



STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Anna-Stina Bokander

Tfn 08-508 26 265

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

DNR 2011-10341

SID 1 (16)

2013-11-21

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Ängsbotten 6 i stadsdelen Hjorthagen i Stockholm Dp 2011-10341

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| Granskningsutlåtande Detaljplan för Ängsbotten 6 i stadsdelen Hjorthagen i Stockholm Dp 2011-10341 | 1 |
| Sammanfattning | 1 |
| Bakgrund | 2 |
| Förslagets syfte och huvuddrag | 2 |
| Granskning | 2 |
| Synpunkter inkomna under granskning..... | 2 |
| Remissinstanser | 2 |
| Sakägare enligt fastighetsförteckningen | 4 |
| Intresseföreningar | 7 |
| Övriga | 9 |
| Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts | 10 |
| Stadsbyggnadskontorets ställningstagande..... | 10 |
| Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande | 15 |

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. Granskningsförslaget innehöll två kvarter med ca 500 lägenheter, varav ca 290 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 skickades ut för granskning 2013-07-10 – 2013-08-21. Under granskningen har 17 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, men också inverkan på landskapsbild och ekologiska spridningsvägar.

Inkomna synpunkter föranleder justeringar av planförslaget, framför allt när det gäller att säkerställa att frågor som berör luftkvalitet, risk och buller hanteras

på ett godtagbart sätt. Därutöver föreslås planområdet minskas, så att den del som i granskningshandlingen omfattade gatumark söder om Värtabanan utgår. Dessutom görs mindre justeringar av planförslaget av administrativ karaktär, för att möjliggöra revideringar av de ingående byggnadsprojekten. Inga betydande förändringar av bebyggelsens volymer eller dispositionen av offentlig mark föreslås. Föreslagna justeringar har kommunicerats med berörda. Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

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 490 lägenheter, varav ca 290 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 Ångsbotten*.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2013-07-10 – 2013-08-21. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2013-07-10. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Norra Länken och Värtabanan är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, vilket innebär att reglering av markanvändning och andra åtgärder inte får komma till om det kan inskränka verksamheterna eller hindra utvecklingen av dessa.

Återstående synpunkter nedan angående risker, buller och luftföroreningar har betydelse för att planen ska bli lämplig och samtidigt tillgodose kommunikationsanläggningarnas funktion.

Det behövs även en översyn av planhandlingarna för att säkerställa hänsyn till trafikanläggningarnas tekniska krav avseende utrymmesbehov för tågtrafik och hållbarhet av konstruktioner.

Risker med farligt gods

Riskbedömningen har kommit fram till att risknivån är i den storleksordning, då åtgärder ska övervägas för att sänka risken om det är rimligt ur ett kostnads-nyttoperspektiv (risknivån ligger inom det s.k. ALARP-området). I riskbedömningen föreslås ett antal åtgärder som kan genomföras för att sänka risknivån.

Utöver avståndet till Norra länken och Värtabanan, samt bestämmelse om friskluftsintag och utrymningsvägar till förskola finns inga planbestämmelser med syfte att reducera risken för olyckor. I MKB står att inga särskilda åtgärder krävs utifrån den låga sannolikheten för olyckor. Riskbedömningen har dock kommit fram till att risknivån är inom ALARP, dvs. då åtgärder ska övervägas. Den motivering som finns i MKB, att sannolikheten för en olycka är så låg att det inte behövs några åtgärder, är inte tillräcklig. Länsstyrelsen anser att det är särskilt viktigt att det säkerställs att området närmast Värtabanan respektive Norra länken utformas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse, något som också framhålls i riskbedömningen. Det bör ske genom lämplig reglering på plankarta och/eller i planbestämmelse(-r).

Buller från trafik och rangeringsverksamhet

Det saknas uppgifter om vad för slags buller och vilka bullernivåer som finns och/eller tillåts på rangerbangården utifrån gällande plan och förhållandena i omgivningen. Då industribuller kan vara störande på ett annat sätt än trafikbuller, bör riktvärdena för externt industribuller klaras. Vid eventuella avsteg från riktvärdena, behöver planen reglera bullerdämpning eller användning, så att buller från verksamheten inte innebär hälsorisker för boende och andra som kommer att vistas inom planområdet.

Det saknas planbestämmelse som reglerar att bostäderna får tillgång till ljuddämpad egen eller gemensam uteplats. För att säkerställa en godtagbar boendemiljö trots det bullerutsatta läget anser Länsstyrelsen att förslaget bör kompletteras med bestämmelse som reglerar ljudnivåer på uteplatser.

Luftkvalitet - miljö kvalitetsnormer och hälsoaspekter

Länsstyrelsen efterfrågar bestämmelse som reglerar utformningen av parken, så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Länsstyrelsens synpunkter utifrån kvarterens användningsbestämmelser med förskola och omsorg har inte besvarats. Då luftföroreningar även under normvärdena kan ha skadlig effekt på hälsan, bör redovisas hur hälsoaspekter avseende luftkvalitet beaktas i detaljplanens utformning, till exempel genom entréförhållanden, placering av lekgård etc.

Översvämning och stabilitet

Länsstyrelsen anser att det behöver klargöras att planen tillräckligt reglerar att bebyggelsen klarar högre vattenstånd enligt prognoser, då inga krav ställs i planen på lägsta nivå för bostadsbebyggelse. Det framgår inte att stabilitet i slänter mot sättningar säkerställs i planen. Det bör klargöras inför antagandet.

Spridningssamband för naturmiljö av riksintresse

De grova ekar som avses bevaras i områdets västra del bör skyddas i planen genom lämplig reglering.

MKB

Med hänvisning till synpunkter i samrådsyttrandet, förutsätter Länsstyrelsen att frågor angående hantering av markföroreningar, miljökvalitetsnormer för vatten samt kulturmiljövärden inom riksintresseområde besvaras och följs upp i den till planen hörande miljöbedömningen.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Fjärrvärme finns projekterat för området. Fjärrvärme uppfyller Stadens miljö- och energikrav. Gas – ingen erinran.

Östermalms stadsdelsnämnd

Understryker behovet av en förskola med 4-5 avdelningar i kvarteret. Förskolan bör ges större tyngd i planhandlingarna. Till förskolan behövs en ändamålsenlig gård och detta bör säkerställas i detaljplanen. Dessutom behövs säkra gångvägar till grönområden och lekplatser.

Östermalms stadsdelsförvaltning

Vill understryka vikten av förskola i Ängsbotten. Fullmäktige har numera fastställt ett förskoletal på 0,25 förskoleplats per lägenhet vid planering av nya bostäder. Naturligtvis är behovet betydligt lägre för studentbostäder, men här planeras ju även en hel del vanliga lägenheter och då krävs förskola i storleksordningen 0,25 plats/lägenhet. Till förskolan behövs även en uteplats och den kan inte ligga vid N Länkens tunnelmynning. Förskolan behöver ges mer tyngd i planhandlingarna.

Stockholm Vatten AB

Ingen erinran.

Telia Sonera Skanova Access AB

Skanova har markförlagd Tele inom programområdet som till viss del kan komma att beröras av den planerade bebyggelsen. Nödvändiga åtgärder för att skydda eller flytta ledningar förutsätts belasta projektet. Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenät till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Trafikverket

Buller

Enligt Bullerutredningen för aktuell detaljplan uppfyller inte den planerade bostadsbebyggelsen de kriterier som Trafikverket anser är en ”god boendemiljö” då bullernivåerna på delar av bostadsområdet har över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus samt saknar tyst sida för bostäder med bullrig sida med över 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Om alla arkitektoniska förutsättningar för att dämpa bullernivåerna utomhus utretts anser Trafikverket att man ska fortsätta att utreda möjligheterna till andra bullerdämpande åtgärder. Utredning bör innehålla tekniska och avtalsmässiga förutsättningar, kostnader samt

effekter. Trafikverket förutsätter att kommunen tar fullt ansvar för de framtida åtgärder som kan komma att krävas.

Luftkvalitet

Trafikverket anser att de områden där partikelnormen riskerar överskridas inte ska försättas med portar, ingångar eller något annat som gör att man måste eller vill vistas där. Områdena ska helst vara otillgängliga. Detsamma gäller för områden där preciseringarna i Frisk luft riskerar överskridas. Om föreliggande plan kan innebära att människor kan komma att vistas i områden där luftföroreningar enligt beräkningar riskerar överskrida preciseringarna i miljökvalitetsmålet för Frisk luft, så ska kommunen utreda och redovisa hur många människor som kan komma att exponeras för förhöjda halter. I plankartan ska anges att balkonger, uteplatser, portar och andra lösningar som medför utevistelse ska placeras på husens bortvända sida i förhållande till Norra länken.

Trafikverket anser att preciseringarna i Frisk luft ska efterlevas, speciellt i de områden där barn kan komma att vistas. Av den fördjupade MKB:n framgår att de beräkningar av luftkvalitet som genomfördes i samband med att detaljplan för ett avluftstorn för Norra länken upprättades har kompletterats inom ramen för den nu aktuella detaljplanen. I samrådsskedet efterfrågade Trafikverket spridningsberäkningar från ventilationstornet med tanke på rådande vindriktning (S – SV) och med tanke på höjden på den planerade bebyggelsen. Trafikverket anser det viktigt att dessa undersökningar genomförs.

Värtabanan

Trafikverket har inför granskningsyttrandet granskat systemhandlingar i plan och sektion rörande byggnation av ny bro. I syfte att säkerställa det så kallade Fria rummet ska detta vara inritat i sektionen. Vidare anser Trafikverket att skyddsportalen inte ska ingå i förfrågningsunderlaget. Skyddsportal är en möjlig lösning, men kan medföra onödigt intrång i det Fria rummet eftersom andra lösningar finns. Innan planen antas ska ett avtal vara tecknat mellan Trafikverket och Staden som reglerar mellanhavanden under byggnadstiden och finansiering. Innan planen antas ska Trafikverket också ges tillfälle att granska och godkänna Stadens granskningshandlingar rörande byggnation av ny bro.

Norra Länken

Riksentresset Norra länken går i betongtunnel under föreliggande detaljplan. Såsom framfördes i samrådsskedet är betongtunnlarna inte dimensionerade för de utfyllnader som detaljplanen föreslår. Staden har inte beaktat Trafikverkets synpunkter. För att säkerställa riksentresset anser Trafikverket därför att det är av yttersta vikt att Staden i plankartan inför en begränsning av markens byggande inom t1-området samt att befintliga marknivåer anges. Ingen ökad belastning på betongtunnlarna får göras, vilket innebär att all uppfyllnad över befintlig marknivå måste kompenseras fullt ut, så att inga ökade belastningar på tunnelkonstruktionen uppstår. Vidare måste krav på marklov införas för alla uppfyllnader i närheten av Norra länkens betongtunnlar, oavsett tjocklek. Alla handlingar avseende marklov och uppfyllnad ska godkännas av Trafikverket. Trafikverket vill återigen påpeka vikten av att denna text tas med i planbeskrivningen, samt att befintliga marknivåer anges på plankartan. Vidare bör det stå i klartext på plankartan att marknivåerna ej får ändras utan lastkompensation. En revidering av plankartan krävs för Storängsvägens östra del. I granskningshandlingen står a1 t2, med det ska vara a2 t2.

Vidare framförde Trafikverket i samrådsskedet att planen ska redovisa LDN (lägsta dränerande nivå). För Norra länken gäller +1,5 (Dp93002A) och det är av yttersta vikt att samma nivå gäller för detaljplan Ängsbotten. Trafikverket har noterat att detta redovisats för Storängsvägen, men det saknas fortfarande för Ängsbotten.

Plankartan

Servitutsområdesgränsen ska vara tyligt utritad och markerad på plankartan. I granskningshandlingen är detta otydligt. Körbanehöjd saknas på plankartan.

Kungl. Djurgårdens Förvaltning

Påverkan på ekar och grönytor behöver studeras mer ingående innan några beslut fattas och KDF påpekar att ett antal stora ekar berörs av planförslaget..

KDF stödjer ett framtida broläge som i allt väsentligt sammanfaller med det nuvarande läget och inser även behovet av en breddning av bron. KDF ifrågasätter dock höjdsättningen och de föreslagna anslutningarna till vägnätet söder om bron. Man befärar att de anslutande vägarna kommer att skära in på grönytor på ett oönskat sätt och att höjningen av vägnivåerna kommer att fortplanta sig ner mot Storängsbotten, med försämrade infartsförhållanden till Ryttarstadion mm som följd.

Med hänsyn till ovanstående anser KDF att de delar av detaljplaneförslaget som omfattar delar av Norra Djurgården 1:1 ej skall ingå i denna detaljplan och utredas vidare.

KDF önskar garantier för att detaljplanen utformas på ett sådant sätt att personer ej riskerar att exponeras för allergener kopplat till hästverksamheten vid Ryttarstadion. Om Ryttarstadions verksamhet påverkas av krav till följd av planens genomförande skall såväl KDF som arrendatorn hållas skadeslösa..

KDF ifrågasätter möjligheten att bygga ut Värtabanan för persontrafik. En breddning av spåret bedöms inte vara förenlig med lagen om Nationalstadsparken och kostnaden för en banbreddning bedöms bli betydande. KDF anser att man ska bibehålla namnet på Fiskartorpsvägen i dess nuvarande läge, då det förknippas med starka kulturella värden.

Förslaget omöjliggör en framtida spårvägskoppling genom området mellan Värtabanan österut och Gasverksområdet, och det saknas en motivering till varför detta alternativ inte tas tillvara.

KDF ifrågasätter höjden på bebyggelsen, som man befärar kommer att innebära dåliga solljusförhållanden.

Martin Ohlsson Fastighets AB

Bortfall av område A utan att område B tillförs Ängsbotten 8 kan komma att få kraftigt negativ inverkan på Martin Olsson Cashar AB's möjlighet att bedriva verksamhet i oförändrad omfattning, vilket avsågs säkerställas av avtalet mellan MOFAB och kommunen. Antalet p-platser kommer att minska och den trafiklösning som framgår av skedesplan MO5 i avtalet mellan MOFAB och kommunen kommer inte att kunna genomföras. Risken finns att verksamhetsutövaren framställer anspråk på hyresnedsättning. Planförslaget har inte tagit skälig hänsyn till de förhållanden som enligt avtalet gäller för

Ängsbotten 8. Planförslaget redovisar inte heller hur en acceptabel alternativ lösning skulle kunna genomföras. De i planbeskrivningen beskrivna alternativa tillfartslösningarna avviker på väsentliga punkter från trafiklösningarna redovisade i de avtalade skedesplanerna:

- Kundinfarterna kommer i betydligt sämre läge
- Kundinfarten kan inte användas av lastbilar
- Osäkert om östra tillfartsrampen har tillräcklig bredd för dubbelriktad trafik.
- Osäkerhet om trafikrörelser utanför fastighetsgränsen kan ske med nödvändig omfattning.
- Osäkerhet hur marken söder om fastigheten kan disponeras
- Parkeringsplatsernas läge i förhållande till kundentrén försämrats.

MOFAB har ett starkt intresse av att plangränsen förläggs så att markbytet mellan MOFAB och kommunen kan genomföras enligt parternas avtal.

Martin Ohlsson Cashar AB

Martin Olsson Cashar AB (MOCASH) konstaterar att i samrådet framförda synpunkter inte har tillgodosetts och att dessa därför kvarstår. MOCASH har i sin planering utgått ifrån att skedesplanerna enligt det avtal som träffades 2009 mellan MOFAB och Staden skall genomföras. Osäkerheten kring skedesplanernas genomförande och områdets utveckling gör det svårt att bedriva verksamheten i oförändrad omfattning och utveckla verksamheten på platsen, vilket får avsevärda ekonomiska konsekvenser. Planen bär omarbetas så att den inte inkräktar på Ängsbotten 8.

Intresseföreningar

Svenska Turistföreningen

STF konstaterar att kvarterets västra del ligger inom Nationalstadsparken. Och att parkmarken i väster kan återföras till Nationalstadsparkens ytor. STF önskar att gamla bron består, och avsätts för gång- och cykeltrafik, ridning och skidåkning. Fiskartorpsvägen norr om bron bedöms främst behövas för gång- och cykeltrafik, varför det gamla vägområdet här bör kunna läggas ut som en större GC-väg. Vid planeringen av Djurgårdsstaden har framförts att Fiskartorpsvägen längs med Ryttaarstadion ca 100-200 meter bör stängas av för motorfordonstrafik men släppa förbi SLbuss, vilket bör omnämnas i planhandlingarna. Höjden på bebyggelsen föreslås vara 6 våningar närmast Fiskartorpsvägen och i övrigt högst 8-10 våningar.

Djurgården Lilla Värtans Miljöskyddsförening (förkortas nedan DLV)

Avståndet till järnvägen och norra länken i öppet schakt anser vi vara alltför korta ur risksynpunkt. Länsstyrelsen har i månadsskiftet juni/juli bestämt att Norra länkens tunnlar under Lill-Jansskogen ska få användas för alla farliga transporter, bland annat av LNG utan tidbegränsning. LNG är mycket explosivt och DLV ger exempel på detta. Dessutom kommer farliga vätskor att transporteras på norra länken. Båda dessa farligt gods-typer har långa konsekvensavstånd som med lätthet kan påverka kv Ängsbotten p g a dess närhet till transportleden.

DLV pekar också på att Värtaverket som har långa skyddsavstånd till bostäder m m ligger rakt öster om kv Ängsbotten. Därtill avgastornet och mynningen till norra länken-tunnlarna helt intill bostäderna. Det är främst studenter, som tänks bo i de närmaste husen. Det är cyniskt att låta dessa unga människor behöva bo i en sådan riskmiljö.

Husen är för höga i gränsen till Nationalstadsparken och negativa för landskapet. Utrymme för skidspår skall finnas på den västra sidan av bron. Detta planerades redan i den gällande detaljplanen och det finns ingen anledning att ta bort denna del.

Ekarna i västra delen av planområdet växer i den refugliknande ön mellan två vägar i det nya planförslaget. Det är synd att de inte kan knytas direkt till Ugglebergets grönområde som i det tidigare planförslaget. Ekarna måste markeras i planen och de måste även skyddas i textdelen mot fällning. Det måste då krävas fällningslov annars har de inget reellt skydd.

Slutligen bör ett miljötak över norra länkens dragning i öppet schakt fram till Hjorthagens trafikplats planeras in så som detaljplanen där föreskriver. Annars kan nog inte bostäder byggas i kv Ängsbotten. Det är orimligt att bygga nya bostäder i en miljöstadsdel som sägs vara i världsklass där luften är cancerframkallande. Om man inte kan göra något som kraftigt dämpar trafikens partikelemissioner så får man avstå från att bygga bostäder invid tunnelmynningen.

Hela planförslaget bör tas under omprövning för att istället ge plats åt en bra kollektivtrafikförbindelse till innerstaden. Spårväg föreslås från Ropsten, genom Gasverksområdet, via Värtabanan, Storängsbotten och Gärdet till Frihamnen.

Förbundet för Ekoparken

Planförslaget bör avslås. De höga husen gör att landskapets struktur och topografi utplånas, vilket också påpekas i MKBn. Detta påverkar dock inte planförslaget

Det konstateras att bebyggelsen, framför allt högst upp i byggnaderna, är utsatta för mycket höga bullernivåer, vilket också framgår av MKBn. MKBn konstaterar att bullerplank och miljötak över Norra Länken skulle ge vissa minskningar av bullret, men svarar inte på frågan om det är tillräckligt.

Detaljplanen stjälar en bit av Nationalstadsparken. Planförslagets två vägar som omger gräsplätten med jätteen dömer den till en osäker framtid. Planen bör ändras så att trafiken samlas så som i samrådsförslaget alternativt att eken och grönytan förs samman med bebyggelsen och grönytan längs järnvägen.

Den täta och höga bebyggelsen bidrar inte till att stärka den ekologiska spridningsvägen. MKBns förslag till åtgärder för att stärka spridningsvägen genom olika åtgärder ingår inte som villkor för byggandet enligt detaljplanen. Det är orealistiskt att flytta fullvuxna ekar. I detaljplanen hänvisas till åtgärder ägnade att stärka spridningsvägen i området norr om kv Ängsbotten. Dessa åtgärder är inte tillräckliga och kompenserar inte för borttagandet av grönska inom exploateringsområdet.

Ytan söder om Värtabanan bör lämnas utanför detaljplanen. De intrång i grönytor och borttagande av träd som det föreliggande planförslaget medför är oacceptabla.

Övriga

Stockholms Ryttsstadion AB

Stockholms Ryttsstadion AB anser att redovisade anslutningar mot Storängsvägen är bristfälliga. Storängsvägen är illustrerad med två gångbanor vilket skulle ge en bredd av minst 13 m, vilket skulle ge problem med lutningen på båda infarterna till Ryttsstadion, där den tillfälligt avstängda västra infarten redan idag har en besvärande brant lutning. En ytterligare lutning försvårar eller kan helt omöjliggöra nyttjandet, inte minst för hästtransporter vintertid. Planen visar ett ingrepp i den befintliga parkeringen som förhys av Svenska Bil. Ett ingrepp varken Svenska Bil eller Ryttsstadion AB kan acceptera.

De planerade bostädernas avstånd till Ryttsstadion understiger de rekommendationer på säkerhetsavstånd som utfärdats av berörda verk och myndigheter (200m – 500m), men MKBn hävdas att de miljöstörande konsekvenserna för de boende sammantaget blir liten på grund av anläggningens utformning. Om Ryttsstadions verksamhet påverkas av krav till följd av planens genomförande skall verksamheten hållas skadeslös och önskar garantier för detta från staden innan planens antagande.

Björn Gustafsson, Nimrodsgratan 9 (boende Hjorthagen)

I MKBn för Ängsbotten har man lyckats "räkna hem" PM10-halten från Norra Länken till att ligga precis under gränsvärdet 50 mikrogram/m³, genom att införa två antaganden som båda beräkningsmässigt minskar partikelhalten. Man får lätt intrycket att man med en reguljär beräkning överskridit gränsvärdet och då beställt en reviderad kalkyl som hamnar under gränsvärdet.

Björn Gustafsson påpekar riskerna med höga partikelhalter, med hänvisning till aktuell forskning. Det är orimligt att bygga nya bostäder i en miljöstadsdel som sägs vara i världsklass där luften är cancerframkallande. Om man inte kan göra något åt trafikens partikelemissioner så får man avstå från att bygga bostäder invid tunnelmynningen.

Martin Andreasson, Motalavägen 17 (boende Hjorthagen)

Stadsbebyggelsen i Ängsbotten är mycket välkommen. Särskilt glädjande är det höga antalet studentlägenheter som planeras, samt att lokaler planeras i bottenvåningar. Det är mycket positivt att en sluten kvartersstruktur har valts, vilket stärker områdets urbana karaktär. På sikt är det viktigt att den nya bebyggelsen integreras med nuvarande Hjorthagen med sammanhängande stadsbebyggelse. Den nya bebyggelsen bör därför planeras så att den möjliggör en sammanhängande kvartersstruktur mellan Ängsbotten och gamla Hjorthagen.

Hjorthagsparken upplevs av många Hjorthagsbor som otrygg kvällstid, och utgör således en barriär mellan gamla Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden. Därför bör detta skogsparti delvis bebyggas för att skapa tryggare samband mellan de båda stadsdelarna och på sikt sudda ut gränserna mellan dessa. Även kopplingarna söderut mot Storängsbotten måste stärkas, med exempelvis en bro över Norra Länken öster om Martin Olsson och vidare mot Storängsvägen/Erik Dahlbergsgatan. Av största vikt är även att kvarteret där Martin Olsson idag bedriver verksamhet bebyggs med stadsbebyggelse snarast möjligt.

Nina Hjärpe, totalt 8 namnunderskrifter

Bevara all natur som finns runt omkring – den behövs för livsglädjen, trivseln och syrets skull.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

Följande synpunkter har inte tillgodosetts inom detaljplanen:

- Byggnadshöjderna är för höga
- Bygg inte bostäder så nära Norra länkens tunnelmynning
- Den ekologiska spridningsvägen är för smal och svag. Eken i den västra delen av området bör inte placeras i en refug
- Återför parkmark till Nationalstadsparkens ytor i den västra delen av området
- Plangränsen skall placeras så att markbyte kan ske mellan staden och Martin Ohlsson i enlighet med tidigare träffat avtal
- Särskilt utrymme för en skidbro skall skapas inom detaljplanen
- Bevara den gamla bron vid Fiskartorpsvägen
- Hela planen bör tas inför omprövning och frågan om spårväg mellan Värtabanan och gasverksområdet utredas
- Balkonger, entréer och öppningsbara fönster skall inte möjliggöras mot Norra länken/ Värtabanan

Följande synpunkter som rör område utanför detaljplanen eller inte kan hanteras genom detaljplaneläggning har inte tillgodosetts under planprocessen:

- Synpunkter som rör området utanför detaljplanen har inte tillgodosetts. Detta gäller till exempel önskemål om en överdäckning av Norra länken.
- Krav på garantier att angränsande hästverksamhet skall hållas skadeslös vid eventuell framtida konflikt med bostäder kan inte tillgodoses i detaljplan.
- Stäng av del av Fiskartorpsvägen längs Rytтарstadion för annat än buss, gång- och cykeltrafik

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Buller

Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare redovisning av olika typer av buller och en redogörelse för nivåerna av externt industribuller till följd av rangering på Värtabanan. Vid avsteg från riktvärdena skall planen reglera bullerdämpning. Vidare vill man se en bestämmelse som säkerställer tillgång till ljuddämpad gemensam eller privat uteplats. *Länsstyrelsen och Trafikverket* vill se noggrannare redogörelse av hur bullerkraven kan tillgodoses

Trafikverket bedömer att bullernivåerna på delar av bostadsområdet har över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus samt menar att det saknas tyst sida för bostäder med bullrig sida med över 60 dBA ekvivalent ljudnivå.

Förbundet för Ekoparken pekar på att MKBn konstaterar att bullerplank och miljötak över Norra länken skulle minska bullret, men inte om detta skulle vara tillräckligt.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att bullernivåerna utifrån genomförda bullerstudier är acceptabla. Genom planbestämmelser säkerställs bland annat

att bostäder skall ha tillgång till tyst sida (högst 55 dBA ekv) och att bostäder med över 65 dBA vid fasad skall ha samtliga boningsrum mot tyst sida. Efter granskningen har fördjupade bullerstudier genomförts som visar att dessa nivåer är möjliga att uppnå genom väl studerade planlösningar, avskärmande balkonger mm.

Stadsbyggnadskontoret har efter granskningen låtit genomföra en utredning av externt industribuller från rangering av tåg. Nivåerna är svåra att uppskatta, bland annat med hänsyn till att spårområdet ännu inte är utbyggt för att klara den ökade kapacitet som väntas i framtiden då bangården Värtan Östra läggs ner. Dessutom är skiljelinjen mellan vad som är trafikbuller (tåg som passerar) och externt industribuller (tåg som rangeras) otydlig. Samtidigt finns i gällande detaljplan för rangerbangården en bestämmelse om att verksamheten inte får vara störande. De bullerberäkningar som gjorts utgår från en aktuell kapacitetsutredning som tagits fram inför avveckling av Östra bangården. Utifrån detta kan konstateras att de låga hastigheterna på spåret ger låga ekvivalenta bullernivåer, som helt försvinner i relation till bullret från Norra länken. Preliminära beräkningar visar att det buller som alstras vid rangering av tåg uppgår till högst ca 50 dBA, vilket är acceptabelt utifrån gällande riktvärden för externt industribuller. Dessa nivåer är av ringa betydelse i relation till det trafikbuller som alstras i området, vilket hanteras genom planbestämmelser. De väntade maximala ljudnivåerna väntas uppgå till högst 80 dBA. Detta överskrider de riktvärden som gäller nattetid, men är acceptabelt dagtid. Då verksamheten på rangerbangården inte får vara störande, samt Fortums miljötillstånd för tömning av flis är begränsat till 7-22, förutsätts att ljudnivån nattetid klaras. Mot bakgrund av ovanstående bedömer kontoret att bullernivåerna är acceptabla och att de planbestämmelser som syftar till att säkerställa acceptabla trafikbullernivåer också hanterar det buller som kan uppstå till följd av tågrangering.

Risk

Länsstyrelsen anser att ytterligare åtgärder krävs för att sänka risknivån med hänsyn till transporter på Norra länken och Värtabanan. Bland annat bör en planbestämmelse införas som reglerar att området närmast Norra länken och Värtabanan skall utformas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. *Djurgården – Lilla Värtans naturskyddsförening* anser att avståndet till järnvägen och norra länken i öppet schakt är för korta ur risksynpunkt.

Stadsbyggnadskontoret tillgodoser synpunkten att genom en planbestämmelse reglera utformningen av parken så att den inte inbjuder till vistelse. Vidare införs en planbestämmelse som reglerar att fasad eller mur måste avskärma bostadsgården, för att minska risken för en olycka på Värtabanan och säkerställa en god luftkvalitet på gården. Dessutom tydliggörs genom planbestämmelse att inga enkelsidiga entréer får orienteras mot Norra länken/Värtabanan, utan att utrymningsvägar måste finnas mot gården.

Luft

Länsstyrelsen efterfrågar bestämmelse som reglerar utformningen av parken, så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. *Länsstyrelsen* anser att det tydligare bör redovisas hur hälsoaspekter avseende luftkvalitet beaktas i detaljplanens utformning, till exempel genom entréförhållanden, placering av lekgård etc.

Trafikverket anser att de områden där partikelnormen riskerar överskridas inte ska försättas med portar, ingångar eller något annat som gör att man måste eller vill vistas där. Områdena ska helst vara otillgängliga.

Djurgården Lilla Värtans Naturskyddsförening samt boende i Närområdet påtalar problem med höga partikelnivåer

Kungl. Djurgårdens förvaltning samt *Stockholms Ryttarstadion AB* vill se garantier för att detaljplanen utformas så att personer inte riskerar att utsättas för allergener kopplade till hästverksamheten och att hästverksamheten därmed påverkas av krav till följd av planens genomförande.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att partikelnivåerna utmed bebyggelsen södra fasad ligger nära gränsen för vad som är acceptabla nivåer, mellan 35 och 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, men att miljökvalitetsnormen för partiklar (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) beräknas att klaras. . Luftkvaliteten när det gäller partiklar är som sämst nära marken, men bedöms bli bättre ju högre upp längs byggnadens fasad man kommer. Samtidigt rymmer bostäder i detta läge stora kvalitéer, med en sydvänd fasad i fritt läge mot parkmark. Stadsbyggnadskontoret gör därför bedömningen att det inte är önskvärt att tillgodose Trafikverkets önskemål om en mer sluten fasad, utan balkonger, portar eller andra öppningar. Kontoret bedömer att det är rimligt att möjliggöra entréer mot gatan för att skapa en mer inbjudande gatumiljö och acceptabla angränsningsförhållanden. Vidare bedömer kontoret att de kvalitéer som en södvänd balkong bidrar med till såväl stadsmiljö som den enskilda bostaden uppväger de negativa effekter som de något höga, men acceptabla, partikelnivåerna innebär.

I övrigt bedömer stadsbyggnadskontoret att ovan beskrivna åtgärder för att minska risker även bidrar till att begränsa exponeringen mot höga partikelhalter.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att påverkan från hästverksamheten enligt genomförd miljökonsekvensbeskrivning har bedömts som liten, med hänsyn bland annat till att verksamheten är avskärmd från bostäderna med bebyggelse. Att uppfylla rekommenderade skyddsavstånd till hästverksamheten (200 till 500 meter) i en tät och central stadsmiljö bedöms inte vara förenligt med ett effektivt markutnyttjande. Planerad bebyggelse ligger som närmast 140 meter från utemiljö för hästverksamhet. Skulle 200-metersgränsen hävdas skulle i princip hela detaljplaneområdet omöjliggöras för bostäder. Garantier för framtida påverkan är inte en fråga som kan hanteras i en detaljplan.

Spridningskorridor

Länsstyrelsen samt *Djurgården Lilla Värtans naturskyddsförening* anser att de grova ekar som avses bevaras i områdets västra del bör skyddas i planen genom lämplig reglering.

Förbundet för Ekoparken menar att spridningskorridoren inte stärks tillräckligt och att föreslagna åtgärder (till exempel att lägga ut död ved) inte säkerställs i detaljplanen. Man ifrågasätter placeringen av en stor gammal ek i en refug vid infarten till området och anser att denna bör inordnas i en större parkyta.

Stadsbyggnadskontoret avser att revidera detaljplanen med en skyddsbestämmelse för ekar inom detaljplanen. Kontoret bedömer, med stöd av genomförd utredning av ekologiska spridningsvägar, att planförslaget ger förutsättningar att ge stöd åt en starkt spridningskorridor inom parkmark. Att i detaljplanen reglera innehållet i denna park bedöms dock inte vara rimligt och svårt att följa upp i tillexempel lovgivning. Placeringen av eken i refugen syftar dels till att inordna gatan på ett hänsynsfullt sätt i landskapet, och dels att skapa ett välkomnande entrémotiv till området. Utrymmet runt eken har studerats och har varit en förutsättning för den föreslagna vägdragningen.

Förskola

Östermalms stadsdelsnämnd, samt dess förvaltning, påtalar behovet av en förskola med en gård som inte ligger mot Norra länkens tunnelmynning.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen ger möjlighet att placera en förskola i ett av bostadskvarteren. För att skapa flexibilitet i detaljplanen införs dock ingen planbestämmelse som enbart möjliggör förskola i ett visst läge. Under planprocessen har en lösning med en förskola med fyra avdelningar samt en mindre utsläppsgård inom bostadsgården studerats i samråd med stadsdelsförvaltningen.

Byggnadshöjd och landskapsbild

Förbundet för ekoparken, Djurgården- Lilla Värtans naturskyddsförening och *Svenska Turistföreningen* anser att husen är för höga i gränsen till Nationalstadsparken och negativa för landskapsbild. Även Kungl. Djurgårdens förvaltning ifrågasätter byggnadshöjderna med hänsyn till boendekvalitén.

Stadsbyggnadskontoret anser att skalan på bebyggelsen som helhet är bra. Planområdets placering mot Norra länken och Värtabanan medger en relativ hög bebyggelse, som ger ett effektivt nyttjande av marken. Den landskapsbildsmässigt mest berörda delen av Nationalstadsparken, Idrottsparken, bedöms redan idag vara exponerad mot övrig stadsbebyggelse, genom bland annat Gärdets bebyggelse. Mot väster möter bebyggelsen Nationalstadsparken med motsvarande skala som den redan planerade inom Norra Djurgårdsstaden.

Gestaltningen av bebyggelsen avses utvecklas i ett kvalitetsprogram för gestaltning som tas fram efter antagandet av detaljplanen, innan bygglov ges.

Inverkan på angränsande fastighet, Ängsbotten 8

Martin Ohlsson fastighets AB (MOFAB) och *Martin Ohlsson Cashar AB (MOCASH)* konstaterar att under samrådet inkomna synpunkter rörande påverkan på fastigheten Ängsbotten 8 inte har tillgodosetts. Man önskar att planen omarbetas så att den inte inkräktar på Ängsbotten 8, och att det markbyte som illustrerats i avtal träffats mellan staden och MOFAB skall kunna genomföras. Man befarar att de alternativa lösningar som staden presenterat i samband med detaljplanearbetet ger färre parkeringsplatser, sämre angränsningsförhållanden mm

En närboende anser att kvarteret där Martin Ohlsson ligger bör bebyggas med stadsbebyggelse snarast möjligt.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att synpunkterna kvarstår och inte är möjliga att tillgodose med mindre än en stor omarbetning av detaljplanen. Konsekvenserna av att omarbeta enligt MOFABs önskemål skulle bli att exploateringen skulle minskas och strukturen, som bygger på småskaliga kvarter i ett sammanhängande rutnät, inte skulle vara möjlig att fullfölja. Diskussioner förs mellan staden (exploateringskontoret) och MOFAB för att finna en lösning som både möjliggör ett genomförande av planförslaget och tillgodoser MOFABs och deras hyresgästers intressen.

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 kvarterstrukturen och fullfölja de tänkta gatusträckningarna i de detaljplaner som arbetas fram i området.

Planområdets omfattning / bro över Värtabanan

Såväl *Förbundet för Ekoparken och Kungl. Djurgårdens förvaltning* ifrågasätter att området söder om Värtabanan ingår i planområdet. Man anser att detta område bör planeras ihop med Storängsbotten och att anslutningarna till bron över Värtabanan behöver studeras mer ingående. Man befarar problem med infarter och oönskad påverkan på vegetation i området med den lösning som redovisats i granskningshandlingen.

Svenska Turistföreningen anser att den gamla bron skall bevaras för gång- och cykeltrafik.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att utrymmet söder om Värtabanan behöver studeras mer ingående, tillsammans med berörda parter. Tanken var att i detaljplanen ta med de anpassningar till nya gatuhöjder och sträckningar som den nya bron över Värtabanan kommer att kräva. Detta bedöms dock kunna ske i en något senarelagd planprocess då planerna inom Storängsbotten är bättre kända. Det aktuella planområdet föreslås därför att minskas till att innehålla endast området norr om Värtabanan samt den föreslagna bron inklusive dess landfäste på södra sidan. Detta innebär att endast en mindre del av Norra Djurgården 1:1 kommer att beröras av den föreslagna detaljplanen. De delar av Djurgården 1:1 som föreslås ingå i planområdet omfattar gatumark norr om Värtabanan. Den planerade gatan har här placerats för att på bästa sätt inordna sig i landskapet och skydda befintliga ekar. Till stor del ligger berörda delar av Djurgården 1:1 på Fiskartorpsvägens befintliga sträckning, som härigenom planläggs som gata. Gatumarken är en förutsättning för att kunna hantera angöring till planerade bostäder och behöver därför säkerställas i detaljplanen. Det innebär också att staden blir huvudman för gatumarken, så som normalt sker och som gäller för all övrig detaljplanelagd gatu- och parkmark i området.

Den nya bron planeras med utgångspunkt i nya krav på frihöjder, som krävs för att säkerställa spårtrafik till hamnen. Alternativ där den gamla bron bevaras och kompletteras med en ny har bedömts som mer utrymmeskrävande och ger sämre förutsättningar för anpassning till landskapet.

Övrigt

Länsstyrelsen anser att det behöver klargöras att planen tillräckligt reglerar att bebyggelsen klarar högre vattenstånd enligt prognoser. Det framgår inte att stabilitet i slänter mot sättningar säkerställs i planen.

Trafikverket lämnar synpunkter på regleringar av bla uppfyllnad och marknivåer för att säkerställa riksintresset Norra länken

Stadsbyggnadskontoret uppdaterar detaljplanen med ett förtydligande i planbeskrivningen

Synpunkter som berör område utanför detaljplanen

Följande synpunkter har kommit inom åtgärder som inte bedöms kunna hanteras inom ramen för aktuell detaljplan:

Förbundet för Ekoparken och Kungl. Djurgårdens förvaltning anser att spårväg från Värtabanan till Gasverksområdet bör utredas.

Djurgården- Lilla Värtans naturskyddsförening anser att ett miljötak bör anläggas över Norra länken.

Svenska Turistföreningen anser att Fiskartorpsvägen skall stängas av för motorfordonstrafik i nivå med Rytтарstadion.

En närboende påpekar att Hjorthagsparken av många upplevs som otrygg nattetid och efterfrågar tydligare bebyggda samband mellan den nya och den gamla bebyggelsen i Hjorthagen. Även kopplingarna söderut över Värtabanan/ Norra länken behöver stärkas.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det finns invändningar både mot planförslaget som helhet och mot enstaka bestämmelser. Placeringen av bostadsbebyggelse i närheten av Norra länken och Värtabanan, samt i gränsen till Nationalstadsparken, innebär en komplex planeringssituation där olika intressen behöver sammanvägas och säkerställas. Kontoret gör dock bedömningen att planförslaget är förenligt med de övergripande planer som finns för stadsutvecklingen i Hjorthagen och att det svarar väl mot ambitionen att bygga en tät och blandad stadsbebyggelse i ett attraktivt, centralt läge. De föreslagna bebyggelsevolymerna möter tidigare planerad bebyggelse med motsvarande byggnadsvolymer. Läget mot de mer storskaliga landskapsrummen mot Norra länken och idrottsparken möjliggör dessutom en högre skala i delar av området.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att den del av planområdet som berör områden söder om Värtabanan behöver studeras noggrannare utifrån de planer som håller på att arbetas fram för Storängsbotten och förankras med berörda markägare. Denna del av detaljplanen föreslås därför utgå. Detta område kan planläggas i ett senare skede, utan att det påverkar byggbarheten i planområdet i stort.

Revidering utifrån inkomna yttranden

De synpunkter som rör påverkan på bostäder från Norra länken och Värtabanan bedöms kunna hanteras genom ett antal kompletterande planbestämmelser samt

förtydliganden i planbeskrivningen. I stort sett samtliga synpunkter från Länsstyrelse och Trafikverk tillgodoses genom följande revideringar på plankarta och i planbeskrivning:

- Skyddsbestämmelse för bevarande av värdefulla ekar.
- Parken utmed Värtabanan får ej utformas för stadigvarande vistelse
- Säkerställande av tillgång till ljuddämpad uteplats.
- Tydliggörande av bestämmelse kring anläggningsåtgärder på och intill Norra länken.
- Lägsta nivå för grundvattendrainerande ingrepp införs på område över Norra länken.
- Bostadsgårdar skall avskärmas mot söder med byggnad eller skärm.
- Entréer får ej ensidigt orienteras mot Norra länken/Värtabanan.

Önskemål om att införa en planbestämmelse som förhindrar entréer, balkonger och öppningsbara fönster mot Värtabanan och Norralänken tillgodoses ej. Kontoret gör här bedömningen att en acceptabel boendemiljö ur luft- och risksynpunkt kan tillgodoses i området. Partikelhalten i luften är hög, men beräknas ligga under gränsen för överskridande av miljö kvalitetsnormen och är jämförbar med flera större innerstadsgator. Fördelarna ur boendesynpunkt med att nyttja det goda sol- och utsiktsläget i balkonger samt att skapa en mer befolkad gata med möjlig angöring till bostadsentréer bedöms här uppväga de negativa effekterna av det utsatta läget.

Justerings av redaktionell karaktär

Utöver ovanstående kompletteringar av planbestämmelser och beskrivning föreslås mindre justeringar av redaktionell karaktär, för att hantera förändringar i de ingående byggnadsprojekten.

- Bjälklagsnivå över butikslokal samt den västra gården höjs med 0,5 meter för att möjliggöra goda planteringsdjup.
- Antalet våningar preciseras på plankartan på delar av bebyggelsen.

Martin Schröder

planchef

Anna-Stina Bokander

planarkitekt