



Handläggare: Anna-Stina Bokander
Tfn 08-508 26 265

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av plansamråd och ställningstagande inför granskning av förslag till detaljplan för kv Ängsbotten, del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Hjorthagen (460 lägenheter)

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och beslutar att granskning av detaljplan skall ske i enlighet med detta utlåtande.

Susanne Lindh

Bo Bergman

Martin Schröder

Sammanfattning

Plansamråd om kv Ängsbotten i Norra Djurgårdsstaden hölls under perioden 20 november 2012 och 10 januari 2013. 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.

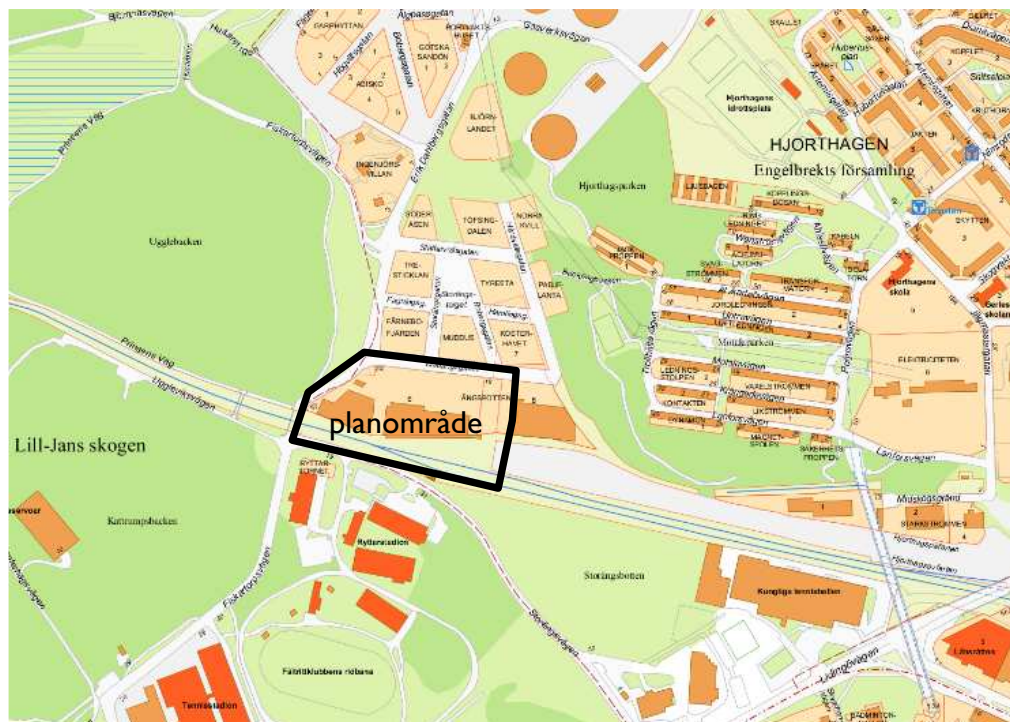
Under samrådet har 22 yttranden inkommit. Flera remissinstanser är negativa till planförslaget och framför synpunkter, framför allt vad gäller hanteringen av buller, risk och luftkvalitet i förhållande till Norra länken och Värtabanan. Synpunkter har även inkommit på förslagets gestaltning. Planområdet ligger inom ett stadsutvecklingsområde som är under uppbyggnad och det saknas därför boende i närområdet. De sakägare som yttrat sig är tomträttshavaren till grannfastigheten Ängsbotten 8 (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 uppdateringar och kompletteringar ske av utredningar för buller, risk, luft och landskapsbild. Läge för ny bro över Värtabanan har studerats vidare. Kopplat till planarbetet förs även en dialog med MOFAB med syfte att finna en lösning för angöring och parkering till verksamheten på Ängsbotten 8.

Sammantaget visar samrådet att större hänsyn måste tas till påverkan från Norra länken och Värtabanan. 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.

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 bostäder har tillgång till tyst sida. Bebyggelsen gestaltning avses vidareutvecklas i ett kvalitetsprogram för gestaltning som tas fram inför planens antagande.



Utlåtande

Bakgrund

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. Totalt planeras upp till 6000 nya bostäder i Hjorthagen. Ambitionerna för stadsutvecklingen i detta område är höga, både för utvecklingen av stadens mark med parker, gator och torg och för utvecklingen av den privata kvartersmarken med byggnader och gårdsmiljöer. De övergripande målsättningarna är att skapa en stadsdel med stark attraktionskraft som präglas av god arkitektur och hållbarhet.

Exploateringsnämnden anvisade den 20/10 2011 mark till Primula Byggnads AB och Wallenstam AB, samt den 19/1 2012 till Aros Bostadsutveckling AB. Markanvisningarna omfattade sammanlagt 160 lägenheter och 290 studentbostäder. Till markanvisningen har ett antal miljökrav kopplats, vilka finns redovisade i ett särskilt handlingsprogram.

Den 19 januari 2012 gav stadsbyggnadsnämnden i uppdrag åt stadsbyggnadskontoret att ta fram förslag till detaljplan för området. Stadsbyggnadskontoret har i ett tidigt skede genomfört samråd med Länsstyrelsen kring frågan om huruvida detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej. Slutsatsen är att planens påverkan, på grund av den komplexitet som området rymmer, kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

En övergripande miljökonsekvensbeskrivning för hela programområdet Hjorthagen har tagits fram 2007. Till den aktuella detaljplanen har ett så kallat fördjupnings-PM av MKB tagits fram, som belyser för området relevanta miljöaspekter.

Planförslaget var föremål för samråd mellan den 20 november 2012 och den 10 januari 2013. 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. Annonser 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.

Planområdet idag

Inom planområdet finns idag en större livsmedelsbutik. Ett tidigare handel- och kontorshus har rivits och ersatts med tillfälliga parkeringsplatser för livsmedelsbutiken. Den befintliga byggnaden är uppförd i ett plan och bedöms ha ett lågt stadsbildsmässigt värde. Öster om planområdet bedrivs handel, bland

annat en större livsmedelsgrossist, i en låg byggnad utan stadsbildsmässigt värde. Även denna del väntas på sikt ges en högre exploatering och blandat innehåll.

Norr om området pågår utbyggnad av etapp Västra inom Hjorthagen och första inflyttning planeras till slutet av 2014.

Planområdet ligger i direkt anslutning till nationalstadsparken och kan dessutom påverkas negativt av flera omgivningstörningar, bland annat buller, risker och luftföroreningar från Norra länken och Värtabanan.

Tidigare ställningstaganden

Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm

I Stockholms översiktsplan, Promenadstaden, tydliggörs behovet av förtätning och sammankoppling i och mellan Stockholms olika stadsdelar för att möta den fortsatta tillväxten i regionen. Stadsutvecklingsområdets markanvändning och utbredning bekräftas i den nya översiktsplanen och aktuell detaljplan överensstämmer därmed även med denna.

Program för stadsutvecklingsområdet 2001

Ett program för planering av området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen och Loudan utarbetades under 2001 och antogs 2003. I programmet anges att området kring Hjorthagen ska användas för bostadsbebyggelse, med lokaler för kommersiell och social service i bottenvåningar. Hjorthagen beräknas innehålla ca 5000 lägenheter i blandad bebyggelse med lokaler för verksamheter och annan offentlig service

Fördjupat program för Hjorthagen och miljökonsekvensbeskrivning 2006

Mot bakgrund av inkomna synpunkter under plansamrådet för den första detaljplanen i området, samt införandet av ny MKB-lagstiftning, beslutade stadsbyggnadsnämnden i november 2006 att ett fördjupat program för Hjorthagen skulle arbetas fram parallellt med framtagandet av en MKB för hela området. Det fördjupade programmet förtydligar innehållet i programmet för hela stadsutvecklingsområdet från 2001.

En omvandling och utbyggnad av Hjorthagen har för vissa frågor bedömts kunna innebära risk för betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en MKB, med särskilda krav på bland annat samrådsförfarandet, har upprättats.

Beslut om miljöprofilering

Kommunfullmäktige beslutade i budget 2009 och i miljöprogrammet 2008-2011 att Norra Djurgårdsstaden ska utvecklas som ett miljöprofilerat stadsutvecklingsområde. Ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden har godkänts av kommunfullmäktige den 11 oktober 2010.

Miljökrav för bostäder och lokaler

För etappen har ett antal preciserade miljökrav för bostäder och lokaler tagits fram utifrån områdets miljöprofilering. Dessa miljökrav har godkänts av aktuella

bygggherrar i samband med markanvisningen. Bland annat eftersträvas en låg energiförbrukning i den nya bebyggelsen. Miljökraven finns samlade i ett särskilt dokument, ”Miljö och hållbarhet vid markanvisning - HANDLINGSPROGRAM - Vid planering, projektering, byggande och förvaltning av bostäder, kontor och handel inom Ängsbotten”.

Detaljplan

Huvuddelen av planområdet är detaljplanerat och omfattas av pl 5256 (laga kraft 1961) som anger industriändamål. Planområdet berörs även av 93002A, Norra länken (laga kraft 1996) och en mindre del av dp 2008-12203, etapp Västra (laga kraft 2010), för vilken genomförandetiden fortfarande pågår.

Plansamrådets förslag

Samrådsförslaget innehöll två nya kvarter med en blandning av bostäder och lokaler. Planen medgav byggande av omkring 45000 kvm BTA fördelade på ca 570 bostäder, varav 340 studentlägenheter, det vill säga 70 lägenheter och 50 studentbostäder fler än markanvisat. Planen ger utrymme för en stor livsmedelsbutik som ersättning för den Prisextrabutik som idag finns på platsen. Ny park planerades dels i ett stråk mellan bebyggelsen och Värtabanan, och dels vid Ugglebackens fot. Planen innehöll även en ny vägsträckning av nuvarande Fiskartorpsvägen med ett nytt läge för vägbro över Värtabanan, ca 40-50 meter öster om nuvarande bro.

Bebyggelsen innebär en ny stadsfront mot Idrottsparken. Bebyggelsen i området utgör en förlängning på den färdigplanerade bebyggelsen norr om området, etapp Västra, men har en större variation i byggnadshöjder och mer oregelbundna kvartersformer. Fasaderna mot Värtabanan har brutits i olika riktningar för att minska intrycket av kompakt bebyggelsefront, och skapa flera tydligt avläsbara volymer. Byggnadshöjderna mot söder varierade mellan 6 och 15 våningar. Mot etapp Västra föreslogs bebyggelse huvudsakligen i 7 våningar, med ett par högre, solitära volymer i ca 10 våningar. Syftet med detta var bland annat att skapa ett visuellt djup i kvarteren, där högre bebyggelse anas bakom den lägre bebyggelsen.



Samrådsförslaget - illustrationsplan



Samrådsförslaget sett från det föreslagna broläget över Värtabanan

Sammanfattning av synpunkter under plansamrådet

Under samrådet inkom 22 yttranden, varav flertalet var kritiska till förslaget. Nedan sammanfattas de viktigaste frågorna ämnesvis. En särskild samrådsredogörelse har tagits fram, i vilken synpunkterna kommenteras ämnesvis och en sammanställning av samtliga inkomna yttranden finns med.

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.

Skönhetsrådet 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 kvalité.

Kulturmiljö

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.

Olägenheter för grannar

MOFAB (Martin Ohlssons fastighetsbolag) som upplåter tomträtt för angränsande fastighet Ängsbotten 8 menar att planförslaget kommer att medföra stora

ekonomiska konsekvenser för dem och för dem som bedriver verksamhet på fastigheten. MOFAB har 2009-06-01 träffat ett avtal med staden (genom exploateringskontoret) som reglerade ett markbyte där fastigheten Ängsbotten 9 skulle tillfalla MOFAB. Genomförs detaljplaneförslaget kommer staden inte kunna uppfylla sin del av avtalet och byggrätter i gällande detaljplan försvinner. Man pekar också på att planen inte redogör för dessa konsekvenser.

MOCASH som bedriver grossistverksamhet, livsmedel, 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.

Parker och grönområden

Grönområdets, som ligger utmed Värtabanan, lämplighet som vistelseyta ifrågasätts, 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.

Djurgården- Lilla Värtans naturskyddsförening föreslår att det nya parkområdet väster om bebyggelsen överförs till Nationalstadsparken och att en skidbro anläggs över Värtabanan. Föreningen Östermalm föreslår att parkstråkets västra del breddas.

Gator och trafik

Önskemål framförs på bland annat bredare gång- och cykelstråk och högre cykelparkeringsnorm. Synpunkter framförs på föreslagen lösning för inlastning till butik, som sker från utsidan av kvarteret.

Bro över Värtabanan

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. KDF 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.

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, bland annat gällande lågfrekvent buller från busstrafik och rangering av tåg på Värtabanan, vilket är att betrakta som externt industribuller.

Trafikverket anser att samtliga fasader mot bostäder och förskolor skall klara kravet på 65 dB(A).

Flera remissintanser och intresseföreningar 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.

Föreningen Östermalm ifrågasätter lämpligheten att bygga bostäder på platsen med hänsyn till störningarna och anser att kontor är lämpligare.

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.

Stockholms stads brandförsvär (SSBF) framhåller betydelsen av att förskolor placeras så långt från riskkällor som möjligt.

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.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen, Trafikverket och Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att området är utsatt för luftföroreningar, med överskridande av partikelnormen i parken vid Norra länkens tunnelmynning. Dock överskrids 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.

Trafikverket anser att inga balkonger eller öppningsbara fönster bör tillåtas mot Norra länken samt efterfrågar en rad kompletteringar av luftkvalitetsutredningen.

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.

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.

Övriga frågor

Utöver ovanstående frågor har ett flertal synpunkter inkommit när det gäller teknisk försörjning, gatuutformning, marknivåer, tillgänglighet mm. Dessa bedöms dock kunna hanteras genom mindre justeringar i planhandlingarna och/eller är inte möjliga att hantera i detaljplanen. Dessa finns utvecklade och kommenterade i samrådsredogörelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att omfattande synpunkter inkommit på planarbetet framför allt relaterade till påverkan från och på Norra länken och Värtabanan. Synpunkter har även inkommit på bland annat gestaltning samt planförslagets påverkan för angränsande fastighetsägare, Kungliga Djurgårdens förvaltning och MOFAB (Martin Ohlssons Fastigheter AB).

Skala och gestaltning

Skalan på bebyggelsen utgår från den 7-våningsskala som planeras för angränsande bebyggelse norr om kv Ängsbotten, men innehåller högre byggnader både mot etapp Västra och mot Värtabanan. Stadsbyggnadskontoret anser att skalan på bebyggelsen som helhet är bra. Den högre bebyggelsen mot söder motiveras av de storskaliga landskapsrummen runt Norra länken. De högre byggnader som placeras mot etapp Västra bidrar till önskvärd variation och kompenseras av mindre släpp mot gatan. Kontoret 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, vilket redogörs för under rubriken "Buller", och de kvalitéer som en lägre byggnad kan ge i form av bland annat bättre solljusförhållanden på gården.

En av de viktigaste gestaltungsfrågorna för detaljplanen att hantera är mötet med den nya stadsdelen från Fiskartorpsvägen. I samband med att ett nytt broläge har identifierats ges även möjlighet att skapa en bättre gestaltad entré till området.

Bebyggelsens gestaltning regleras inte i detaljplanen och samrådsförslaget redovisar endast ett tidigt förslag med syfte att illustrera de föreslagna volymerna. 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.

Park

Efter plansamrådet har gestaltningen av parkstråket längs Värtabanan bearbetats med syfte att skapa en park som stärker de ekologiska spridningsfunktionerna och

till viss del avskärmar Norra länken och Värtabanan. Parken ges en gestaltning som inte uppmuntrar till längre vistelse, det vill säga inga aktivitetsytor, bänkar eller promenadvägar anläggs i parken. Ett fåtal synpunkter efterfrågar bredare parkmark och pekar på behovet av bättre spridningsfunktioner. Stadsbyggnadskontoret menar att dessa frågor tas väl hand i planförslaget och i stadsutvecklingsområdet i stort.

Buller, risk och luftkvalitet – påverkan från Norra länken och Värtabanan

Omfattande synpunkter har inkommit på planförslaget som behandlar störningar och risker kopplade till Norra länken och Värtabanan, som både är klassade som riksintressen. En nyckelfråga i planarbetet handlar om hur man skall hantera intressekonflikten mellan att hänsyn till dessa störningar och samtidigt nyttja platsens boendekvalitéer.

Buller

Genomförd bullerutredning visar på höga bullernivåer, framför allt nära Norra länken, högt upp i huset. Från omkring sjunde våningen är bullernivåerna vid fasad över 65 dB(A), vilket gjorde samrådsförslagets 15 våningar höga studentbostadshus vid Norra länken särskilt utsatt. Byggnaden utformades med en dubbelsidig korridor för att uppnå ett effektivt marknyttjande och en stor andel studentbostäder. För att hantera buller från Norra länken utformades bostäderna med avskärmande balkonger och ljudabsorbenter, vilka sammantaget skulle möjliggöra uppfyllande av riktvärdet 55 dB(A) vid fasad enligt bullerberäkning. Länsstyrelsen framhåller emellertid att lösningen är för osäker och att möjligheten att skapa genomgående lägenheter med tillgång till tyst sida skall tas tillvara.

Mot bakgrund av inkomna synpunkter från Länsstyrelsen, Trafikverket m fl bedömer stadsbyggnadskontoret att det inte är möjligt att placera enkelsidiga lägenheter mot Norra länken. Vidare bedömer kontoret att höjden på byggnaden bör minskas, eftersom bullernivåerna är som högst desto högre upp i byggnaden man kommer. Från och med våning sju överstiger bullernivåerna 65 dB(A) i fasad, vilket är det riktvärde som Trafikverket anger som högsta acceptabla nivå på bullerutsatt sida. Samrådsförslaget innebar att omkring 40 enkelsidiga lägenheter exponerades för dessa värden utanför en avgränsad skärm. En sänkning till 10 våningar i det utsatta läget, i kombination med genomgående lägenheter, innebär att ca 10-15 lägenheter bedöms utsättas för höga värden utanför sin bullerutsatta sida. Stadsbyggnadskontoret bedömer att denna mindre andel är acceptabel under förutsättning att boningsrummen orienteras mot den tysta sidan.

Risk

När det gäller risker bedömer stadsbyggnadskontoret att föreslaget avstånd om 25 meter från farligt godsled skall kunna innehållas, i enlighet med samrådsförslaget som baseras på genomförd riskanalys. Länsstyrelsens önskemål om 50-75 meter tillgodoses därför inte.

Luft

Enligt den luftkvalitetsutredning som genomförts kommer inget överskridande av miljökvalitetsnormen att ske vid byggnadernas fasader. Med hänsyn till de

kvalitéer som den sydvända fasaden mot parken, trots störningar, innehar bedömer stadsbyggnadskontoret att det inte är rimligt att tillgodose önskemål om förbud mot balkonger och icke öppningsbara fönster i detta läge. Genom styrning av ventilation bedöms tillräckligt god luftkvalité kunna säkerställas. I parkstråket sker överskridande av miljökvalitetsnormen närmast Norra länkens tunnelmynning, varför utformningen av denna syftar till att minska risken att människor exponeras för förhöjda partikelhalter.

Fortsatta utredningar

Kompletteringar av utredningar för buller, luftkvalitet och risker kommer att göras inför granskningsskedet. Dessa kan komma att påverka detaljutformning av byggnader och formulering av planbestämmelser, men bedöms inte komma att påverka byggnadsvolymer i området.

Begränsning av störningar vid Norra länken

Möjligheten att begränsa buller och luftföroreningar vid källan, det vill säga att bygga över Norra länken med ett glastak, har framförts av både remissinstanser och intresseföreningar. I ett tidigt skede har en grov bedömning av effekterna av en sådan skärm gjorts i bullerutredningen för området. Denna antyder att bullernivåerna skulle kunna bli så låga att den bebyggelse som föreslagits i samrådet och som ifrågasatts av Länsstyrelsen och Trafikverket skulle kunna godtas. Ingen studie har gjorts av vad en överbyggnad skulle kunna innebära för luftkvaliteten, men användbarheten av parken bedöms öka.

Ingen överbyggnad av Norra länken är emellertid aktuell eftersom Trafikverket hanterat buller från Norra länken på annat sätt, som uppfyller Trafikverkets krav med hänsyn till de bostäder som fanns eller planerades då projektering av Norra länken pågick. Frågan är inte heller möjlig att hantera inom ramen för aktuell detaljplan. Utgångspunkten för planeringen är därför befintliga förutsättningar på platsen, det vill säga det väntade bullret och luftföroreningarna från Norra länken.

Ny bro över Värtabanan

Samrådsförslaget innehöll förslag till en ny bro över Värtabanan ca 40-50 meter öster om nuvarande bro. En av idéerna med detta var att kunna öka parkytan väster om området och skapa goda livsbetingelser för befintliga ekar.

Staden beaktar synpunkterna från Kungliga Djurgårdens Förvaltning, som menar att förslaget inverkar negativt på landskapsbild och angöringsmöjligheter på KDFs område. Efter samrådet har ett flertal alternativ till ny bro över Värtabanan studerats och kontoret har nu funnit i ett förslag som innebär att en ny bro anläggs i princip i samma läge som befintlig bro, med en viss sidförskjutning för att möjliggöra trafikering under utbyggnaden. Det nya broläget skall förankras med KDF och Trafikverket innan detaljplanen omarbetas och granskas. Synpunkter från Trafikverket om att möjliggöra framtida persontrafik genom att skapa utrymme för dubbelspår under bron tillgodoses i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontoret anser att det nya broläget och gatusträckningen innebär stora förbättringar. Det har även i presenterats för KDF, SL och Trafikverket som i stora drag anser att förslaget är godtagbart.

Påverkan på fastigheten Ängsbotten 8

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 8 på ytor som ligger utanför planområdet, söder och öster om 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.

Förskola

Behovet av att lösa förskolefrågan i stadsutvecklingsområdet är stort och stadsbyggnadskontoret för en kontinuerlig diskussion med stadsdelsförvaltningen och exploateringskontoret för att finna lösningar på frågan. I kv Ängsbotten önskar Stadsdelsnämnden få in en förskola med 5 avdelningar. I ett tidigt skede fanns idé om en förskola i det västra kvarteret, med en förskolegård som skulle placeras utanför kvarteret, mellan bebyggelsen och Värtabanan. Fördelarna med denna lösning var dels att man kunde undvika att placera förskolegården på bostadsgården vilket har varit ett starkt önskemål från byggherren. Med hänsyn till luftkvalitet och risker frångicks denna idé innan samrådet, och då ingen lämplig förskolelösning hittades tillsammans med byggherren ingick ingen förskola i samrådsförslaget.

För att skapa möjligheter att lösa frågan föreslår kontoret att en flexibel bestämmelse som möjliggör både bostäder och förskola införs i detaljplanen, och att förskolegården i så fall är möjlig att lösa genom samnyttjande av bostadsgården, så som sker i flera andra stadsutvecklingsområden. Hur den konkreta lösningen kommer att se ut är beroende av stadsdelsförvaltningens behov och byggherrens önskemål, och kommer slutligen att regleras i avtal mellan byggherren, stadsdelsförvaltningen och exploateringskontoret.

Förslag till fortsatt arbete och bearbetning av planförslaget

Mot bakgrund av inkomna synpunkter bedömer Stadsbyggnadskontoret att förslaget skall bearbetas huvudsakligen i följande delar:

- Den nya bron över Värtabanan flyttas till nytt läge närmre befintlig bro.
- Förskola möjliggörs i det västra kvarteret och kvarteret omformas till följd av nytt broläge

- Den 15 våningar höga byggnaden i det östra kvarteret sänks till ca 10 våningar och byggnadsvolymen görs smalare

Ny bro över Värtabanan

Ett nytt förslag till brolägg har tagits fram, som ger bättre förutsättningar att skapa en välkomnande och mer representativ entré till området.

Förslaget innebär att bron och Fiskartorpsvägen/ Bobergsgatan i större utsträckning inordnas i det befintliga landskapet innan det övergår i en mer stadsmässig karaktär vid den första gatukorsningen norr om bron. Ett tydligt entrémotiv till området skapas, där bron tar sikte på de befintliga ekarna och gatan delar sig kring dessa. Landskapsmoduleringen vid brofästet blir mjukare och möjliggör en bättre koppling mellan parkstråket längs Värtabanan och Nationalstadsparken. Föreslagen omarbetning av förslaget innebär att parkytorna totalt sett minskar inom området men ger bättre förutsättningar för en landskapsgestaltning anpassad till befintlig terräng och en större, skyddad bostadsgård.

Västra kvarteret

Förslaget till ny bro innebär att det västra kvarteret kan utökas något. Det innebär inte så stor ökning av exploateringen i området, men möjliggör en större gård och en bättre gestaltad entré till området. Kvarteret föreslås få en ny form där en tydlig fasad, i stället för en gavel, riktar sig mot dem som rör sig in i området.

Bestämmelse som möjliggör förskola införs i kvarteret. Placeringen av denna kommer att preciseras i samråd med byggherren.

Illustrationen till höger visar exempel på hur en ny byggnad kan formas i det västra kvarteret vid entrén till området. Illustration AML arkitekter.



Östra kvarteret

Stadsbyggnadskontoret föreslår att det östra kvarteret omarbetas genom att den höga volymen i planområdets sydöstra hörn sänks från 15 till 10 våningar och byggnadens djup anpassas för att möjliggöra genomgående lägenheter. Därmed kan en god ljudmiljö och bättre solljusförhållanden på gården skapas. Den fristående byggnaden i kvarterets nordöstra hörn föreslås höjas med två våningar, till tolv våningar. Syftet med detta är till viss del att kompensera för minskningen av det stora studentbostadshuset, men också att tydligare låta denna byggnad bidra till den dynamik och djupverkan som avsetts med planstrukturen.

Konsekvensen av förändringarna blir att exploateringsgraden i kvarteret minskas något. Trots detta bedömer stadsbyggnadskontoret att den volym som ursprungligen markanvisats, 140 studentbostäder samt 100 vanliga hyreslägenheter, som låg till grund för start-PM är möjlig att uppfylla.

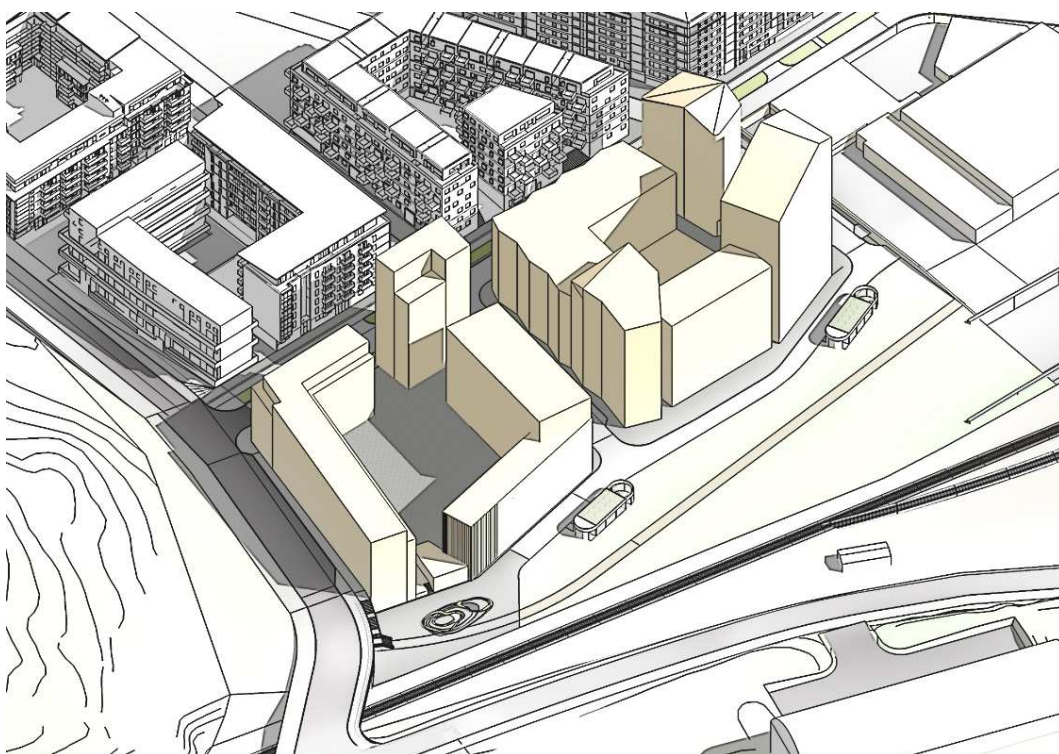
Samrådsförslaget prövade en större exploatering, med 140 hyreslägenheter och 170 studentbostäder. Samtliga studentbostäder planerades till den höga och djupa volymen i det sydöstra hörnet. De omarbetningar som nu föreslås innebär att den föreslagna studentbostadsvolymen minskas och föreslås innehålla ca 50 större studentbostäder med plats för ca 100 boende. Sammantaget ger förändringarna utrymme för 147 hyresrätter och 50 större studentlägenheter enligt byggherrens förslag. Denna exploatering motsvarar det som avsetts i inledande planskede, och ger också möjlighet att disponeras om för att rymma det större antal smålägenheter som markanvisningen avsåg.

Tidplan

| | |
|-----------------|--------------|
| Granskning | jun-aug 2013 |
| Godkännande SBN | okt 2013 |
| Antagande KF | dec 2013 |



Illustrationsplan som visar förslag till omarbetning med ny bro och vägdragnings. Samrådsförslaget syns i ljus grått.



Samrådsförslaget sett från sydöst. Bild: Nivå landskapsarkitekter.



Förslag till omarbetning från sydväst. Bild: Nivå landskapsarkitekter.



Samrådsförslaget från sydväst. Bild: Nivå landskapsarkitekter.



Förslag till omarbetning från sydväst. Bild: Nivå landskapsarkitekter.