



## STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN  
Anna-Stina Bokander  
Tfn 08-508 262 65

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

DNR 2011-10341

SID 1 (29)

2013-04-29

## Samrådsredogörelse Detaljplan för kv Ängsbotten, del av Norra Djurgårdsstaden, i stadsdelen Hjorthagen, Dp 2011-10341

### Innehåll

<b>Samrådsredogörelse Detaljplan för Ängsbotten 6 i stadsdelen Hjorthagen, Dp 2011-10341</b>	<b>1</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Hur samrådet bedrivits	3
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden ...</b>	<b>3</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen	3
Arkitektur och gestaltning	3
Kulturmiljö	4
Olägenheter för grannar	4
Parker och grönområden	5
Gator och trafik	5
Teknisk försörjning	7
Hälsa och säkerhet	7
Miljö- och klimataspekter	9
Övriga frågor	11
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande</b>	<b>12</b>
Föreslagna förändringar	12
<b>Inkomna synpunkter</b>	<b>13</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund	13
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	19
Övriga remissinstanser	24
Sakägare enligt fastighetsförteckning	26
Övriga, ej sakägare	28

### Sammanfattning

Detaljplanen ingår i ett större område som staden identifierat för övergripande stadsomvandling för blandad bebyggelse, Norra Djurgårdsstaden. Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för i huvudsak bostäder på mark som tidigare använts för industri- och handelsändamål. Samrådsförslaget innehöll två kvarter med ca 570 lägenheter, varav ca 340 studentbostäder, en

dagligvaruhandel samt mindre lokaler för annan verksamhet i bottenvåningarna. Förslaget innehöll även en ny vägsträckning av nuvarande Fiskartorpsvägen med ett nytt läge för vägbro över Värtabanan.

Planförslaget var föremål för samråd 2012-11-20 - 2013-01-10. Under samrådet har 22 yttranden inkommit. Flera remissinstanser är kritiska till delar av planförslaget och framför synpunkter, framför allt vad gäller hanteringen av buller, risk och luftkvalitet i förhållande till Norra länken och Värtabanan. Synpunkter har även inkommit på förslagets gestaltning. Planområdet ligger inom ett stadsutvecklingsområde som är under uppbyggnad och det saknas därför boende i närområdet. De sakägare som yttrat sig är ägaren till grannfastigheten Ängsbotten 9 (MOFAB, Martin Ohlsson Fastighets AB) och Kungliga djurgårdens förvaltning (KDF) som båda lämnat synpunkter på hur förslaget inverkar på deras fastigheter. KDF är kritiska till samrådsförslagets föreslagna läge för ny bro över Värtabanan, som även berör mark inom Nationalstadsparken.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer buller, risk, nytt läge för bro över Värtabanan att utredas vidare under planarbetet. Ett särskilt kvalitetsprogram för gestaltning avses arbetas fram inför planens antagande. I denna process kommer gestaltningen bearbetas ytterligare. Kopplat till planarbetet förs även en dialog med MOFAB med syfte att finna en lösning för angöring och parkering till verksamheten på Ängsbotten 8.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet. Kontoret föreslår att förslaget ändras så att läget för en ny bro över Värtabanan flyttas närmre det befintliga broläget, vilket även påverkar det angränsande kvarterets utformning. Dessutom föreslås byggnaden närmast Norra länken dels sänkas och dels göras smalare, för att kunna innehålla genomgående lägenheter. Syftet med detta är dels att ta bort de mest bullerutsatta delarna av byggnaden och dels att säkerställa att alla byggnader har tillgång till tyst sida.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen ingår i ett större område som staden identifierat för övergripande stadsomvandling för blandad bebyggelse, Norra Djurgårdsstaden. Planområdet omfattar två av tre kvarter i den avslutande etappen mot söder i den nya stadsbebyggelsen i Hjorthagen. Ambitionen är att utveckla en stadsdel som är en del av innerstaden med en stark attraktionskraft och en identitet som präglas av god arkitektur och hållbarhet

Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för i huvudsak bostadsändamål på mark som tidigare använts för industri- och handelsändamål. Samrådsförslaget innehåller två kvarter med ca 570 lägenheter, varav ca 340 studentbostäder, en dagligvaruhandel samt mindre lokaler för annan verksamhet i bottenvåningarna. Förslaget innehåller även en ny vägsträckning av nuvarande Fiskartorpsvägen med ett nytt läge för vägbro över Värtabanan. Mellan bebyggelsen och Värtabanan anordnas ett parkstråk.

Norra Djurgårdsstaden är ett miljöprofilerat stadsutvecklingsområde och i denna detaljplan har särskilda miljökrav ställts på inblandade aktörer, se dokumentet *Miljökrav vid byggande av bostäder och lokaler – etapp Ängsbotten*.

### **Hur samrådet bedrivits**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2012-11-20 - 2013-01-10. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Tekniska Nämndhuset, Fyrkanten, Fleminggatan 4, Stockholm samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Östermalm den 27 november 2012. Samrådsmöte hölls 2012-12-05 i Hjorthagens medborgarhus, Artemisgatan 19. Samrådsmötet ordnades som ett öppet hus, med en stunds samlad presentation och frågestund, där ca 15 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.

### **Allmänt om samrådet och planprocessen**

En boende anser att det har varit svårt att ta del av planförslaget på grund av otillgängliga öppettider i Tekniska Nämndhuset och att modell inte visats. I Hjorthagens bibliotek var utställningen bristfällig, med en A4-sida uppsatt på en dörr.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Planförslaget har visats dels i fyrkanten i Tekniska nämndhuset och dels på Hjorthagens bibliotek. På grund av begränsat utrymme på biblioteket har förslaget endast visats som en plankarta och en mapp med tillhörande planhandlingar.*

### **Arkitektur och gestaltning**

*Föreningen Östermalm, Djurgården-Lilla Värtans naturskyddsförening och boende i området menar att bebyggelsen är för hög, dels med hänsyn till landskapsbilden och dels för att den befaras skugga bakomliggande bebyggelse. Föreningen Östermalm anser dessutom att förslagets olika höjd och material ger ett oroligt intryck.*

*Rådet till skydd för Stockholms skönhet ställer sig i viss mån positiv till den föreslagna planstrukturen och menar att angränsande landskapsrum klarar att möta föreslagen skala, men pekar på problem med vind på gårdarna och avstyrker planförslaget i sin nuvarande utformning eftersom man menar att byggnadernas gestaltning håller för låg kvalitet.*

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret anser att skalan på bebyggelsen som helhet är bra, men gör ändå bedömningen att den högsta byggnaden i kvarteret skall sänkas*

*från ca 15 till 10 våningar. Skälet till detta är en sammanvägning av att anpassa bebyggelsen bättre efter det mycket bullerutsatta läget och de kvalitéer som en lägre byggnad kan ge i form av bland annat bättre solljusförhållanden.*

*Bebyggelsen gestaltning regleras inte i detaljplanen och samrådsförslaget redovisar endast ett tidigt förslag med syfte att illustrera de föreslagna volymkerna. Ett särskilt kvalitetsprogram för gestaltning avses arbetas fram och godkännas i samband med detaljplanens antagande. Under denna process kommer såväl detaljer och material, som fasadkomposition att bearbetas.*

### **Kulturmiljö**

#### **Landskapsbild/ stadsbild**

*Länsstyrelsen konstaterar att området ligger inom riksintresse för kulturmiljövården och vill därför se fler och tydligare vyer som beskriver stads- och landskapsbilden från olika håll. Utifrån befintligt material bedömer Länsstyrelsen att planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset.*

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkten beaktas. Möjligheten att studera området från ytterligare fler delar av Nationalstadsparken skall undersökas i det fortsatta arbetet.*

### **Olägenheter för grannar**

MOFAB (Martin Ohlssons fastighetsbolag) som äger angränsande fastighet Ängsbotten 9 menar att planförslaget kommer att medföra stora ekonomiska konsekvenser för dem och för dem som bedriver verksamhet på fastigheten. MOFAB har 2009 träffat ett avtal med staden (genom exploateringskontoret) som reglerade ett markbyte där fastigheten Ängsbotten 8 skulle tillfalla MOFAB. Genomförs detaljplaneförslaget kommer staden inte kunna uppfylla sin del av avtalet och bygggrätter i gällande detaljplan försvinner. Man pekar också på att planen inte redogör för dessa konsekvenser.

MOCASH som bedriver verksamhet på intilliggande fastighet framför att planen försvårar/förstör tillfarten till- och parkering i väster av Ängsbotten 8. Nivåhöjning av angränsande gata omöjliggör en tillfart till Ängsbotten 8. Planen bör omarbetas så att den inte inkräktar på Ängsbotten 8 och där man tar hänsyn till och redovisar en tillfart till fastigheten för kunder och varutransporter som är likvärdig med den som finns idag.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret för tillsammans med Exploateringskontoret diskussioner med MOFAB för att gemensamt finna en lösning som både möjliggör ett genomförande av planförslaget och tillgodoser MOFABs och deras hyresgästers intressen. Konkret handlar det om att på kort sikt lösa inlastning och parkering till Ängsbotten 9 på ytor som ligger utanför planområdet, söder och öster om Ängsbotten 9.*

*På lång sikt ser stadsbyggnadskontoret att även Ängsbotten 9 utvecklas mot blandad och tät stadsbebyggelse, där dagens verksamhet om så är möjligt inordnas i kvarterets bottenplan. Tills detta är möjligt att genomföra bedömer stadsbyggnadskontoret att man i planläggningen av området bör utgå från den*

*övergripande kvartersstrukturen och fullfölja de tänkta gatusträckningarna i de detaljplaner som arbetas fram i området.*

### **Parker och grönområden**

*Länsstyrelsen, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsdelsnämnden m.fl. ställer sig positiva till den nya parkyta som skapas söder om bebyggelsen i området, då den bidrar till att stärka det ekologiska sambandet mellan Hjorthagsberget och Nationalstadsparken. Föreningen Östermalm föreslår även att parkområdet breddas.*

Grönområdets lämplighet som vistelseyta ifrågasätts dock, då bullernivåer och luftföroreningar är höga. Bland annat framförs att parken främst bör utformas med planteringar för att begränsa luftföroreningar och för att vara vacker att betrakta på håll. Trafikkontoret framhåller att inga byggrätter för cykelförråd bör skapas i parken och inga gång- och cykelstråk bör anläggas där.

*Djurgården- Lilla Värtans naturskyddsförening föreslår att det nya parkområdet väster om bebyggelsen överförs till Nationalstadsparken och att en skidbro anläggs över Värtabanan.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Frågan om parkens utformning och användning regleras bara till viss del inom detaljplanen. Efter plansamrådet har ett förslag till gestaltning av parken tagits fram som syftar till att stärka de ekologiska spridningsfunktionerna och till viss del avskärma Norra länken och Värtabanan. Parken avses till stor del att ges en gestaltning som inte uppmuntrar till vistelse, vilket innebär att inga aktivitetsytor, bänkar eller promenadvägar anläggs i parken.*

*Plankartan revideras så att byggrätter i parken tas bort. Möjligheten att med planbestämmelser på ett lämpligt sätt säkerställa parkens utformning närmast Norra länken skall undersökas i det fortsatta planarbetet.*

*Frågan om en särskild skidbro över Värtabanan bedöms inte vara lämplig att lösa inom planområdet. Ambitionen är att den nya bron skall ges så smal sektion som möjligt, givet att framkomligheten för gång- cykel- och kollektivtrafik säkerställs. Att bredda bron eller anlägga en ny bro i direkt anslutning till denna bedöms inverka negativt på landskapsbilden.*

*En breddning av parken i den östra delen skulle innebära minskade kvarter och mindre gård i denna del. Planområdets struktur innebär en avvägning mellan att skapa en park som fungerar som ekologiskt spridningsstråk och att skapa funktionella kvarter i förhållande till planerad gatustruktur och användbara gårdsytor. Då parken är utsatt för störningar är det viktigt att tillgodose behovet av vistelseyta inom kvartersmark.*

### **Gator och trafik**

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden framhåller att Bobergsgatan bör klassas som ett huvudstråk enligt stadens förslag till cykelplan och bredden bör därmed utökas från planerade 3,00 meter till 3,25 meter. Cykelparkeringsnormen i Norra Djurgårdsstaden har ändrats från 2,2 platser/lägenhet till 2,5 platser/ lägenhet, den nya normen bör användas i Ängsbotten. Trafikkontoret framhåller att även cykelparkering för besökare till tex livsmedelsbutiken är viktig.*

*Föreningen Östermalm* framför att den gångförbindelse över Värtabanan som nämns i planhandlingarna och som ska leda till Storängsbotten bör ingå i detaljplanen.

*SL* uttrycker i generella ordalag att det är viktigt att Stockholms stad arbetar för att skapa busskörfält för stomtrafiken. Även *Skönhetsrådet* anser att man skall lösa problemet med spårvägens dragning i blandtrafik längs Fiskartorpsvägen.

För att säkerställa framkomligheten och säkerheten på Värtabanan ställer *Trafikverket* vissa krav på fri höjd om 6,50 meter. *Trafikverket* anser även att detaljplanen ska medge framtida persontrafik på Värtabanan genom att möjliggöra utbyggnad till dubbelspår.

*Kungliga Djurgårdens förvaltning* anser att bron skall ligga kvar i sitt nuvarande läge och huvudsakligen breddas i östlig riktning, för att minska påverkan på landskap och anslutande gator. *KDF* ifrågasätter möjligheten att bygga ut Värtabanan till dubbelspår.

*Trafikkontoret* anser att den lösning för lastintag som man planerar vid butiken är dålig. All lastning skall skötas inom fastigheten och backning över gångytor accepteras inte. *Exploateringskontoret* anser att inlastningszon till butik bör förläggas till allmän platsmark.

*Trafikkontoret* har lämnat synpunkter på gatulutning, illustrationer i detaljplan etc.

*Trafikkontoret* anser att trappan som binder samman torget och Fiskartorpsvägen bör breddas för att rymma barnvagnsramp. *Rådet för funktionshinderfrågor* lämnar synpunkter på bla utrymning och efterfrågar högre höjd i garageplan för att möjliggöra högre fordon.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Staden har efter samrådet arbetat med att ta fram alternativa förslag till läge för bro över Värtabanan. Stadsbyggnadskontoret föreslår att den nya bron flyttas till ett nytt läge som ligger ungefär vid befintligt Broläge. Det nya broläget skall förankras med KDF, Trafikverket och SL innan detaljplanen omarbetas och granskas. Efter tidiga avstämningar råder enighet om det nya förslaget i stora drag. Detaljplanen medger framtida utbyggnad till dubbelspår på Värtabanan.*

*Bobergsgatans sträckning ingår som en del av omarbetningen vid den nya bron. Gatan avses att dimensioneras enligt den nya framkomlighetsstrategin, med ett samlat gång- och cykelstråk om 5 meter. Förslaget att flytta läget för den nya bron över Värtabanan möjliggör bättre anpassningar till nivåskillnader på platsen, med generösare och mindre branta trappor.*

*Frågan om separata kollektivtrafikkörfält har diskuterats mellan stadens tekniska förvaltningar i samband med tidigare planarbete i Hjorthagen för hela sträckan mellan Ropsten och Fiskartorpsvägen. Man har då konstaterat att det i vissa passager inom området helt saknas utrymme för att anordna detta och att en gatusektion som rymmer separata fält för buss/ spårvagn blir olämpligt bred med hänsyn till bland annat gasverksområdets kulturhistoriska bebyggelse. Utgångspunkten är därför att planera för kollektivtrafik i blandtrafik.*

*Antalet cykelparkeringsplatser i kvarteret, baserat på tidigare handlingsprogram, har varit en förutsättning i markanvisningsavtalen med byggherrarna. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är rimligt att skärpa dessa krav under planarbetets gång.*

*Frågan om lastintag till butik innebär en vägning mellan att få till funktionella butiksytor och en tilltalande och vacker gatumiljö. I området finns idag en stor livsmedelshall, Prisextra, och ambitionen har varit att återskapa en så stor butiksyta som möjligt inom detaljplanen. Inlastning föreslås därför lösas från utsidan av byggnaden, som redovisat i samrådsförslaget.*

*Synpunkter från trafikkontoret gällande illustrationer i detaljplan beaktas. Möjligheten att tillgodose önskade gatulutningar och utfartsförhållanden kommer att undersökas i det fortsatta planarbetet.*

*Möjligheten att skapa höga källarvåningar för att möjliggöra högre fordon kommer att undersökas i det fortsatta planarbetet. Inriktningen är att tillgänglighet till bostäderna skall lösas enligt stadens riktlinjer.*

### **Teknisk försörjning**

*Stockholm vatten anser att den planerade kulverten som planeras i områdets västra del bör ritas in på plankartan samt framför synpunkter på projektering och genomförande av planerade ledningar och pumpstation.*

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör framgå av detaljplanen var inom området det kommer att reserveras ytor för dagvattenhantering.*

*Rådet för funktionshinderfrågor framhåller att vid anläggande av elnätstation bör beaktas att mätvärdet 0,2 mikrottesla ej överskrids.*

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att planbeskrivningen behöver uppdateras med korrekta uppgifter när det gäller de energikrav som ställs i handlingsprogrammet som är kopplat till detaljplanen.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Planbeskrivningen uppdateras med förtydliganden kring dagvattenhantering och aktuella energikrav utifrån handlingsprogrammet. Stadsbyggnadskontoret anser det inte vara nödvändigt att rita ut dagvattenkulverten på plankartan då denna i sin helhet kommer att placeras på allmän plats, inom gatumark. Riktvärden för elektromagnetisk strålning skall beaktas vid placering av elnätstation i området.*

### **Hälsa och säkerhet**

#### **Buller**

*Länsstyrelsen, Trafikverket och Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att bullersituationen i området är svår. Enkelsidiga lägenheter anordnas mot sida där bullernivåerna överstiger riktvärdet 55dBA och i vissa lägen överstiger bullernivåerna 65 dB(A). Detta kan inte accepteras så vida inte förutsättningar kan skapas för att tillförlitligt och långsiktigt hållbart klara gällande riktvärden 55dB(A) utanför fönster med goda uteluftsförhållanden. Man förordar att hantera bullret genom att skapa genomgående lägenheter med en tyst sida mot gården.*

Bullerutredningen bör uppdateras på ett flertal punkter. *Länsstyrelsen* anser att förtydliganden bör göras gällande angränsande planerad bebyggelse, beräknad trafik på Norra länken samt angränsande lokalgator, lågfrekvent buller från busstrafik etc. Vidare behöver klargöras om rangering av tåg på Värtabanan är en bullerkälla att beakta. Detta är i så fall att betrakta som externt industribuller.

*Trafikverket* noterar att byggherrarna tagit fram egna bullerutredningar för respektive byggnad och efterfrågar en samlad, objektiv bedömning av dessa. *Trafikverket* anser att samma riktvärden som för bostäder bör gälla för förskolor, skolor och vårdlokaler, både inomhus och utomhus. Samtliga fasader mot bostäder och förskolor skall klara kravet på 65 dB(A). *Trafikverket* anser vidare att bulleruträkningarna skall baseras på 80 000 fordon/dygn, som Norra länken planerats för.

Flera remissintanser och intresseföreningar (*Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsdelsnämnden mfl*) konstaterar att trafiken på Norra länken påverkar inte bara bostadshusen utan också möjligheten att använda det planerade parkstråket på ett önskvärt sätt. Genom att hantera luft och buller vid källan kan detta problem minskas. Flera anser att ett glastak över Norra länken bör utredas och /eller anläggas. *Trafikverket* betonar emellertid i sitt yttrande att det glastak som i ett tidigt skede planerats över Norra länken nu inte längre är aktuellt och att det bör tydliggöras att det inte är en förutsättning för bebyggelsen.

*Länsstyrelsen och Trafikverket* anser att bestämmelsen (m) som anger att verksamheten på rangerbangården skall vara icke-störande skall tas bort.

*SL* framhåller att Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller skall innehållas längs gator som trafikeras av buss.

### Risk

*Länsstyrelsen* anser att bostadsbebyggelse och skolverksamhet inte bör ligga närmare järnväg än 50 meter och 75 meter för rekommenderad väg för transporter med farligt gods. Vidare anser länsstyrelsen att den riskutredning som bifogats planförslaget skall förtydligas på ett flertal punkter. *Länsstyrelsen* anser bland annat att riskutredningen bör hantera såväl samhälls- som individrisker, att riskerna från väg och järnväg bör vägas samman, att risker kopplade till rangering på Värtabanan belyses, att framtida förändringar i trafikflöden tas med i beräkningen mm. Vidare efterfrågar *Länsstyrelsen* en redovisning av gjorda beräkningar och antaganden.

*Stockholms stads brandförsvär (SSBF)* konstaterar att den nya bron över Värtabanan inte omnämns i riskutredningen och att det är viktigt att olycksrisker beaktas vid dimensioneringen av denna bro. Man framhåller också betydelsen av att förskolor placeras så långt från riskkällor som möjligt. Vidare konstaterar man att utrymningsmöjligheter och åtkomst för räddningsfordon skall beaktas.

### Mark

*Trafikverket* framför att i det Geotekniskt PM framkommer att området varit föremål för sättningar och att en släntstabilitetsanalys bör göras för att

säkerställa stabiliteten i slänten mot Norra Länken och Värtabanan. Detta bör tydliggöras och regleras i detaljplanen.

*Länsstyrelsen och Trafikverket anser att en tydligare reglering av markhöjder och fyllnader på Norra länken bör införas i detaljplanen. Trafikverket påpekar att inga ytterligare laster får tillföras Norra länkens betongtunnlar. I detaljplanen bör införas krav på marklov, fler reglerade markhöjder, lägsta dräneringsnivå etc.*

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Förslaget innebär att en stor mängd bostäder kan tillskapas i ett attraktivt område med närhet både till innerstaden och Nationalstadsparken. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att goda boendeförhållanden kan uppnås på platsen, förutsatt att störningar kopplade till Norra länken hanteras på lämpligt sätt.*

*Stadsbyggnadskontoret delar remissinstansernas synpunkt att läget är komplicerat med avseende på buller och risker i relation till Norra länken och Värtabanan. Synpunkterna föranleder uppdateringar och fördjupade utredningar på flera punkter när det gäller buller och risker. Ett samlat underlag avses tas fram för den fortsatta bedömningen och plankartan uppdateras med bland annat bestämmelser om ljudnivåer inomhus.*

*Förutsatt att det underlag som tidigare tagits fram är giltigt även efter dessa uppdateringar av planförslaget, föreslår stadsbyggnadskontoret att planförslaget ändras så att inga enkelsidiga lägenheter mot den bullerutsatta sidan möjliggörs. Den höga byggnad som är utsatt för bullernivåer vid fasad på över 65 dB(A) sänks, så att endast en mindre del av byggnaden utsätts för bullernivåer över 65dB(A)rum .*

*Frågan om glastak över Norra länken kan inte hanteras inom ramen för aktuell detaljplan. Utgångspunkten är att bebyggelsen inom planområdet skall hantera givna förutsättningar, dvs endast de bullerskyddsåtgärder som idag är beslutade och planeras att genomföras vid Norra länken.*

*Riskutredningen skall uppdateras enligt synpunkter från länsstyrelsen. Förutsatt att slutsatserna i den redan framtagna riskbedömningen är relevanta även efter genomförda uppdateringar bedömer stadsbyggnadskontoret att det avstånd om 25 meter från farligt godsled (Värtabanan) som varit utgångspunkten för detaljplanen fortfarande bör gälla. Visar en uppdatering av riskanalysen på större risker bör dessa i första hand hanteras genom byggnadstekniska åtgärder. Riskutredningen avses fördjupas när det gäller möjligheten att inrymma en förskola i området. Placering av förskola inom området skall ske med utgångspunkt i denna.*

#### **Miljö- och klimataspekter**

##### **Spridningssamband för naturmiljö av riksintresse**

*Länsstyrelsen bedömer på nuvarande underlag att planförslaget inte innebär risk för påtaglig skada på det angränsande riksintresset. De grova ekar som avses bevaras i områdets västra del bör skyddas i detaljplanen.*

*Boende och intresseföreningar* menar att planerad bebyggelse påverkar spridningsvägarna.

#### **Luftkvalitet**

*Länsstyrelsen* anser att bedömningen att miljö kvalitetsnormerna för luft följs bör tydliggöras.

*Länsstyrelsen, Trafikverket och Miljö- och hälsoskyddsnämnden* konstaterar att området är utsatt för luftföroreningar, med överskridande av partikelnormen i parken vid Norra länkens tunnelmynning. Dock överskrider inte normen vid byggnaderna. *Länsstyrelsen och Trafikverket* anser att även passager genom område med överskridande av normen skall undvikas. Parkområdets användning bör preciseras, så att människor inte kommer att vistas i parken inom område där föroreningshalterna är förhöjda. Vidare framförs att planen bör reglera att luftintag till ventilation placeras i gynnsamt läge mot innergården.

*Trafikverket* anser att inga balkonger eller öppningsbara fönster bör tillåtas mot Norra länken. Trafikverket anser vidare att beräkningarna i luftkvalitetsutredningen bör kompletteras när det gäller spridningsberäkning från ventilationstornet vid Norra länken och uppgifter om andel dubbade vinterdäck och tung trafik som tagits med i beräkningarna, samt med uppgifter om hur många som beräknas utsättas för förhöjda partikelhalter

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att åtgärder för att minska partikelhalterna vid källan bör studeras vidare och konstaterar att om inga åtgärder görs vid källan bli det svårt att undvika negativa hälsoeffekter för de människor som vistas i området.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* instämmer med resonemanget enligt planhandlingarna om att konsekvenserna för de boende av hästhållningen i området bedöms som små. *KDF* vill se garantier för att inga restriktioner kommer att drabba hästverksamheten i området som en konsekvens av planens genomförande.

#### **Markföroreningar**

*Länsstyrelsen* anser att MKB och planhandlingar bör uppdateras med en noggrannare redogörelse av upprättade åtgärds mål för Norra Djurgårdsstaden.

#### **Vattenkvalitet – miljö kvalitetsnormer**

*Länsstyrelsen* anser att dagvattenhanteringen kan accepteras under förutsättning att framtiden dagvattenstrategi samt förslag i detaljplan och MKB följs. Därmed bör miljö kvalitetsnormerna för vatten kunna följs. Länsstyrelsen anser att det är positivt om man i så stor utsträckning som möjligt anlägger gröna tak och andra metoder som ett sätt att minska förekomsten och volymer av förorenat dagvatten.

#### **Översvämning**

En planbestämmelse bör införas i plankartan om lägsta grundläggningsnivå för bostadsbebyggelse på lägst +2,5 -3,0 meter.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret* beaktar synpunkterna och uppdaterar planhandlingar och utförda utredningar i huvudsak enligt inkomna synpunkter

*Då inget överskridande av miljökvalitetsnormen sker vid byggnadernas fasader bedömer stadsbyggnadskontoret att man inte bör införa begränsningar mot anordnande av balkonger och öppningsbara fönster mot Norra länken. Fördelen av att kunna nyttja goda sollägen och möjliggöra utrymning vid brand bedöms väga tyngre.*

*Parkens utformning har bearbetats vidare efter plansamrådet och föreslås utformas utan gångvägar och med buskvegetation som begränsar möjligheten att röra sig i området närmast Norra länkens mynning. Möjligheten att med planbestämmelser på lämpligt sätt reglera utformningen av parken skall undersökas i det fortsatta arbetet.*

*Åtgärder vid källan (Norra länken) för att minska luftföroreningar är inte möjliga att hantera inom ramen för aktuell detaljplan och utgångspunkten för planeringen är därför befintliga förutsättningar på platsen.*

## **Övriga frågor**

### **Förskola**

Stadsdelsnämnden framhåller att det finns ett behov av en förskola med fem avdelningar i detaljplaneetappen för att kunna klara beslutat förskoletal på 0,25 platser per lägenhet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden efterfrågar en redovisning av var i planområdet det finns en lämplig yta för förskolegård.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret beaktar synpunkten genom att införa en generell bestämmelse som gör det möjligt att inordna förskola i bostadskvarteren. Genomförandet av förskolan regleras i avtal mellan exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen och byggherren. Detaljplanen reglerar inte vilka ytor som skall reserveras för förskolegård. Däremot ställs krav på att luftmiljön där förskola inryms skall motsvara kraven för känslig mark*

### **Namnfrågor**

KDF anser att man ska bibehålla namnet på Fiskartorpsvägen i dess nuvarande läge. Boende anser att man skall använda namnen där fastigheterna ligger. Lämna Hjorthagen till Hjorthagen.

### **Synpunkter som rör Hjorthagen utanför planområdet**

Några synpunkter som rör Hjorthagen utanför planområdet inkom under samrådet. Bland annat efterfrågas bättre gång- och cykelvägar till angränsande stadsdelar och man uttrycker önskemål om att rusta och värna Hjorthagsparken.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna kan inte tillgodoses inom detaljplanen*

## Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Sammantaget visar samrådet att större hänsyn måste tas till påverkan från Norra länken och Värtabanan. Fördjupade utredningar behöver göras när det gäller risk, buller och luftföroreningar. En nyckelfråga att hantera i detaljplanen är hur man skall hantera park och söderfasader som är utsatta för mycket stora störningar från omgivande trafik, samtidigt som de inbjuder till vistelse och erbjuder boendekvalitéer. Utöver detta bedöms frågan om ny bro över Värtabanan ha störst påverkan på planens utformning. Frågan har studerats vidare efter plansamrådet och tidig förankring med KDF, Trafikverket och SL har skett.

Kopplat till planarbetet förs även en dialog med MOFAB med syfte att finna en lösning för angöring och parkering till verksamheten på Ängsbotten 8. På lång sikt ser stadsbyggnadskontoret att även Ängsbotten 8 utvecklas mot blandad och tät stadsbebyggelse, där dagens verksamhet om så är möjligt inordnas i kvarterets bottenplan. Tills detta är möjligt att genomföra bedömer stadsbyggnadskontoret att man i planläggningen av området bör utgå från den övergripande kvartersstrukturen och fullfölja de tänkta gatusträckningarna i de detaljplaner som arbetas fram i området.

Synpunkter på gestaltning avses bearbetas i arbetet med ett särskilt kvalitetsprogram som tas fram inför antagandet av detaljplanen.

### Föreslagna förändringar

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet. Kontoret föreslår att förslaget ändras så att läget för en ny bro över Värtabanan flyttas närmre det befintliga broläget. Det förändrade broläget innebär en omarbetning av det västra kvarteret. För att möjliggöra förskola i kvarteret införs en flexibel planbestämmelse för detta ändamål.

För att hantera buller i området föreslås byggnaden närmast Norra länken dels sänkas och dels göras smalare, för att kunna innehålla genomgående lägenheter. Syftet med detta är dels att ta bort de mest bullerutsatta delarna av byggnaden och dels att säkerställa att alla bostäder har tillgång till tyst sida.

Utöver detta föreslås detaljplanen revideras med bestämmelser när det gäller buller, ventilation, marknivåer mm.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

## Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2011-10341. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

### Statliga och regionala myndigheter och förbund

#### Länsstyrelsen

På nuvarande underlag befarar Länsstyrelsen att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till boendes hälsa eller säkerhet, beroende på lokalisering av bostäder nära väg- och spårtrafikanläggningar, då dessa för med sig buller, luftföroreningar och risker för omgivningen. Särskilt utsatta för dessa störningar riskerar de enkelsidiga studentbostäder bli, som vetter ut mot störande sida. Beräkningsunderlag för buller behöver uppdateras, vilket accentueras av det bullerutsatta läget. När det gäller risker i samband med hantering av farligt gods på väg och spår, behöver beräkningar och resultat förtydligas för att planens lämplighet ska kunna avgöras.

*Väg- och spårtrafikanläggningar av riksintresse.*

Norra Länken och Värtabanan är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

För Värtabanan inklusive rangering och tågsammansättning inom och utanför planområdet, behöver i planutformningen tillses att verksamheten inte hindras av den nya detaljplanen. Den planbestämmelse som föreslås under rubriken Störningsskydd (m), kan innebära inskränkningar för verksamheten när omgivande markanvändning ändras från industri/kontor till bostäder i förslaget, och behöver därför tas bort. De störningar som kan alstras av verksamheten behöver finnas med som en förutsättning i planarbetet.

Om det genom förbättringar kring tunnelmynningen avseende bullerdämpning och skärmning av luftföroreningar kan skapas bättre förutsättningar för bostadsanvändning är Länsstyrelsen positiv till att staden verkar för det.

#### *Risker med farligt gods*

Följande frågor och aspekter behöver klargöras eller justeras innan Länsstyrelsen kan avgöra om risknivån i planområdet kan accepteras med föreslagen utformning av detaljplanen:

Länsstyrelsen anser att bostadsbebyggelse och skolverksamhet inte bör ligga närmare järnväg än 50 meter och 75 meter för rekommenderad väg för transporter med farligt gods. I planhandlingarna, plankartan, riskbedömningen samt i MKB, anges olika avstånd från väg och järnväg till bebyggelsen.

Riskbedömningen redovisar risken i form av samhällsrisk. Länsstyrelsen anser att samhällsrisk bör bedömas för ett större område än en specifik detaljplan. Om kriteriet ändå väljs att användas för ett begränsat område, som kv. Ängsbotten, bör det justeras proportionerligt mot den kortare sträcka som berörs av planområdet. Valt kriterium kan annars medföra att nivån för acceptabel risk ligger högre än vad den borde. Vidare anser Länsstyrelsen att

riskerna från väg och järnväg bör vägas samman så att det redovisas som en riskkurva i FN-diagrammet.

Länsstyrelsen anser att riskerna även bör bedömas i ett individriskperspektiv som ett komplement till samhällsriskbedömningen. Länsstyrelsen saknar även en bedömning av hur eventuella framtida förändringar kan påverka risknivån, t ex i en osäkerhetsanalys inom ramen för riskbedömningen. Vidare efterfrågar Länsstyrelsen en redovisning av gjorda beräkningar och antaganden. Det behöver även framgå hur en olycka i Norra länkens tunnel skulle kunna påverka området närmast tunnelmynningen. Det behöver dessutom tydliggöras om och hur risknivån i planområdet påverkas av rangeringsverksamhet inom spårområdet kring Värtabanan.

#### *Buller*

Då bullernivåerna på den bullerutsatta sidan beräknas uppgå till 65 - 70 dBA finns anledning att utnyttja fördelen av att minska störningarna med hjälp av genomgående lägenheter. Enkelsidiga lägenheter som vetter ut mot trafikbullerkällorna kan innebära hälsorisker trots olika åtgärder för att dämpa bullret. Om planförslaget drivs vidare med enkelsidiga bostäder mot omgivande bullerkällor, behöver redovisas att ljudnivån utanför fönster kan innehålla riktvärdet 55 dBA på ett tillförlitligt och långsiktigt hållbart sätt. Därvid behöver även klargöras att goda uteluftsförhållanden kan åstadkommas utanför fönster.

#### *Bullerförutsättningar*

Kvarteret öster om planområdet ingår i den bullerberäkning, som hänvisas till i planbeskrivningen, varför bullerbelastningen på planförslagets intilliggande kvarter torde vara högre än vad bullerberäkningarna redovisar. Uppskattad trafikmängd för Norra Länken verkar vara underskattad i bullerutredningen. Vidare framgår det inte i bullerutredningen om trafiken på lokalgatorna innefattar trafik till handelsverksamheter. Bullerutredningen bör därför uppdateras. Hänsyn bör också tas till lågfrekvent buller från busstrafik.

Buller från rangering av tåg på Värtabanan tas inte upp som någon planeringsförutsättning eller i fördjupningen av MKB. Med ändrad markanvändning, som föreslagen detaljplan medger, behöver klargöras om detta utgör en bullerkälla att beakta. Bullerkällan utgör s.k. externt industribuller.

#### *Luftkvalitet - miljökvalitetsnormer och hälsoaspekter*

En bedömning är gjord av att planförslaget i sig inte innebär en försämring av luftkvaliteten i området. Dock redovisas ingen tydlig bedömning av att miljökvalitetsnormerna för luft följs.

Enligt planbeskrivningen bedöms planförslagets konsekvenser för människors hälsa sammantaget bli måttliga/små. Det bygger på att grönstråket ges en utformning som gör att människor inte stadigvarande vistas där, utan endast använder det för passage. Vidare bygger det på att luftintag för bebyggelsen närmast Norra Länken avses placeras på innergården. Länsstyrelsen anser att planen bör utformas så att även kortare exponeringar för höga luftföroreningar kan undvikas. Enligt Luftguiden ska miljökvalitetsnormer för dygn och timme tolkas så att de även gäller för områden där människor vistas kort tid, vilket

även innebär passager. Markanvändningen i området intill tunnelmynningen bör utformas så att exponeringen för luftföroreningar blir så liten som möjligt. Parkområdets användning bör preciseras, så att människor inte kommer att vistas i parken inom område där föroreningshalterna är förhöjda.

Det kan vara olämpligt att tillåta lokaler för förskola där man ligger nära ett överskridande av miljökvalitetsnormen. Entréförhållanden, tillgång till eller avsaknad av lekgård i skyddat läge, balkongers placering m.m. har betydelse för var människor kommer att vistas. Då luftföroreningar även under normvärdena kan ha skadlig effekt på hälsan, behöver bebyggelsens användning och utformning beakta detta i fortsatt planläggning. Krav på att placera luftintag i gynnsamt läge bör finnas som planbestämmelse.

#### *Översvämning*

Det framhålls i planen att ett antal krav ska regleras om lägsta golvnivå genom gatornas höjdsättning. Då det framgår att bebyggelsen riskerar att drabbas av översvämning, anser Länsstyrelsen att en planbestämmelse bör införas i plankartan om lägsta grundläggningsnivå för bostadsbebyggelse. För att ta höjd för framtida klimatförändringar och havsnivåhöjning anser Länsstyrelsen att bostadsbebyggelse inte bör ligga på en lägre nivå än 2,5 -3,0 meter (RH2000).

#### *Stabilitet*

I Geotekniskt PM framkommer att området varit föremål för sättningar. Det framhålls även att en släntstabilitetsanalys bör göras för att säkerställa stabiliteten i slänten mot Norra Länken och Värtabanan. Detta bör tydliggöras och regleras i detaljplanen, då bebyggelsen annars riskerar bli olämplig med hänsyn till människors säkerhet.

#### *Markföroreningar*

I fördjupningen av MKB för området anges att markföroreningar är en aspekt som är viktig att utreda. Samtidigt är inte frågan hanterad annat än i avsnittet om dagvatten. En planbestämmelse anger villkor för bygglov med hänvisning till upprättade åtgärdsplaner för Norra Djurgårdsstaden. Hänvisning till dessa åtgärdsplaner saknas i planhandlingarna.

Länsstyrelsen anser att undersökningar i både mark och grundvatten ska utföras i ett tidigt skede för att kunna identifiera riskområden och sedan utreda behovet av eventuell sanering. Planbestämmelsen behöver vara tydligare, alternativt att åtgärdsplanen förklaras närmare i planbeskrivningen.

#### *Pumpstation*

Enligt Boverkets m.fl. myndigheters Allmänna råd 1995:5 (Bättre plats för arbete) är riktvärdet för skyddsavstånd till pumpstation som betjänar mer än 25 personer 50 meter. Länsstyrelsen förutsätter att det genom planen säkerställs att det korta avståndet mellan bostäder och pumpstation inte innebär olägenheter för boende och övriga.

#### *Vattenkvalitet – miljökvalitetsnormer*

Länsstyrelsen anser att det hade underlättat bedömningen om man översiktligt redovisade miljöpåverkan från området som helhet, t.ex. när det gäller dagvattenhantering och dess påverkan på recipienten samt hur miljökvalitetsnormer för vatten påverkas. Detta är särskilt viktigt att redovisa

eftersom dagvattenutsläppen berör en vattenförekomst Lilla Värtan (övergångsvatten) med måttlig ekologisk potential samt att den inte uppnår god kemisk (miljögifter) ytvattenstatus.

Planförslaget bedöms enligt planbeskrivningen inte motverka uppfyllandet av MKN för Lilla Värtan. Länsstyrelsen anser att dagvattenhanteringen kan accepteras under förutsättning att framtagna dagvattenstrategi, förslag i den aktuella detaljplanen samt förslag till åtgärder i Fördjupning av MKB. Detaljplan för Ängsbotten. Samrådshandling nov 2012 följs upp i samband med miljöbedömningen. Därmed bör miljö kvalitetsnormerna för vatten kunna följas.

Länsstyrelsen anser vidare att det är positivt om man i så stor utsträckning som möjligt anlägger gröna tak och andra metoder som ett sätt att minska förekomsten och volymer av förorenat dagvatten. Även snöhantering bör beaktas.

#### *Spridningssamband för naturmiljö av riksintresse*

Kungliga Nationalstadsparken som är av riksintresse enligt miljöbalken 4 kap. 7 § gränsar till planområdet i väster och söder. Länsstyrelsen bedömer på nuvarande underlag att planförslaget inte innebär risk för påtaglig skada på det angränsande riksintresset. För att inte innebära försämringar bör dock de grova ekar som avses bevaras i områdets västra del, skyddas genom lämplig reglering på plankarta. Möjligheterna bör undersökas att genom regleringar i detaljplanen stödja uppföljningen av miljöbedömningen, när det gäller andra förstärkningsåtgärder av spridningsvägarna.

#### *Kulturmiljövården inom riksintresseområde*

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården enligt miljöbalken 3 kap. 6 §, Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115). Länsstyrelsen har inga invändningar ur kulturmiljösynvinkel mot att området exploateras. Länsstyrelsen anser att det är svårt att utifrån det befintliga bildmaterialet uttala sig om vilka konsekvenser den planerade bebyggelsen skulle få på riksintresset och Nationalstadsparken. Fler och tydligare vyer från t.ex. Lidingövägen, Lill Jansskogen, Uggleviksvägen, Fiskartorpsvägen är väsentliga för att förstå den tillkommande bebyggelsens påverkan på landskapsbilden. Även eventuellt tillkommande bebyggelse i kringliggande kvarter och i Storängsbotten skulle behöva redovisas. På nuvarande underlag bedömer dock Länsstyrelsen att planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset.

#### **Storstockholms lokaltrafik (SL) /Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting**

I Stomnätsstrategin föreslås stomtrafik längs det centrala gatustråket, Bobergsgatan och Fiskartorpsvägen. För att uppnå de mål om snabbare och attraktivare kollektivtrafik, som finns beskrivna i Stomnätsstrategin, är det viktigt att Stockholms stad arbetar för att skapa busskörfält för stomtrafiken. Trafikförvaltningen anser att Stockholms stads framkomlighetsstrategi är en viktig utgångspunkt i det arbetet. Trafikförvaltningen planerar även för en förlängning av busslinje 62 via Storängsvägen.

För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av fastigheterna ske så att Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

### Storstockholms Brandförsvär

I den översiktliga riskbedömningen för Värtabanan och Norra länken har den nya bron som ritats i planen inte omnämnts. Det är viktigt att olycksrisker beaktas vid dimensioneringen av denna bro.

Förskola skall placeras så långt från riskkällor som möjligt. I byggnader upp till 8 våningar måste alla lägenheter ha balkong/fönster mot möjlig uppställningsplats för räddningsfordon. För byggnader högre än 8 våningar måste förutsättning för utrymning lösas på annat byggnadstekniskt sätt. Man bör ta i beaktande att en eventuell tvärbana (spårväg) i området kan få konsekvenser för möjligheten till uppställning av räddningsfordon vid byggnader i området.

### Trafikverket

Trafikverket anser att den av riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53 ska följas för bostäderna men att avsteg från riksdagens riktvärden för buller kan förekomma då en god boendemiljö kan åstadkommas trots att riktvärdet för buller utomhus vid fasad inte uppnås vid alla fasader i den planerade bebyggelsen.

Av bullerutredningen framgår att vissa bostäder utsätts för ekvivalenta ljudnivåer vid fasad på över 65 dB(A). Dessutom har vissa av bostäderna som utsätts för över 60 dBA på den bullriga sidan enligt utredningen ingen tillgång till tyst sida. Detta är inte en acceptabel lösning. Trafikverket har även tagit del av de trafikbullerutredningar som gjorts på uppdrag av byggherrarna i området. Inför nästa planskede anser Trafikverket att Staden ska göra en objektiv bedömning av genomförda utredningar. Trafikverket anser vidare att samma riktvärden som för bostäder bör gälla för förskolor, skolor och vårdlokaler, både inomhus och utomhus. Trafikverket anser att det är viktigt att utomhusmiljöer där barn ofta vistas skyddas från störande trafikbuller, eller lokaliseras så att de inte är exponerade för trafikbullernivåer högre än riksdagens riktvärden för boendemiljöer. Därtill vill Trafikverket trycka på de regler för ljudklassning av lokaler (däribland undervisningslokaler) och ljudnivåer som finns i SS 25268:2007.

När Norra länken planerades och projekterades gjordes detta med planeringsförutsättningen att verksamheten inom Ängsbotten var industri, och gällande bullerrestriktioner för industri/kontor klaras genom en kombination av olika bullerskärmar. Inga absorberer i tråget är planerade, och det miljötak över Norra Länken som beskrivs i Trafikbullerutredningen är inte aktuellt. Detta bör klargöras i Trafikbullerutredningen.

Norra länken byggs för 80 000 fordon/dygn och Trafikverket anser att denna trafikuppgift bör användas i bullerberäkningarna. Trafikverket kan inte godta inskränkningar på riksintresseklassade anläggningar och anser att kommunen inför kommande planskede ska säkerställa att de av riksdagen beslutade värdena klaras inom föreliggande plan och därmed även säkerställa att funktionen för riksintressena Värtabanan och Norra Länken inte äventyras p.g.a. buller. Med hänsyn till ovanstående anser Trafikverket att kommunen ska säkerställa att samtliga tillkommande bostäder, förskolor, skolor och vårdlokaler klarar bullerkraven om ekvivalenta ljudnivåer vid fasad på högst 65

dB(A). Trafikverket anser även att betydelsen av en tyst sida ökar vid höga bullernivåer.

#### *Luftkvalitet*

Trafikverket anser att luftberäkningarna bör kompletteras med spridningsberäkning från ventilationstornet med tanke på rådande vindriktning (S — S V) och med tanke på höjden på den planerade bebyggelsen. Av luftkvalitetsutredningen framgår inte heller vilken andel dubbade vinterdäck som tagits med i beräkningarna och ej heller andelen tung trafik.

Överskridande av partikelnormen konstateras i parken vid tunnelmynningen. Trafikverket anser att passage inte är lämpligt där luftföroreningshalten beräknas bli så höga. Plantering av arter som är bra på att ta upp kvävedioxid och partiklar och som helst är vintergröna förordas.

Trafikverket anser att detaljplanebestämmelse införs som reglerar att uteplatser och balkonger skall placeras bort från Norra länken och att fönster åt detta håll inte skall vara öppningsbara. Kommunen bör utreda och redovisa hur många människor som kan komma att exponeras av förhöjda halter av luftföroreningar.

Trafikverket strävar efter att kriterier och riktvärden i miljökvalitetsmålet Frisk luft uppnås. För känsliga grupper gäller betydligt strängare krav än vad miljökvalitetsnormerna anger; riktvärdet för känsliga grupper är 15 gg PM10/m3 årsmedelvärde, jämfört med normen som är 40 gg PM10/m3. Med hänsyn till att föreliggande plan medger förskolor, skolor och vårdlokaler anser Trafikverket att kommunen i planarbetet bör eftersträva detta strängare riktvärde.

#### *Risk och farligt gods*

Såväl Norra Länken som Värtabanan är leder för farligt gods vilket måste beaktas i planarbetet.

#### *Fri höjd bron*

För att säkerställa framkomligheten och säkerheten på Värtabanan ställer Trafikverket vissa krav på fri höjd. Trafikverket kräver fri höjd 6,50 meter.

*Värtabanans framtida utveckling — möjlighet till dubbelspår och stationsläge*  
Trafikverket ser att Värtabanan på sikt även kan behövas för persontrafik. Trafikverket anser att föreliggande plan ska medge denna framtida utveckling av Värtabanan.

#### *Bro över Värtabanan*

Trafikverket skall inför nästa planskede ha godkänt Stadens granskningshandlingar för ny bro över Värtabanan. Trafikverket ska bygga bron, men bron ska ägas av Staden som också ska ansvara för drift och underhåll. Staden ska stå för Trafikverkets samtliga kostnader för byggnationen. Fastighetsrättsligt krävs servitut för byggnation över järnvägsfastighet, för infästningar mm.

Ett genomförandeavtal avseende finansiering, byggnation, ägande och drift av bron samt avseende rivning av befintlig bro ska tecknas mellan Trafikverket och Staden och antas samtidigt som detaljplanen.

Vid byggnation som påverkar järnvägsspår och där helavstängning av spår kan krävas måste Staden ansöka om tider i Banarbetsplan (BAP). Senast 10 januari 2013 måste Trafikverket ha mottagit Stadens ansökan för BAP-tider för 2014.

### *Störningsskydd*

I detaljplanen finns planbestämmelsen m införd för delar av spårområdet. Planbestämmelsen innebär att verksamheten ej får vara störande för omgivningen och att tåg ej får rangeras och sammansättas så att störningar uppkommer. Trafikverket kan inte godta några restriktioner som inskränker funktionen av riksintresset. Värtabanan och anser att denna planbestämmelse ska tas bort ur planen.

### *Norra länken*

Betongtunnlarna till Norra länken är inte dimensionerade för de utfyllnader som detaljplanen föreslår. Ingen ökad belastning på betongtunnlarna får göras. Krav på marklov måste införas för alla uppfyllnader i närheten av Norra länkens betongtunnlar. Staden bör i plankartan införa en begränsning av markens byggande inom t1-området samt att befintliga marknivåer anges. T1-området på plankartan ska även redovisas för området söder om befintligt spårområde. Trafikverket anser vidare att texten för planbestämmelse t i är otydlig och för att undvika oklarheter bör den skrivning som används för planbestämmelse t2 i detaljplan för Norra Länken, delen Värtan DP 93002A användas. Det befintliga servitutsområdet t2 från 20017, Dnr 2005-10801-421, är inte korrekt markerat på plankartan utan ska utökas mot nordost, fram till Fiskartorpsvägen och i området söder om befintligts påområde. Detta bör korrigeras inför nästkommande planskede. Trafikverket anser också att Staden i planen ska föra in LDN( lägsta dränerande nivå). För Norra länken gäller +1,5 (Dp93002A). Det är av yttersta vikt att samma nivå gäller för detaljplan Ängsbotten.

## **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

### **Stadsdelsnämnden**

Enligt Kommunfullmäktiges budget för 2013 skall ett förskoletal på 0,25 platser per lägenhet vara vägledande vid nyproduktion. Med utgångspunkt i den höga andelen studentlägenheter bedömer stadsdelsförvaltningen att behovet i detaljplaneetappen motsvarar en förskola med fem avdelningar, vilket skall tillgodoses inom planområdet.

I den analys av luftföroreningar som ligger till grund för planförslaget nämns tankar på stadsodling i parkstråket ovan Norra länken. Stadsdelsförvaltningen menar att detta inte är lämpligt. I stället bör man odla tät flerskiktad vegetation som kan minska spridningen av luftföroreningar.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

#### *Luft*

Miljökvalitetsnormen får inte överskridas där människor varaktigt vistas. Då det inte finns någon tröskelnivå under vilken inga negativa hälsoeffekter uppkommer så är det viktigt med så låga luftföroreningshalter som möjligt där människor vistas. För att grönområdet som gränsar till Norra länken ska kunna nyttjas för exempelvis utevistelse, barnlek och balkonger krävs åtgärder som minskar partikelhalterna från

Norra länken, exempelvis ett miljötak. Åtgärder vid källan för att minska partikelhalterna bör enligt förvaltningen studeras vidare. Om inga åtgärder görs vid källan bli det svårt att undvika negativa hälsoeffekter för de människor som vistas i området. Enligt fördjupningen till MKB bedöms människors hälsa sammantaget bli måttlig/små om grönstråket planeras så att människor inte stadigvarande vistas där. Förvaltningen gör bedömningen att det är svårt att planera för en grönyta i söderläge som inte lockar till sig människor. Planbeskrivningen illustrerar exempelvis entréer, torgytor och balkonger på södersidan vilket inbjuder till utevistelse. För att undvika höga luftföroreningshalter inomhus bör en planbestämmelse reglera att tilluften tas i taknivå på så stort avstånd som möjligt från Norra länken.

### *Buller*

Många av bostadshusen inom planområdet och främst de som angränsar till järnvägen, blivande Norra länken samt Bobergsgatan utsätts för höga trafikbullernivåer, upp mot 67 dBA ekvivalent nivå. Då Ängsbotten ligger i Norra Djurgårdsstaden där höga miljökrav ställs bör Stockholmsmodellen uppfyllas för samtliga lägenheter utan inslag av speciallösningar. Diskussionerna om ett miljötak bör aktualiseras. Ett 150-300 meter långt miljötak skulle enligt den till planhandlingarna kopplade trafikbullenutredningen från ÅF minska ljudnivåerna mellan 4 och 10 dBA. Ett miljötak skulle enligt förvaltningen kunna ge förutsättningar för att skapa en attraktiv boendemiljö och parkmiljö i anslutning till Norra länken. Åtgärder vid källan för att minska bullerexponeringen bör enligt förvaltningen studeras vidare.

För att klara riktvärden för trafikbuller från både bil- och tågtrafik i området bör så många lägenheter som möjligt vara genomgående. Hushöjderna i trafikbullenutredningen som har tagits fram av ÅF för området stämmer inte överrens med planhandlingarna och det saknas uppgifter om maximala ljudnivåer.

Man bör observera att mark- och miljööverdomstolen i ett avgörande i början av januari 2013 (P1241-12) rörande en detaljplan för nya bostäder i centrala Helsingborg, anfört att särskild restriktivitet skall gälla för nya bostäder i mycket bullerutsatta lägen (□ 65 dBA). Mark- och miljödomstolen har även i domen angående kvarteret Plankan på Södermalm i Stockholm (P3922-11) anfört att det krävs synnerliga skäl för att bygga på platsen. Det avstegsfall som domstolen bedömer som relevant, > 65 dBA, bör enligt domstolen tillämpas mycket restriktivt. Det är därför av avgörande betydelse att nu aktuell detaljplan beskriver vilka lägenheter som kommer att utsättas för bullernivåer över 65 dBA och att det utförligt motiveras varför staden trots allt föreslår att man kan bygga godtagbara bostäder i det föreslagna läget.

Planbestämmelsen för bullernivåer inomhus är överflödigt eftersom den motsvarar riktvärden enligt Boverkets byggregler. Om planbestämmelse ska anges för detta bör den överensstämma med de riktvärden som står i handlingsprogrammet, ljudklass B.

### *Grönytor*

Förvaltningen är positiv till de nya parkytorna söder och väster om kvarteren då de blir positiva tillskott till området genom att förstärka det ekologiskt viktiga eksambandet mellan norra och södra Djurgården. En skötsel- och utvecklingsplan bör tas fram för området för att säkerställa parkytornas spridningsfunktion mellan norra och södra Djurgården.

### *Cykel*

Bobergsgatan bör enligt förvaltningen klassas som ett huvudstråk och bredden bör därmed utökas från planerade 3,00 meter till 3,25 meter. Cykelparkeringsnormen i Norra Djurgårdsstaden har ändrats från 2,2 platser/lägenhet till 2,5 platser/lägenhet. Den nya normen bör användas i Ängsbotten istället för den enligt planhandlingarna föreslagna äldre normen. I planhandlingarna bör även redovisas att det ska erbjudas

laddningsmöjligheter för eldrivna cyklar, mopeder och motorcyklar både inomhus och utomhus vid fastigheterna.

### *Energi*

Energikraven som är framtagna för Norra Djurgårdsstaden gäller total energianvändning för byggnad och år och inte vilken energikälla som ska användas dvs. teknikneutralitet gäller. Det finns exempelvis som det står i planhandlingarna inga krav på att komfortkyla för lokaler ska ske i form av passiv kyla. Det pågår en utredning inom staden angående möjligheten att ställa krav på att varje fastighet ska generera 80% av sin använda fastighetsel baserad på lokalt/regionalt producerad förnybar energi. Då frågan ännu inte är färdigutredd bör kravet inte finnas med i planhandlingarna. Planhandlingen bör uppdateras i enlighet med miljökraven i handlingsprogrammet.

### *Barnkonsekvenser*

Förvaltningen saknar en redovisning av var i planområdet det finns en lämplig yta för förskolegård. Denna yta bör inte vara utsatt för höga bullernivåer eller luftföroreningshalter. Förskolegårdens yta bör anpassas efter antalet barn på förskolan och det bör finnas möjlighet att utforma gården så att den är av god lekkvalitet.

### *Dagvatten*

För Norra Djurgårdsstaden har en dagvattenstrategi tagits fram som bland annat innebär att dagvattnet ska fördröjas. Dagvattenhanteringen ska ha en renande effekt och infiltration ska minimeras för att minska risken för spridningen av eventuella markföroreningar. Enligt planhandlingarna kommer det inom planområdet ske en dagvattenhantering med exempelvis fördröjningsmagasin. Det bör i detaljplanen framgå var inom området det kommer att reserveras ytor för dessa magasin.

### *Markföroreningar*

Marken inom planområdet är förorenad och ska renas till de platsspecifika riktvärdena som har tagits fram för området. Provtagning ska ske av marken under de byggnader som ska rivas.

### *Hästhållning*

Förvaltningen instämmer med resonemanget enligt planhandlingarna om att konsekvenserna för de boende av hästhållningen i området bedöms som små.

### *Trafikkontoret*

Funktionen för beteckningen n1 bör utgå då denna uppmanar till att parkmark ska bebyggas. Att anlägga privata byggnader såsom cykelgarage på stadens mark är inte godtagbart. Cykelparkeringskvoten ska tillgodoses inom respektive fastighet.

Det är viktigt att det även finns cykelparkering till de verksamheter som planeras som till exempel till butiken. Det är viktigt att cykelparkeringarna är lättillgängliga för såväl boende som besökare. Det är viktigt att garagenedfarterna anordnas så att det blir goda siktförhållanden samt att det finns vilplan med erforderlig lutning innan utfart på stadens mark.

Parken kommer inte att ha något rekreativvärde eftersom närheten till Norra länken och dess tunnelmynning innebär att buller och luftkvalitet inte kommer att ha värden som är acceptabla för en längre vistelse. Det är därför önskvärt att parken gestaltas som ett grönt vackert rum att beskåda på håll för boende och besökare. I och med att det inte är rekommenderat att vistas i parken är det heller inte relevant att anlägga en gång- och cykelväg där.

Illustrerade träd känns ovidkommande att ha med i detaljplanen. För träd på gata kan detta framgå under "Användning av mark", till exempel: "GATA1 – Trädplanterad gata". Stadens riktlinjer att det för varje tillkommande bostad ska planteras ett träd bör uppfyllas.

Trappan som binder samman torget och Fiskartorpsvägen bör vara bred nog för att inrymma en barnvagnsramp. Trappans ledstångsbelysning ska vara väl beprövad och referenser ska kunna visas från tidigare anläggningar.

Kontoret anser inte att den lösning för lastintag som man planerar vid butiken är en bra lösning. Hela gatan kommer att påverkas av lastverksamheten. I stället för att göra en gångbana längs fasaden låter man fastighetens varuförsörjning styra gatuutformningen. Normalt ska all lastning skötas inom fastigheten och backning över gångtyor accepteras inte. Det är önskvärt att man ser över möjligheterna att hitta en bättre lösning även i detta fall så att området inte får en sämre gatumiljö än nödvändigt.

Eftersom det byggs väldigt nära gatumark så vore det önskvärt om man i planbestämmelser kunde skriva in att till exempel stuprör nischas in i fasad och att utåtgående dörrar inte är lämpligt.

De höjder som redovisas i Madängsgatan visar på ett dåligt längsfall. Det är önskvärt att man har ett längsfall på ca 2 %.

### Exploateringskontoret

#### *Inverkan på angränsande fastigheter*

Planområdet angränsar mot Stadens fastighet Ängsbotten 8 som är upplåten med tomträtt till Martin Olsson Fastighets AB. Mellan staden och tomträttshavaren finns sedan tidigare (2009) ett avtal upprättat om kompensation i form av ekonomisk ersättning och markbyte till följd av ändring av detaljplan för etapp Västra. Avtalet omfattar även ett åtagande för båda parter att medverka till planändring för Ängsbotten 8. Tidigt i planarbetet ingick därför Ängsbotten 8 i planområdet. Som en konsekvens av föreliggande planeringsföresättningar har det visat sig svårt att inordna befintlig byggnad inom Ängsbotten 8 i den kommande kvartersstrukturen och därtill tillskapa nya byggrätter inom fastigheten. Till följd av detta har tomträttshavaren inom Ängsbotten 8 beslutat att fortsätta sin verksamhet i befintlig byggnad. Fastigheten har därför lyfts ut ur planarbetet.

Befintlig marknivå inom Ängsbotten 6 och Ängsbotten 8 ligger ca 2 meter lägre än blivande gatunivåer inom detaljplan Ängsbotten. Då kvartersutformningen enligt planförslaget är annorlunda än den idéskiss som togs fram inför tecknande av avtal om ersättning mm för Ängsbotten 8 år 2009, kommer en ändring av tillfartslösning till Ängsbotten 8 att behöva göras i förhållande till vad som avtalats. De markregleringar som föreslogs i avtalet från 2009 kan ej till fullo genomföras.

Exploateringskontoret har diskuterat åtgärder och föreslagit alternativa tillfartslösningar och parkeringsytor för att möjliggöra fortsatt drift av befintlig verksamhet inom Ängsbotten 8. En tillfartsramp till Ängsbotten 8 i dess sydvästra hörn måste säkerställas i detaljplanen. Exploaterings bedömer att föreslagna alternativa tillfartslösningar gör det möjligt för befintlig verksamhet att kunna fortsätta att bedrivas inom Ängsbotten 8. Ännu föreligger dock ingen förhandlingslösning av dessa ytterligare justeringar.

### *Inlastning till butik i östra kvarteret*

För att tydliggöra huvudmannaskapet för detaljplanen och få en konsekvent hantering av avgränsning mellan allmän platsmark och kvartersmark, föreslår kontoret att i planförslaget prickmarkerad kvartersmark i södra delen av det östra kvarteret i stället ges planbestämmelsen allmän platsmark.

### **Rådet till skydd för Stockholms skönhet**

Rådet anser det i viss mån positivt att det rådande stadsbyggnadsidealet, med det slutna kvarteret som i sin stadsmässighet prioriterar mötet mellan gata och butiklokaler i bottenvåningen, bryts med byggnader som laborerar med volymer på ett friare sätt. Kvarteret bildar på så sätt inte en sluten front mot Norra länken/ Värtabanan utan leder blickarna in i kvarteret. Trots den goda ambitionen att hantera kvarteret på ett volymmässigt välstuderat sätt anser rådet att gestaltungsgraden på de enskilda husen är allt för låg och att ambitionsnivån måste vara långt mycket högre än så här. Materialval, gestaltning och bearbetning av fasader måste göras på ett sätt som motsvarar dess höga synbarhet och områdets ambitioner.

Rådet ifrågasätter de högre byggnadshöjderna i kombination med släppen genom kvarteren och vad de innebär för vindförhållandena. Det är inte de högre volymerna i sig som är problemet, landskapsrummet tål dem, men vindstudier bör göras för att fördela byggnadsvolymer på ett sätt som minskar turbulens. Det är också viktigt att de inre gatorna i kvarteret som blir transport- och lastfar till den stora livsmedelsbutiken inte hanteras som bakgator och att man söker att lösa problemet med spårvägens dragning i blandtrafik längs Fiskartorpsvägen. Rådet föreslår också att man inom planområdet söker mildra effekterna vid Norra länkens tunnelmynning med exempelvis ett tak för att på så sätt ta bättre hand om partiklar och bullerstörningar.

Skönhetsrådet anser att kvarteren har goda möjligheter att bli en representativ entré, men att det då krävs en mycket bättre gestaltning av byggnaderna. Skönhetsrådet har därför beslutat att avstyrka förslag till detaljplan för området i dess föreliggande utformning.

### **Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor**

Parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning ska placeras intill hissar i garagen. Om möjligt bör garagen ha en höjd på 2.8 m så att också högre stationsvagnar som används av vissa rullstolsburna personer kan parkera där. Utrymningssäkerheten i garaget måste beaktas; om inte ett fullgott sprinklersystem anordnas bör garaget förses med en brandsäker sluss med hiss som går att använda vid brand.

Vid anläggande av elnätstation bör beaktas att mätvärdet 0,2 mikrotessa ej överskrids. Vid den nyplantering som blir aktuell måste icke-allergiframkallande växter väljas. Vid detaljutformningen av de här frågorna bör eftersträvas ett enhetligt system samt att staden samråder med Synskadades Riksförbund, SRF, vars medlemmar berörs.

Den fördjupade MKB:n med tillhörande bullerutredning, visar att avstegsfall B enligt Naturvårdsverkets riktlinjer kan klaras utom för de högre våningsplanen.

Av dessa handlingar framgår vidare att ett miljötak med längden 150 m över Norra länken skulle sänka nivåerna med 4 dB; med veckade fasader skulle också 5 dB sänkning erhållas. Med hänsyn till att de utsatta fasaderna ligger i bästa söderläge, anser rådet att en förutsättning för denna bebyggelse är att de ovan angivna åtgärderna kommer till stånd.

## Övriga remissinstanser

### Stockholm Vatten AB

Bolaget har suttit med i systemhandlingsskedet och planförslaget återspeglar väl vad man kommit fram till under processens gång. Man vill dock framhålla följande:

- Lägsta vattentryck i förbindelsepunktmotsvarar nivån +45 m, vilket vid normal anordnande av installation kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +25m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten AB.
- Den planerade kulverten som planeras i områdets västra del bör ritas in på plankartan.
- Planerade anslutningen till Storängsvägen skall höjd- och plananpassastill de omfattande ledningsomläggningarsom gjordes i samband med byggnationen av Norra Länken
- Stockholm vatten kommer att bygga en pumpstation inom planen anvisat område BCE. Till den stationen måste driftsfordon alltid kunna komma till, varför en speciell anvisad plats för servisfordon bör ritas in i tvärgata 1. Bolaget förutsätter att det kommer att finnas möjlighet att ventilerastationen i takhöjdsnivå via intern kanal.

### Fortum Distribution AB

Ingen erinran

### AB Fortum Värme

Fortum Värme kan erbjuda fjärrvärme. Befintlig tunnel finns inom området och hänsyn till detta måste tas i genomförandeskedet.

### Djurgården- Lilla Värtans naturskyddsförening

Enligt karta 3 till regeringens prop 1994/95:3 ligger västra delen av kv Ängsbotten inom Nationalstadsparken och innehåller bl a stora gamla Djurgårdsekar. Biotopvärdet för den västra delen är mycket högt. Vi är tacksamma att Stockholms stad låter *det* området bli park i samrådsförslaget trots att kommunen egenmäktigt flyttat bort gränsen för Nationalstadsparken över 100 meter västerut till att gå utanför detaljplanen. Vi föreslår att det nya parkområdet överförs till Nationalstadsparken igen som del av dess spridningsväg.

Fiskartorpsvägen med bron över Värtabanans järnväg breddas och flyttas ca 40 meter österut och därefter skapas ett torg, vilka båda ligger inom det som var avsett att bli Nationalstadspark. Vi föreslår att torgets södra del görs till park och man därinom skapar ett utrymme för skidspår, som sammanbinder Hjorthagsberget med Fiskartorpsvägen och skidområdet i Nationalstadsparken. Här var innan saneringsarbetena gjordes ett mindre grönområde och då detaljplaneförslaget innehåller ytterligare en ny park över Norra länkens tunnel

söder om den nya bostadsbebyggelsen vill vi att staden här ska gynna vintersporten skidor. P1 5256 innehåller även att en ny bro/viadukt över Värtabanan bör vara 5 meter bredare än vägen "för att väster om den västra gångbanan medge en särskild bana för skidåkare och ryttare." Ryttare har dock redan fått en ny bro men skidsporten, som omfattar frisksportande folk i alla åldrar, väntar fortfarande på sin bro. En ny bro är viktig för att kunna knyta samman skidspåren norra och södra delarna av Nationalstadsparken!

### *Bebyggelsen*

DLV anser att bebyggelsen är för hög. Den kommer att täppa till siktlinjerna för Nationalstadsparken. Dessutom skulle Hjorthagsberget med västra delen av Hjorthagsparken inte synas. Hjorthagsparkens gröna vägg har högsta skyddsvärde inom sociotopkartan och grönkartan. Den "gröna väggen" landform har betydelse för stadens karaktär och betraktas ha regionalt värde. Landskapsrummet tål inte att denna viktiga del byggs för. Att "förlänga" Hjorthagsbergets siluett västerut är inte god stadsplanering! Planområdet ligger i anslutning till nationalstadsparken söder om Värtabanan där endast låg bebyggelse kan komma att planeras men som samtidigt utgör parkens ömtåliga "getingmidja" ur biotopspridningssynpunkt. Att abrupt låta höga hyreshus bryta spridningszonen ger fel signaler åt miljövärdena.

Kv Ängsbottens detaljplan innehåller de hittills mest utsatta boendemiljöerna för buller och partiklar i nya Norra Djurgårdsstaden. De höga husen mot söder riskerar att skymma solljuset för bostäderna norr därom. Höga bullernivåer hanteras med en lång rad speciallösningar, bl a skärmar och veckad fasad mot söder söker man minska bullernivåerna. Trots höga partikelhalter anser staden ändå parkstråket vara en lämplig plats att utföra sport och motion, men risk finns därtill med närhet till hästverksamhet samt farliga transporter på Norra länken och järnväg.

DLV är inte nöjda med detaljplaneförslaget. DLV anser att ett glastak skall byggas över Norra länken förbi Hjorthagen. Det är inskrivet i MKB som nödvändigt för att komma tillrätta med utsläppen av buller och partiklar. Dessutom ska Norra länken enligt dess detaljplanekrav kunna förse med ett tak men så har inte Trafikverket byggt Norra länken! Vi accepterar ej åsidosättandet av dessa miljökrav! Överglasning skulle möjliggöra byggande av lägre hus med balkonger och fönster mot söder, då höga hus inte längre behövs som skärm. Exempel på överglasad väg bifogas.

### *Föreningen Östermalm*

Området är omringat av flera trafikleder och är mycket utsatt för buller och luftföroreningar. Föreningen är skeptisk till att staden planerar bostäder här. Vi ifrågasätter att det överhuvudtaget är möjligt med tanke på de regler för buller och luftföroreningar som finns.

Bostäderna utgörs till två tredjedelar av studentbostäder. Detta innebär inte att man kan göra undantag från de bullernormer för bostäder som tillämpas i Stockholm (häften av boningsrummen ska ligga mot sida som inte är bullerstörd). Studentbostadsanvändningen kan ju i en framtid lätt ändras eftersom detta inte kan regleras i detaljplan. Hur bullerskydd mot bebyggelsen är tänkt framgår inte. Om inte lägenheterna i de södra byggnaderna kan göras genomgående så att de får en tyst sida, föreslår vi att det blir kontor istället.

Parkområdet söder om bebyggelsen är alldeles för litet för att bostadsmiljön i detta utsatta läge ska bli dräglig. Vi föreslår att gatan och torget utmed de södra byggnaderna utgår och att det västra bostadskvarteret minskas så att parkområdet kan breddas och förbindas med Uggleberget i väster (om möjligt med en gångtunnel under den nya Fiskartorpsvägen). Den gångförbindelse över Värtabanan som nämns och som ska leda till Storängsbotten bör ingå i detaljplanen.

Vi anser att bebyggelsens höjd bör ansluta sig till kvarteren norr därom, Norra Djurgården Västra, där bostadshusen byggs i 6-7 våningar. De höga byggnaderna som föreslås skuggar bostadsgårdarna.

Utformningen av entrén till stadsdelen Norra Djurgårdsstaden och skapandet av den nya stadsfronten mot idrottsparken är, som det skrivs i planbeskrivningen, mycket viktig. Men föreningen befärar att de olika byggnadshöjderna från 6 – 15 våningar och därtill med olika tak och fasadmateriäl kommer att ge ett rönt intryck.

Sammanfattningsvis anser föreningen att detaljplanen bör omarbetas på ett flertal punkter enligt ovan.

### **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

#### **Martin Olsson Cashar AB**

Martin Olsson Cashar AB (MOCASH) bedriver verksamhet på fastigheten Ängsbotten 8 som hyresgäst till Martin Olsson Fastigheter AB. MOCASH bedömer att planförslaget inte tagit hänsyn till företagets verksamhet, trots att man i möten med staden förmedlat att företaget utan inskränkning ska kunna använda marken innanför fastighetsgränsen och att infarter och tillgänglighet utan avbrott ska säkerställas av Staden.

MOCASH beskriver ingående sin verksamhet och dess behov i yttrandet. Verksamheten besöks av i genomsnitt 600 bilburna kunder per dag och har en viktig funktion för krögare i staden. MOCASH ser stora svårigheter med fortsatt drift av verksamheten och med mycket stor oro på de störningar vår verksamhet kommer att drabbas av om planförslaget kommer att genomföras. Viktiga konsekvenser är följande:

- Infart i nordväst försvinner.
- Parkeringsplatser försvinner.
- Kundtrenten kommer i ett mycket sämre läge. Väldigt trångt vid norra inlastningen.
- Olycklig sammanblandning av kundbilar och transportbilar
- Risk för omsättningsnedgång för verksamheten pga. av störningar och sämre tillgänglighet och parkeringsmöjligheter.

Om planen genomförs försvåras tillfarten till och parkering i väster av Ängsbotten 8 för kunder och varutransporter. Nivåhöjning av vägen i väster omöjliggör en tillfart till Ängsbotten 8. En bearbetning av planen måste göras där man inte inkräktar på Ängsbotten 8:s mark och där man tar hänsyn till och redovisar en tillfart till fastigheten för kunder och varutransporter som är likvärdig med den som finns idag. Ersättningslägen för verksamheten har diskuterats med Staden, men har i dagsläget inte lett till några konkreta resultat. Alternativa lägen innebär en stor risk för verksamheten, vilket innebär att

alternativen måste vara mycket bra. För närvarande utgår MOCASH från en fortsatt utveckling av verksamheten i Storängen.

#### **Martin Olsson Fastigheter AB (via advokatfirman SBB Partners)**

Martin Ohlsson Fastigheter AB (MOFAB) beskriver förutsättningarna på platsen och innehållet i det avtal som träffats med staden 1 juni 2009. Avtalet reglerar bland annat en överenskommelse om fastighetsbildning, där staden för att möjliggöra genomförandet av etapp Västra skulle få tillgång till mark inom en del av Ängsbotten 8, som MOFAB upplåter med tomträtt. Enligt avtalet MOFAB ersätts med mark inom Ängsbotten 9. Det aktuella planförslaget omöjliggör att kommunen fullföljer sin del av avtalet.

Planförslaget kommer att medföra stora ekonomiska konsekvenser för MOFAB och med all säkerhet även för de som utövar verksamhet på Fastigheten. MOFAB kommer i särskild ordning precisera de ekonomiska konsekvenserna och utgår ifrån att även verksamhetsutövarna kommer att göra egna konsekvensanalyser.

Det är ett allmänt intresse att kommunen uppfyller sina förpliktelser enligt träffade avtal. De omständigheter som angetts ovan visar att kommunens intresse av att förlägga plangränsen i öster i enlighet med Planförslaget inte står i rimlig proportion till den skada som detta medför för MOFAB.

MOFAB vill peka på att planförslaget inte redovisar att det omöjliggör uppfyllanden av kommunens åtaganden enligt avtalet. I planförslaget behandlas inte heller den påverkan detta har på Fastigheten och inte de ekonomiska konsekvenserna av Planförslaget i denna del.

#### **Kungl. Djurgårdens Förvaltning**

##### *Hästverksamhet*

KDF önskar garantier för att detaljplanen utformas på ett sådant sätt att personer ej riskerar att exponeras för allergener kopplat till hästverksamheten vid Rytтарstadion. Om nu inplanerade verksamheter/bostäder i en framtid innebär att Rytтарstadions verksamhet påverkas av krav från dessa skall såväl KDF som vår arrendator hållas skadeslösa vid dylika framtida krav.

##### *Bro över Värtabanan*

KDF inser behovet av en breddning av bron jämfört med dagens bro, men däremot att bron skall ligga kvar i sitt nuvarande läge och huvudsakligen breddas i östlig riktning. KDF kan inte acceptera att den föreslagna anslutningsvägen till Fiskartorpsvägen från öster (Storängsvägen) tillåts skära in i grönytor på det sätt som föreslagits. KDF kan inte heller acceptera att den höjning av Storängsvägen som krävs vid den föreslagna förändringen fortplantas ner till Storängsbotten med försvårande och fördyrande följder för områdets framtida utveckling. Med en breddning av gamla bron kan utrymme för cyklister och gående tillskapas med bibehållen framkomlighet för bussar och transportfordon till Rytтарstadion.

##### *Fiskartorpsvägen*

Fiskartorpsvägen är en av de äldsta vägarna som finns i denna del av Kungliga Nationalstadsparken. Vägnamnet syftar på att den passerar områdets äldsta byggnad (Carl XI:s fiskestuga) som ännu finns kvar och förknippas därigenom

med starka kulturella värden. Vi anser därför att man ska bibehålla namnet på Fiskartorpsvägen i dess nuvarande läge.

#### *Övrigt ang. Värtabanan*

KDF ifrågasätter möjligheten att bygga ut Värtabanan för persontrafik, framför allt om det innebär krav på dubbelspår vid passagen av Lill-Jansskogen och Ugglevikskällan, En breddning av spåret bedöms inte vara förenlig med lagen om Nationalstadsparken och kostnaden för en banbreddning bedöms bli betydande.

#### **Övriga, ej sakägare**

##### **Kerstin Markselius, boende Hjorthagen**

Norra länken är det största problemet i området och det är olämpligt att bygga bostäder i anslutning till denna. Även avgastornet i området är olämpligt. Norra Länken måste täckas över fram till trafikplatsen!

Bebyggelsen knaprar in på spridningsvägarna, som krymper mer och mer vartefter planeringen framskrider. Markselius vill se en tydlig plan för hur staden hanterar frågan om biologisk mångfald, vilka djur som skall få finnas i området och vilka livsbetingelser som skall finnas för dessa.

Bostadsbebyggelsen är för tät och hög. Trånga gårdar och biltrafik inne i området. Det höga huset mot Norra länken hindrar ljus och luft. Inga bilar, förutom absolut nödvändiga inne i området. Säkra och trevliga gång- och cykelvägar från husen till allmänna kommunikationer, lekplatser, grönområden och service. Sänk hushöjden och skapa större gårdar för ett trivsammare område.

##### **Eivor Skoglund, Brf Hjortspåret, Hjorthagen**

Vi boende har samtalats sinsemellan så åsikterna kan representera flera i stadsdelen Hjorthagen.

Vi stöder DLV's åsikter när det gäller störningar från Norra länken och påverkan på spridningsvägar.

Föreningen Hjorthagens förslag om bättre cykel- och gångvägar till närliggande stadsdelar skall beaktas.

Medborgare har uppmanats att lämna in förbättringsförslag för parkskötsel med mera. Inget har dock skett efter att synpunkter har lämnats kring förhållandena på Hjorthagsberget. Varför händer inget i Hjorthagen?

Det är nog med karvandet av Hjorthagsberget. Vi vill ha kvar resterna av Hjorthagsparken. En lagom upprustning ämnad för människorna, djuren, fåglar och insekter är tillräckligt.

Det har varit svårt att ta del av planförslaget på ett pedagogiskt sätt på grund av otillgängliga öppettider i Tekniska nämndhuset och bristfällig utställning på Hjorthagens bibliotek.

Uppför inga höghus/skyskrapor runt Hjorthagen. Gasklocka 4 som varit "vårt höghus" i alla tider, begär vi så ska förbli. Inte en tum högre.



Kalla inte det nya stadsutvecklingsområdet för Hjorthagen – det är inte en del av Hjorthagen. Använd namn som finns på platsen och befintliga fastigheter. Husarviken, Bobergs torg, Skulpturparken, Gasklockorna, Ängsbotten, Abisko, Ropsten, Tjarkajen, Kolkajen, Brofästet och Fiskartorpet är bra.

**Björn Gustafsson, boende Hjorthagen**

Höga exploateringstal verkar vara det övergripande målet för bebyggelsen i StorängenOmrådet kommer med sina höga hus och skuggiga gårdar att bli en intressant kontrast till 1930-talets smalhusområde på berget intill. Från de högsta husen kommer man bokstavligen att kunna se ner på den tidens bostadsbebyggelse. Bildligt talat finns dock inga skäl till det. Studentbostäder som buller- och avgasskärm för Norra Länken blir både otrivsamt och ohälsosamt.

**Nina Hjerpe, mfl (8 underskrifter), Järfälla**

Spara vegetationen i området, särskilt de vackra ekarna. De betyder så mycket för livsglädjen, trivseln och syrets skull.

Martin Schröder  
planchef

Anna-Stina Bokander  
planhandläggare