorsbyggnaderna bör en planbestämmelse reglera att byggnaderna grundläggs så att risker för vibrationerna i byggnaden inte överstiger riktvärde på 0,4 mm/s.

I dagvattenutredningen framkommer att det sydöstra hörnet av planområdet som planläggs som parkering närmast Norra länken kan innebära att vatten blir stående mot Trafikverkets konstruktioner. Trafikverket menar att detta inte är en acceptabel lösning utan problemet behöver hanteras.

Vidare framhåller Trafikverket att planförslaget behöver tydliggöras vad gäller gröna tak. Planbestämmelse som anger vilka tak och vilken försdröjningsvolym som avses saknas i plankartan, bestämmelsen har heller ingen beteckning.

Med hänsyn till planområdets direkta närhet till Trafikverkets befintliga anläggning är lämpligt att det tecknas ett avtal om bevakning för granskning av tekniska handlingar på systemhandlingsnivå inför bygglovet. Även ett genomförandeavtal bör tecknas för att reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för planerade åtgärder under genomförandet. Byggaktören får därigenom en bevakningsledare som kan delta i den fortsatta processen. Bevakningsavtalet ska senast vara undertecknat av båda parter inför antagandet av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Text om Värtabanan har reviderats i planbeskrivningen i enlighet med Trafikverkets önskemål.

Kontoret har under planärendets gång haft kontakt med Försvarsmakten som under samrådet framförde synpunkter om kontorshuset höjd. Stadsbyggnadskontoret har uppfattat att frågan lösts på ett tillfredsställande sätt. På plankartan finns en bestämmelse om högsta tillåtna totalhöjd för kontorshuset. Både Swedavia och Luftfartsverket har haft möjlighet att yttra sig i granskningsskedet och de hade ingen erinran mot förslaget. Försvarsmakten inkom inte med synpunkter under granskningsskedet.

Trafikverket önskar att den intilliggande fastigheten Starkströmmen 5 tas med i detaljplanen. De önskar dessutom en byggnadsfri zon i anslutning till Norra länken. Efter kontakt med Trafikverket framgår att den byggnadsfria zonen framförallt gäller fastigheten Starkströmmen 5 och det bygglov för en serverhall som där hanterats av stadsbyggnadskontoret. I prövningen av bygglovet har Trafikverket haft synpunkter på hur nära en ny byggnad kan uppföras i anslutning till Norra länken. Gällande detaljplan för Starkströmmen 5 tillåter byggande i direkt anslutning. Ett bygglov för en serverhall på Starkströmmen 5 har getts och vunnit laga kraft. Stadsbyggnadskontoret har under planärendets gång framfört att det inte är aktuellt att ta med Starkströmmen 5 i detaljplanen. Kontoret har bedömt att byggande på fastigheten kan ske utan att riksintresset Norra länken påverkas.

Utredningar för luftkvalitet och risk har uppdaterats med trafiksiffror för prognosår 2040 och de ligger nu till grund för bedömningar. En ny trafikutredning visar att det i dagsläget går ca 46 000 fordon på Norra länken i höjd med planområdet och att det år 2040 beräknas gå ca 60 600 fordon/dygn.

Den gång- och cykelväg som Trafikverket nämner är redan byggd. Frågan inte längre aktuell.

Frågan om dagvattenhantering i anslutning till Norra länken har diskuterats med Trafikverket. Dagvattenutredningen har uppdaterats och stämts av med Trafikverket och kontoret har uppfattat att Trafikverket godkänt föreslagen hantering. Ett antal befintliga dagvattenbrunnar tar hand om dagvattnet med avtappning till ledningsnätet. Anläggande av dagvattenåtgärder leder till minskade flöden. Detaljplanen bedöms inte förvärra situationen.

Planbestämmelse om tak som föres med vegetation (sk gröna tak) utan bokstavsbestämmelse gäller alla tak inom hela planområdet. Undantaget är tak på hiss men även på nätstation som nu är tillagd i bestämmelsen. Bestämmelse om fördröjningsvolym har inte stöd i

plan- och bygglagen. Istället för fördröjningsvolym anges substratdjup för takvegetationen. I planbeskrivningen redovisas beräknade fördröjningsvolym.

Övriga remissinstanser

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret skriver att synpunkter på planens innehåll och syfte har tillgodosetts. I övrigt önskas redaktionella kompletteringar, ändringar och förtydliganden i planbeskrivningen.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi skriver att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar och att Stockholm Exergi deltar i ledningssamordningen inom området. Det finns befintliga undermarksanläggningar i området som kan komma att påverkas av planförslaget. Vid planering, projektering och utförande behöver samordning ske. Stockholm Exergi påpekar att Stockholm stad bör ansvara för kostnader för åtgärder som krävs för att minska riskerna som planförslaget medför.

Stockholm vatten och avfall

Stockholm vatten och avfall inkommer med två skrivelser.

Information ges om hur avfallshantering och utsläpp av fett till avloppsnätet ska skötas och att insamling av förpackningar med start 2027 bör möjliggöras. För frågor kopplade till VA-försörjning meddelas att vatten-, spill- och dagvattenanslutning kommer att ske till nya planerade VA-ledningar i planområdet. Byggnation enligt detaljplanen kan endast utföras om omläggning av de befintliga VA-ledningarna utförs enligt den upprättade systemhandlingen. I övrigt ges teknisk information om eventuellt behov av pumpstation för avledning av spillvatten med självfall samt behov av intern tryckstegring för tappställen. Pumpstation eller tryckstegring bekostas inte av Stockholm Vatten och Avfall. Avloppssystemet inom planområdet bör vara duplicerat och två förbindelsepunkter skapas för att förbereda en eventuell framtida duplicering nedströms planområdet.

Önskemål om kompletteringar och ändringar av planbestämmelser framförs. Ingen lastöverföring från bärande konstruktion får ske inom område u1 och u2 (*kulvert under kontorshus*). Föreslagen bestämmelse att bottenplatta ska förläggas inom u3 under planerade VA-ledningar godtas ej av SVOA. Bestämmelsen är inte heller korrekt, överkant bottenplatta ligger på +1,0 meter medan tillgänglig nivå för VA-ledningar är ned till + 0,5 meter.

Bestämmelsen inom område för u3 och b4 bör kompletteras med en pil i nord- sydgående riktning och bestämmelsen b4:s förhållande till att det ska finnas en port vid ingången bör tydliggöras.

Område u3 måste avslutas mot Jägmästargatan med mur parallellt med Jägmästargatan samt en ursparing i denna för kombinerad avloppsledning och skyddsrör för denna. Hur säkerställs detta i b4 bestämmelsen?

Dagvattenutredningen behöver följa Stockholm stads checklista för dagvattenutredningar och föreslagna åtgärder bör följa Norra Djurgårdsstadens dagvattenstrategi vad gäller dimensionering och utformning.

Dagvattenutredningen behöver kompletteras och uppdateras utifrån följande punkter:

- Beskriva planområdets två recipienter i utredningen, komplettera med Strömmen.
- Information kring grundvattenförhållanden saknas.
- Information och figur kring förutsättningar gällande infiltration och perkolation av dagvatten saknas.
- Information om förorenad mark saknas.
- Generellt skulle utredningen bli mer lättförståelig om fler figurer lades till och/eller om de figurer som finns kompletteras med ytterligare information.
- Utredningen behöver förtydliga och motivera vilka återkomsttider som har valts vid flödesberäkningarna. Flöden eller föreslagna åtgärder bör också presenteras.
- Information kring risk för utsläpp som kan förorena dagvatten saknas.
- Resultatet från skyfallskarteringen bör finnas med trots att denna inte uppdaterats efter Norra länken byggdes. Tydliggöra figurerna som illustrerar lägsta nivå för gator och husgrunder avseende översvänningsrisk.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet avstyrker planförslaget och menar att volymen fortfarande är för stor för platsen. Gestaltningen har utvecklats positivt sedan samrådsförslaget men kontorsbyggnaden riskerar att upplevas som en hög mur mot Norra länken och Skönhetsrådet bedömer att volymen inte passar som entrémotiv till Hjorthagens småskaliga flerfamiljsbebyggelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att bilparkeringsnormen med sju platser per 1000 kvadratmeter BTA kontor är hög i jämförelse men andra delar av Norra Djurgårdsstaden där normen är 0,4 platser. I Vasakronans kontorsbyggnad planeras för ca tio cykelparkeringsplatser på 1000 kvadratmeter BTA. Stadens cykelparkeringsnorm är mellan 10 - 20 platser på 1000 kvadratmeter BTA vilket innebär att projektet ligger inom det lägsta spannet. Bil- och cykelparkeringsnormen bör ses över för att möjliggöra låg klimatpåverkan inom projektet.

Kulturförvaltningen. Stadsmuseet kulturmiljö

Stadsmuseet vidhåller sin bedömning att förslagets påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla miljön i smalhusområdet Abessinien bör utredas i en antikvarisk konsekvensutredning. Stadsmuseet bedömer dock sammantaget att förslaget inte påverkar kulturmiljövärden negativt.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Trafikförvaltningen framhåller att det är svårt att bedöma planförslagets eventuella påverkan på tunnelbanan. Det förefaller risk för tunnelbanebrons grundläggning om byggnader, anläggningar och garage byggs för nära. Anläggningar och andra fasta installationer måste placeras minst tre meter från brons konstruktioner för möjlighet till underhåll. Det måste säkerställas att den fria höjden under bron är tillräcklig för tillkommande tung trafik, skydd för påkörning av bropelarna kan komma att behövas. Inga parkeringsplatser ska placeras under och intill tunnelbanebron. Dagvattenhantering bör inkludera omhändertagande av befintlig avvattning från tunnelbanans bro.

Vidare framförs att arbeten i genomförandefasen liksom mark- och grundläggningsarbeten i närheten av tunnelbanan måste ske i samverkan med Region Stockholm.

Då stomljud inte regleras i BBR bör stadsbyggnadskontoret överväga en planbestämmelse för stomljud enligt kraven i Svensk standard för trafikbuller för kontorslokaler.

Bestämmelsen KC1P1T2-u i områdets södra del behöver tydliggöra vilken yta som avses. Triangeln som fastigheten Starkströmmen 2 bildar på tunnelbanans bro ska endast regleras av T2-bestämmelse och ingen annan markanvändning. Ingen annan verksamhet tillåts under tunnelbanebron. Bestämmelse för markanvändning gällande det grå området väster om T2 saknas.

I övrigt redovisas önskemål inför genomförandet samt att kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bekostas av exploatören. Ett genomförandeavtal behöver tecknas mellan Region Stockholm och exploatören, senast innan planen går upp för antagande. Därtill behöver reglering gällande framtida underhåll av tunnelbanebron tecknas genom avtal.

Ellevio

Ellevio inkommer med yttrande samt tre bilagor där de framför att stamnätstationen norr om planområdet inte får påverkas negativt vid eventuell sprängning. Högspänningsledningar finns i tunnlar under planområdet. Gamla oljekablar tagna ur drift finns inom planområdet. Om dessa påträffas ska de tas bort och saneras.

Befintliga elnät inom planområdet påverkas av planen. Ledningarna ska beaktas och behöver flyttas inom allmän plats på Midskogsgård. Uppgifterna om att Ellevio har en fördelningsstation inom planområdet är felaktiga. Ellevio utgår från att det är den befintliga nätstationen som avses.

Den befintliga nätstationen med tillhörande E-område flyttas till ny plats enligt överenskommelse. Det är av stor vikt att tillräckligt stor yta reserveras för de utrymmen som krävs, att utrymmet är anpassat för funktioner för drift och underhåll samt myndigheters rekommendationer kring buller, magnetfält och skyfall. Ellevios områdesansvarig önskar bli kallad till möten för ledningssamordning för fortsatt dialog både under genomförande och vid färdiga anslutningar. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio och bekostas av beställare.

Hyresgästföreningen Östermalm

Hyresgästföreningen Östermalm ifrågasätter hur den föreslagna bebyggelsen i praktiken skulle fungera som bullerskärm mot Norra länken. Vidare ställer sig Hyresgästföreningen Östermalm kritiskt till förtätningspolitiken när den inte tar tillräcklig hänsyn till den miljö människor vistas i. Uppgifterna om att Trafikverkets driftdepå ska vara inhägnad och otillgänglig för allmänheten minskar förhoppningsvis riskerna för allmänheten. I planförslaget framgår ej om åtgärd planerats för att säkra att intrång och sabotage förhindras. När ny bebyggelse ska uppföras på industriell mark där kända (och möjligen okända) gifter finns i marken, kommer alla som vistas i områdena att beröras, främst de boende men också de som arbetar och regelbundet vistas där. Under förutsättningarna att människors säkerhet och hälsa kan garanteras genom föreslagna förändringar och att bestämmelser med riskreducerande åtgärder genomförs har föreningen inga invändningar avseende planförslaget.

Djurgården - Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Miljöskyddsföreningen avstyrker planförslaget och vidhåller synpunkten från sitt samrådsyttrande att föreslagen kontorsbyggnad är för hög och bred. Innerstaden, till fördel för fastighetsägare, exploateras i allt för hög grad.

Föreningen ser positivt på att Vasakronan avser uppföra solpaneler på fasaden. Vidare uttrycks önskan om cykelbana, för de boende i Hjorthagen från Lanforsvägens trappa i parken, ca 20 meter väster om tunnelbanan och över Norra länken, Värtabanan, Lidingövägen till Gärdet. Utredning kring människors risk i området är bra men däremot har förslaget negativ påverkan vad gäller partikelutsläpp för PM10 varför miljömålet inte kan nås. Inte heller vidtas några åtgärder mot ökad risk med LNG-transporter från energihamnen med Stockholm Exergis planerade bio-ccs-anläggning intill. Båda anläggningarna regleras av Seveso-direktivet och brist på skyddsrum och nedläggning av Värtan Östra evakueringsstation gör situationen riskfylld.

Postnord

PostNord informerar om riktlinjer för postutlämning och framför att placering och standard på postmottagningsfunktionen måste godkännas. En placering som inte kan godkännas leder till att post inte delas ut till adressen. Vid nybyggnation av verksamheter placeras postlådan i en lådinsamling vid infarten till området.

Lantmäterimyndigheten, Swedavia och Luftfartsverket

Ingen erinran.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Exploateringskontoret har under hela planarbetet ingått i projektgruppen och avstämning har skett kontinuerligt. Synpunkter inkomna under granskningsskedet hanteras. Planbeskrivning har justerats och kompletterats i samråd med Exploateringskontoret.

Stockholm Exergi, Ellevio, Stockholm vatten och avfall samt övriga ledningsbolag har deltagit i planarbetet. En särskild ledningssamordnare har ansvarat för arbetet. Information under granskningen har lämnats till Vasakronan och Trafikverket.

Ellevios önskemål om en tillräckligt stor yta för flyttad nätstation har hanterats i samtal med Ellevio. Föreslagen yta kvarstår.

Stockholm vatten och avfalls (SVOA) önskemål om bestämmelser på plankartan har tillgodosetts. I fråga om hantering av betongvägg mot Jägmästargatan inom område betecknat u3 och b4 har

planbeskrivningen kompletterats med redovisning av hur ledningar ska kunna dras genom betongväggen.

Dagvattenutredningen har kompletterats utifrån stadens checklista. Bilder och kartor kompletteras för ökad läsförståelse.

Miljökvalitetsnormer för Strömmen adderas. Recipienten Lilla Värtan behålls då den i framtiden kan komma att bli recipient för planområdet. Beskrivning av förhållanden och förutsättningar i dagsläget och i framtiden förtydligas. Transporter av farligt gods på Norra länken redovisas samt lösning för omhändertagande av eventuella utsläpp. Grundvattennivån redovisas. Grundvattennivån ligger drygt två meter under mark. Utredningen föreslår täta lösningar, så inget grundvatten kommer att tränga upp i dagvattenanläggningarna. Grundvattennivåerna på stadens mark varierade mellan 1,6 till 5,5 meter under befintlig marknivå och i övrigt mellan 2,2 och 2,5 m under befintlig marknivå (enligt mätningar). Det bör inte innebära några problem och då heller inget som hanteras.

Markföroreningar redovisas. Låga halter av föroreningar har påträffats. Möjligheten till infiltration förtydligas och en karta som redovisar genomsläpplighet läggs in i utredningen. Föreslagna dagvattenlösningar är täta så inget vatten infiltreras genom förorenad mark.

Dagvattenutredningen kompletteras med motiven till åtkomsttider samt flöden efter föreslagna åtgärder.

På parkeringen söder om kontorshuset finns ett flertal brunnar som bidrar till att avtappningen sker till ledningsnätet. Med föreslagna lösningar samt anläggning av sedumtak kommer flödena som uppstår inom planen att minska jämfört med i befintlig situation.

Stadsbyggnadskontoret delar inte Rådet till skydd för Stockholms skönhets uppfattning att en större byggnad inte är lämplig med hänsyn till bostadsbebyggelsen i Abessinien. Kontoret bedömer att förslaget inte blir synligt från Abessinien. Det framträder möjligen i korsningen Lanforsvägen/Porjusvägen, men enligt kontorets bedömning påverkar det inte områdets kulturmiljövärden. En uppfattning som delas av Kulturförvaltningen, Stadsmuseet.

Enligt kontoret är platsen lämplig för en större volym. Planområdet angränsar till en storskalig trafikplats och i närområdet pågår uppförande av eller planering för flera stora och höga byggnader vilket på sikt kommer att förändra stadsbilden. En pågående förändring, som enligt kontorets bedömning, motiverar en relativt stor och hög volym i detta läge. I detaljplanen ställs bland annat krav på kontorshusets utformning av fasader och fönster.

Kontorsbyggnad kan dessutom fungera som en bullerskärm mot intilliggande bostadsbebyggelse.

Kontoret anser, liksom i bemötandet till Stadsmuseet i samrådsredogörelsen att föreslagen exploatering inte är så omfattande att en antikvarisk utredning är nödvändig.

Parkeringstalet för bilar och cyklar i kontorshuset är inget som regleras av staden i avtal eller i denna detaljplan. Reglering av parkeringstal görs endast när staden upplåter mark med tomträtt. Fastigheten och kontorshuset är privatägt. Fastighetsägaren har all möjlighet att själv efter behov fördela platser mellan bilar och cyklar.

Under planarbetets gång har avstämningsmöten skett med trafikförvaltningen med anledning av den tunnelbanebro som går över planområdet och som till viss del regleras i plankartan. Inkomna synpunkter har diskuterats i mejl och i korta digitala avstämningsmöten. Stadsbyggnadskontorets uppfattning är att frågan om var föreslagna markanvändningar gäller liksom övriga synpunkter har lösts på ett tillfredsställande sätt i överenskommelse med trafikförvaltningen. En planbestämmelse om att parkering ej är tillåten under tunnelbanebron har tillförts på plankartan liksom en bestämmelse om högsta nivå för stomljud.

I god tid inför byggande intill tunnelbanebron kommer kontakt att tas med Region Stockholm och trafikförvaltningen.

Kontoret tackar för informationen om posthantering från Postnord.

I frågor som rör avtal om genomförande har synpunkter överlämnats till Exploateringskontoret.

Vad gäller frågan om säkerhetsarrangemang inom Trafikverkets område meddelar Trafikverket att området utöver murar och stängsel även kommer att vara kameraövervakat för ökad trygghet och säkerhet.

I samrådsförslaget till detaljplanen föreslogs en cykelbanebro längs tunnelbanan över planområdet. Inför granskningsskedet togs cykelbanebron bort då Exploateringskontorets utredningar visar att den i dagsläget inte är ekonomiskt försvarbar.

Frågan med transporter av LNG har diskuterats med länsstyrelsen och utifrån de diskussionerna har riskutredningen uppdaterats. Riskutredningen visar att den barriär om ca 6 meter i höjd som återfinns mellan Norra Länken och planområdet innebär ett naturligt skydd för påverkan på människor inom planområdet givet en olycka med LNG. Skador på människor inomhus förväntas

endast kunna uppstå vid en gasmolnsexplosion alternativt en pölbrand (BLEVE).



Vy mot planområdet söderifrån där Norra Länkens närmsta huvudkörbana och träget åskådliggörs i förhållande till befintlig byggnad inom planområdet som ska rivas. Påfartsrampen till Norra Länken ingår inte i analysen eftersom denna endast förväntas trafikeras av mycket begränsad mängd gods.

Kopplat till dessa olycksrisker med brandfarlig gas (LNG) har en fördjupad konsekvensanalys och skyddsåtgärder i form av en "tät" fasad föreslagits i syfte att säkerställa en robust riskbild över tid. Med "tät" fasad syftas här på en fasad som är utformad på ett sådant sätt att den förhindrar stötvågslasten från att tränga in i byggnaden. Detta innebär att såväl fasadelement inklusive dess glaspartier klarar av att motstå de laster som en explosion innebär utan att gå sönder.

På plankartan regleras att byggnad mot Norra länken utformas med tät fasad (bestämmelse b1).

Den uppdaterade riskutredningen som upprättats efter avstämning med länsstyrelsen visar att den planerade anläggningen Bio-CCS inom Energihamnen medför att det kan bli aktuellt att transportera koldioxid i form av kylkondenserad vätska. Detta förväntas ske i tankar med extra hög hållfasthet, så kallad tjockväggig tank. Koldioxid är inte klassat som giftig eller brandfarlig gas, men kan vid spridning i luft medföra risk för kvävning vilket är den primära olycksrisken. Kvävningspotential återfinns primärt vid större utsläpp och på kortare avstånd från riskkällan. Sett till tankarnas hållfasthet och den låga hastigheten på banan är inte större utsläpp att vänta även vid mer allvarliga olyckor såsom urspärning och vältning av tankvagn.

Upprättad Lufikvalitetsutredning (Sweco 2023) visar att miljömålet för PM10 (partikelhalter) i nuläget klaras inom planområdet men tangeras i 2040-scenariot. De är de södra delarna närmast Norra länken som riskerar att överträda målet. Detta område planeras för parkering och dagvattenanläggningar och antas därmed inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. En planbestämmelse reglerar att friskluftsintag ska placeras mot norr och väster.

Miljö kvalitetsnormen för både kvävedioxid och PM10 klaras i samtliga scenarier inom hela planområdet.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Vasakronan

Bestämmelsen u2 på plankartan är svårtolkad vilket område som gäller. Generellt så är skalan på byggnaderna sådan att egenskapsgränser är svåra att se och det kommer behövas tillgång till digital DWG karta för att tolka detaljplanen vid bygglov och byggande.

Elementica

Elementicas planerade serverhall på fastigheten Starkströmmen 5 angränsar till planområdet. Det behöver säkerställas att in- och utfart kan ske via vändplanen i planförslaget. En mer detaljerad redovisning av utformningen av vändplanen behövs för att Elementica ska kunna känna sig säkra på en godtagbar in- och utfart till fastigheten. En godtagbar hantering av sophämtning på fastigheten har diskuterats med Stockholm Vatten och Avfall. Det måste säkras att sopkärl kan ställas upp och att en sopbil kan angöra fastigheten. Elementica önskar samråda om och godkänna slutgiltig utformning av vändplanen. Skiss på föreslagen lösning för sophantering redovisas. Vidare framhålls att föreslagen gång- och cykelväg inte bör placeras i den västra delen av den allmänna platsen som angränsar till Starkströmmen 5 då denna kan begränsa möjligheterna till in- och utfart.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ett digitalt kartunderlag i form av en nybyggnadskarta kommer att vara tillgängligt vid planens genomförande. I den pdf som utgör detaljplanen kan inzoomningar göras för ökad tydlighet. För ett par områden har stadsbyggnadskontoret lagt till förstörande illustrationer på plankartan.

Under planarbetet har Elementica/Bahnhof deltagit som en part i den projektgrupp som tillsammans med stadsbyggnadskontoret hanterat allehanda frågor. Frågan om angöring och sophantering för fastigheten Starkströmmen 5 hanteras mellan Elementica, Exploateringskontoret och Trafikkontoret. Frågan kommer att regleras i särskilda avtal mellan parterna. Den aktuella gång- och cykelvägen är redan byggd.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

Stadsbyggnadskontoret tillgodoser inte de som önskar att:

- Kontorshuset inte ska uppföras eller att kontorshusets volym ska minskas.
- En gång- och cykelbro från Hjorthagen över planområdet anläggs.
- Bebyggelse med entréer mot Midskogsgränd kan uppföras.
- Fastigheten Starkströmmen 5 tas med i detaljplanen.
- En antikvarisk konsekvensutredning upprättas.
- Trädplantering längs Midskogsgränd anordnas.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är positivt till förslaget då det utgör en del i den omvandling som sker inom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. En omvandling för blandad stadsbebyggelse med omkring 6 000 nya bostäder, service, kultur och handel. Ambitionen är att den nya stadsbebyggelsen ska upplevas som en integrerad del av staden. Föreslagen bebyggelse ligger i ett storskaligt stadslandskap och bidrar till att markera Norra länkens på- och avfart samt entrén till stadsdelen Hjorthagen.

Norra länken är av riksintresse för kommunikation. Ett genomförande av planförslaget är en förutsättning för att en driftdepå till Norra länken kan anläggas intill en av dess påfarter.

Planförslaget omfattar komplexa förhållanden och avvägningar mellan olika intressen, såväl enskilda som allmänna. Platsen är i ett riskutsatt läge som har begränsade möjligheter till val av markanvändning. Då staden på sikt planerar för bostäder i kv. Elektriciteten direkt norr om planområdet är det av betydelse att nu aktuellt planområde utvecklas på ett sätt så att buller och risker begränsas.

Risk- och dagvattenhantering har varit föremål för ett omfattande arbete liksom ledningssamordning och genomförandefrågor. Med de förslag till kompletteringar och ändringar i planbestämmelser och redovisning i planbeskrivningen för framförallt riskfrågorna anser kontoret att risknivåerna inom planområdet hanterats.

Stockholms stads trygghetsmätning visar att det i närområdet finns utmaningar utifrån aspekten mörka miljöer och belysning samt den uppfattade risken att utsättas för brott. Kontoret bedömer att med planförslagets genomförande kan dessa aspekter förbättras. Att

tillskapa arbetsplatser i närhet av bostäder samt i ett kollektivtrafiknära läge är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv då kvinnor i större utsträckning än män väljer arbetsplatser i närhet av hemmet samt i större utsträckning reser med kollektivtrafik.

Enligt kontoret är platsen lämplig för en större volym. Planområdet angränsar till en storskalig trafikplats och i närområdet pågår uppförande av eller planering för flera stora och höga byggnader vilket på sikt kommer att förändra stadsbilden. En pågående förändring, som enligt kontorets bedömning, motiverar en relativt stor och hög volym i detta läge. I detaljplanen ställs bland annat krav på kontorshusets utformning av fasader och fönster.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Maria Sahlstrand
Planchef

Monika Stenberg
Stadsplanerare

Stadsbyggnadskontoret

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