Handläggare
Helena Ackelman
Tfn 08-508 27338

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av plansamråd och samråd för fördjupning av MKB samt ställningstagande inför granskning av förslag till detaljplan för fastigheten Antwerpen 2 m.fl., Södra Värtan, del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet (1900 lägenheter, förskolor, kontor, centrumändamål, parker, torg, bad)

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och redovisningen av samråd för fördjupning av MKB.
2. Slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll Martin Schröder

Sammanfattning

Detaljplanens huvudsyfte är att omvandla Södra Värtan till en tät, funktionsblandad och levande stadsdel som utgör en naturlig förlängning av staden, ända ner till Lilla Värtans vattenrum. Detaljplanen möjliggör ca 1900 lägenheter, 26 förskoleavdelningar, ca 125 000 kvm tillkommande ytor för kontor, centrumändamål och hotell samt nya offentliga platser i form av nya parker och torg, kajpromenad, vistelsegator, lokalgata, huvudgata samt ett bad. Planområdet är ca 22 hektar stort, ligger i stadsdelen Ladugårdsgärdet och ingår i det miljöprofilerade stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

Bilagor:
- Samrådsredogörelse
- Sammanställning av utökade dialoger under samrådsperioden

Stadsbyggnadskontoret

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

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

Stadsbyggnadsnämnden fattade 2015-10-15 beslut om att påbörja detaljplanearbete för Södra Värtan, samt fattade 2016-06-16 beslut om ett kompletterande start-PM avseende att inkludera fastigheten Neapel 3 i planarbetet.

Planförslaget och fördjupning av MKB sändes ut på samråd 2016-12-20 – 2017-02-10. Under samrådet har 71 yttranden inkommit. Under samrådsperioden har extra insatser gjorts kring dialog- och kommunikation, följande fördjupande dialoger har förts: *Digital dialog* riktad till allmänheten med fokus på utformning av allmänna platser och kopplingar till omgivande områden. *Fokusgrupper med unga kvinnor* i åldern 12-18 om hur de använder utemiljöer på fritiden samt vad som skulle attrahera dem till området. *Befintliga företagares* erfarenheter och syn på samrådsförslaget.

Remiss- och samrådsförfarandet bekräftar de förutsättningar som området innehåller vad avser bl.a. samlokalisering med hamnverksamheten, bangården Värtan Östra och riksintresset Stockholms hamn, påseglingsrisk, buller, markföroreningar och kulturmiljö. Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget och menar att en utveckling av området i enlighet med samrådsförslaget är positivt. Privatpersoner har främst synpunkter på bebyggelsens placering och gestaltning, områdets allmänna platser, cykel- och kollektivtrafik samt hur planområdet länkas till omgivande stadsdelar. Fastighetsägare i området har främst synpunkter kring trafik och parkering samt hur befintlig bebyggelse kan utvecklas i samband med att en detaljplan tas fram för hela området.

Den största intressekonflikten är samlokaliseringen mellan hamn och ny stadsbebyggelse vilket bl.a. omfattar avgränsning av riksintresset Stockholms hamn, avveckling av bangården Värtan Östra och bullerpåverkan. Dessa är de största frågorna att studera vidare innan planen kan antas. Tillsammans med Stockholms Hamnar skickas inom kort en begäran in till Trafikverket om att förändra gränsdragningen för riksintresseområdet och därigenom häva riksintresset i de delar som omvandlas till stadsbebyggelse. Den andra, och mest komplexa frågan, är avveckling av bangården Värtan Östra. Detaljplanens antagande och genomförande är beroende av att en överenskommelse om nedläggning nås med Trafikverket och att regeringen fattar beslut om detta. Överenskommelsen med Trafikverket är ännu inte nådd, en temporär styrgrupp är tillsatt för denna specifika fråga. Kontoret bedömer att en avveckling av bangården Värtan Östra är avgörande för att den föreslagna strukturen med angiven mängd bostäder och kontor och integrering med innerstaden ska vara möjlig.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

En viktig förutsättning för samlokalisering mellan hamn och stad är också att bullerpåverkan kan hanteras utan att riskera hamnens framtida utvecklade verksamhet. Genom fortsatt underhandskontakt med Stockholms Hamnar ska kontoret säkerställa att rätt ingångsvärden används för att göra erforderliga bullerberäkningar med målsättningen att marginal ska finnas för hamnens verksamhet att utvecklas framgent samtidigt som bostäder kan uppföras i dess närhet. En fortsatt vidareutveckling av byggaktörernas lösningar för att hantera verksamhetsbullret krävs också.

Översyn av markhöjdsättningen pågår för att minska risken för vattenansamling vid skyfall. I samband med detta bedömer kontoret att byggnaden Skeppet bör höjas i samband med att omkringliggande mark höjs, så att relationen mellan byggnaden och omgivande mark i framtiden i stort är densamma som idag, för att minska påverkan på dess kulturhistoriska värden.

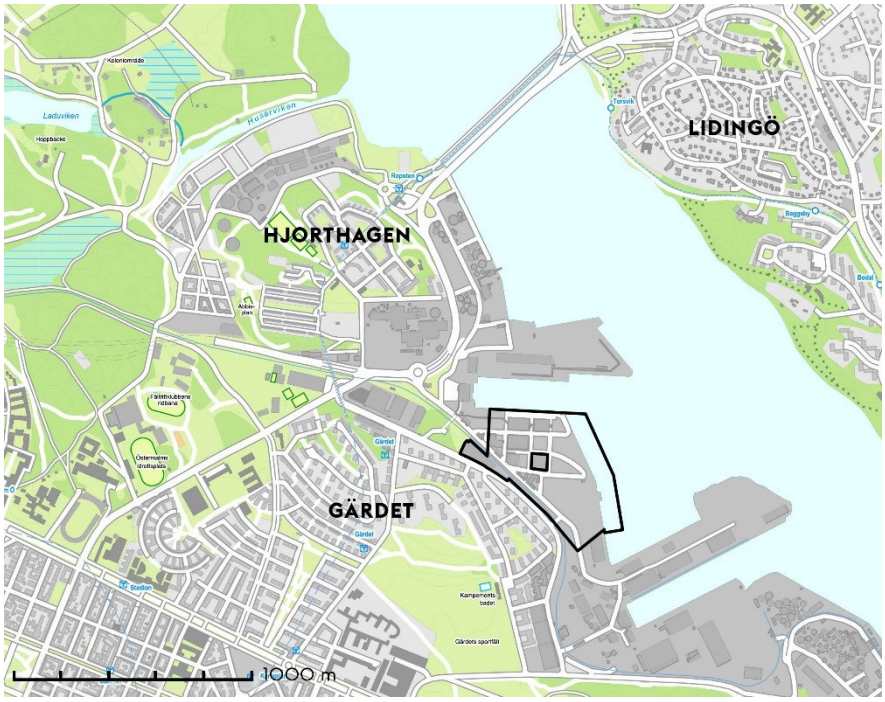
Frågan om påseglingsrisk ska studeras vidare avseende utomhusbadets placering och förslag på skyddsåtgärder för att säkerställa badets lämplighet ska utarbetas. Badets funktion för rekreation, vattenkontakt och som en möjlig målpunkt för en större andel stockholmare än de som bor i närområdet gör badet till en viktig beståndsdel i att skapa hållbar stadsutveckling. Om det i den fortsatta processen visar sig att det inte går att möjliggöra badet bedömer kontoret att dess funktion ska ersättas inom området.

Kontoret avser att tillsammans med berörda parter studera vidare skolbehovet inom stadsdelen som helhet. Kontoret vill lyfta fram vikten av att området i framtiden ges en resursstark kollektivtrafik för att bli attraktiv och tillgänglig. Kontoret föreslår att i det fortsatta planarbetet dela planområdet i tre detaljplaner.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet. Planförslaget innebär en stor förändring av området då det omvandlas från ett hamnområde till en sammanhängande stadsmiljö med blandade funktioner. Omvandlingen sker utifrån platsens förutsättningar och karaktär och skapar stora värden för stadens befolkning med nya parker, torg, vistelsegator, kajer och ett bad. Tillsammans med tillkommande bostäder, kontor och arbetsplatser ger det ett stort bidrag till stadens utveckling och bostadsförsörjning.

Kontoret föreslår att nämnden godkänner redovisningen av plansamråd och samråd för fördjupad MKB samt ger kontoret i uppdrag att genomföra granskning.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816



Orienteringskarta med planområdet markerat

Utlåtande

Syfte

Detaljplanens huvudsyfte är omvandla Södra Värtan till en tät, funktionsblandad och levande stadsdel som utgör en naturlig förlängning av staden, ända ner till Lilla Värtans vattenrum.

Den tillkommande bebyggelsen kommer att utgöra en ny vattenfront och entré till Stockholm och behöver på grund av sitt iögonfallande läge vara sammanhållen och utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Samma gäller där bebyggelsen möter andra stora offentliga rum såsom Södra Hamnvägen och parkrum. Ett annat syfte med detaljplanen är att så långt möjligt ge förutsättningar för grundläggande kvaliteter så att det blir trevligt att vistas i området och att det uppmuntrar till utevistelse och till att gå och cykla. I kombination med hög utnyttjandegrad ställer detta särskilda krav på omsorgsfull utformning av det offentliga rummet, bebyggelsens bottenvåningar samt effektivt utnyttjande av byggnadernas olika delar, exempelvis taken.

Att planområdet ligger i direkt anslutning till hamnverksamhet ställer särskilda krav på att bebyggelsen utformas för att klara krav för buller, inklusive lågfrekvent buller, och risker. Av den anledningen är bebyggelsens höjder noggrant reglerade för att fungera som bullerskärm åt varandra och ge tysta gårdar. Lösningar för att klara bullerproblematik och andra tekniska krav såsom

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

exempelvis låg energianvändning ska vara en integrerad del av byggnadernas utformning.

Detaljplanen syftar också till följande: skydd av fyra byggnader som utgör värdefull bebyggelse; rivning av tre befintliga byggnader varav två är gulklassade och en grönklassad samt delvis rivning av en grönklassad byggnad; ge plats åt utbyggd kollektivtrafik på land och i vatten.

Norra Djurgårdsstaden är ett stadsutvecklingsområde med miljöprofil, vilket ställer höga krav på såväl staden som på involverade byggaktörer och dess konsulter att aktivt arbeta med hållbarhetsaspekterna i projektets alla skeden.

Detaljplanen möjliggör 1900 lägenheter, 26 förskoleavdelningar, ca 125 000 kvm tillkommande ytor för kontor, centrumändamål och tillfällig vistelse (hotell) samt nya offentliga platser i form av ca 11 000 kvm nya parker och torg, 600 m tillgängliggjord kajpromenad, 2000 m nya cykelbanor, 1600 m nya vistelsegator, 600 m ny boulevard (huvudgata) samt ett bad.

Bakgrund

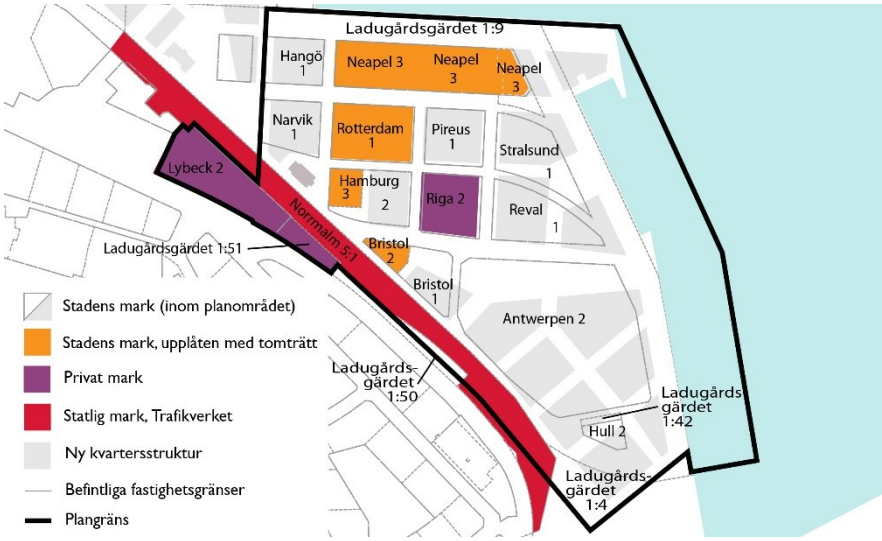
Planområdets läge och omfattning

Planområdet är ca 22 hektar stort, ligger i stadsdelen Ladugårdsgärdet och ingår i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Södra Värtan ligger i den mellersta delen av stadsutvecklingsområdet, mellan Frihamnen och Värtahamnen.

Markägoförhållanden

Stockholms stad är lagfaren ägare till all mark inom området förutom till följande fastigheter: Lybeck 2 och Ladugårdsgärdet 1:51 som ägs av Oscar Properties (tidigare ägt av AFA Fastigheter); Norrmalm 5:1 som ägs av Trafikverket. Följande fastigheter är upplåten med tomträtt till följande bolag: Neapel 3 till Niam VI Neapel 3 AB; Rotterdam 1 till Kungsleden AB, Bristol 2 till Watz Design Sweden AB; Hamburg 3 till Centrum Fastigheter i Värtahamnen AB.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816



Karta med markägoförhållandena samt fastighetsbeteckningar.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I Översiktsplan för Stockholm ingår planområdet i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden som ska karaktäriseras av innerstadens kvaliteter och täthet, en utpräglad blandning samt av strategisk infrastruktur. Hamnverksamhetens utveckling ska tillgodoses samtidigt som ny vattennära bebyggelse tillskapas. I översiktsplanen framgår också att Norra Djurgårdsstaden ska utvecklas som ett av stadens miljöprofilområden och att sambanden mellan Norra Djurgårdsstaden och omgivande stadsdelar ska förstärkas.

Riksintressen

Stockholms innerstad med Djurgården

Södra Värtahamnen ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården (MB 3 kap 6§). Södra Värtan har inte pekats ut som ett kärnområde, närmaste kärnområde är Gärdesstaden. De delar i motiveringen till riksintresset som är relevanta för planområdet är de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar, samt Stockholm som viktig sjöfarts- och industristad. Även i uttrycket för riksintresset pekas sjöfarts- och industristaden samt hamnanläggningar från skilda tider ut.

Nationalstadsparken

Planområdet ligger inte inom Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården, som är nationalstadspark enligt 4 kap. 7§ i miljöbalken, men behöver ändå förhålla sig till parken och dess bestämmelser kring åtgärder utanför parken.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

Stockholms hamnar

Stockholms Hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut 2001 (MB 3 kap 8§). För Värtahamnen omfattar riksintresset färjetrafiken samt den järnvägsbundna trafiken med Finland. Värtabanan samt bangården Värtan Östra är därmed också delar av riksintresset. Riksintresset är inte statiskt, utan kan ändras exempelvis om verksamheten flyttar. Detta har skett inom detaljplaneområdet där tidigare verksamhet flyttat ut på den numera utbyggda Värtapiren. De ytor som tagits i anspråk inom Södra Värtan har ersatts i motsvarande omfattning på Värtapiren. En ansökan om ändring av riksintresset Stockholms hamn har inlämnats till Trafikverket.

Riksintresset Stockholms hamn enligt dagens avgränsning (illustrationen beskuren). De olika skrafferingarna visar hamnens delområden (ur LST rapport 2005:17).

Bangårdarna Värtan Västra och Värtan Östra används för rangering och uppställning samt för tågtransporter till Containerhamnen, Värtapiren och Energihamnen (Norra Värtahamnen). Värtan Västra moderniserades i samband med genomförandet av Norra Länken. Bangården Värtan Östra kopplar till ett industrispår som förser Containerhamnen i Frihamnen med tågförbindelse. Containerverksamheten kommer att flyttas till Norvik, och när så sker 2019 kommer industrispåret inte längre ha någon funktion. Läget på den östra bangården är perifert i tågsystemet, anläggningen består av korta spårlängder som är svåra att utnyttja effektivt och bangården används sammantaget i liten utsträckning. Med denna bakgrund har ett gemensamt arbete mellan Trafikverket och exploateringsnämnden påbörjats för att utveckla den västra bangården, med kapacitet jämförbar med dagens spårlösning, till förmån för en avvecklad östra bangård. Staden och Trafikverket är inte överens kring förutsättningarna för detta ännu.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

Karta med bangårdarna och industrispår markerade.

En avveckling av Värtan Östra räknas som nedläggning av järnväg och för detta krävs regeringsbeslut. Som underlag för en ansökan till regeringen om nedläggning av järnväg krävs genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Trafikverket, avtal om markåtkomst med fastighetsägare (i det fall markåtkomst är aktuellt), att den nya spårlösningen varit på intern remiss hos Trafikverket samt extern remiss hos tågoperatörer, Fortum och Stockholms Hamnar. Dessutom ska samråd med länsstyrelsen, med flera ha skett om spårlösningen.

Program för stadsutvecklingsområdet

Ett program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden upprättades under 2001 och godkändes 2003. I programmet redovisas för Södra Värtan ny bebyggelse innehållande ca 400-1000 bostäder och drygt 10 000 arbetsplatser. Bangården Värtan Östra och färjeläget vid Södra Kajen inom Södra Värtan förutsattes i förslaget finnas kvar.

Fördjupat program

För planområdet upprättades 2012 *Stad och hamn i samverkan – Fördjupat program för Södra Värtahamnen* med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Programmet godkändes 2013. Programområdet innefattade Värtapiren, kvarter Valparaiso och Södra Värtan. I programmet redogörs för hur hamnverksamheten kan utvecklas genom byggande av en ny terminal på Värtapiren, hur planstruktur och nivåer inom kvarter Valparaiso kan utformas för att minska konflikter mellan gång- bil- och järnvägstrafik. Förslaget förutsatte att bangården Värtan Östra avvecklas i samband med Containerhamnens omlokalisering till Norvik och att färjeläget vid Södra Kajen kan frigöras för andra ändamål. Södra Värtan föreslogs i programmet till stor del innehålla kontor och arbetsplatser. I de

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

centrala delarna, skyddat av buller från omkringliggande kvarter bedömdes ca 1000-1200 lägenheter kunna inrymmas.

Gällande detaljplaner

Området är ursprungligen planlagt för hamn- och industriändamål (1943, Pl 2927). För fastigheterna Antwerpen 2, Bristol 1 och Hull 2 fastställdes 1951 en stadsplan för industriändamål och upplag av olja (Pl 3893). Under 1959 fastslogs Pl 5425 för att möjliggöra muddring och utfyllnad i vattnet för hamnverksamhetens behov. Stadsplan för fastigheten Brest 1 fastställdes 1962 för att inrymma lokaler för allmänt ändamål (Pl 5932).

Marken sydost om Lybeck 2 är planlagd för järnvägs- och trafikändamål i stadsplan fastställd 1978 (Pl 7804). För Lybeck 2 gäller stadsplan fastställd 1987 med industri- och kontorsändamål (PL 8493). I den norra delen av Södra Värtan har tidigare verksamhet i delar ersatts av ny bebyggelse. Exempel på detta är kontorsverksamhet och hotell från 1986 (Pl 8399) på fastigheten Neapel 3 samt ny handels- och kontorsbebyggelse på fastigheten Riga 2 (Dp 2004-07590).

Start-PM och kompletterande start-PM

Stadsbyggnadsnämnden fattade 2015-10-15 beslut om att påbörja detaljplanearbete för Södra Värtan för ca 1500-1700 lägenheter, kontor, centrumändamål, park, torg m.m. Därutöver anförde nämnden:

”Norra Djurgårdsstaden är ett viktigt utvecklingsprojekt för Stockholm och det är därför glädjande att planeringen av områdets södra del nu kan börja. Behovet av bostäder i Stockholm är stort och det är således välkommet att projektet innehåller fler bostäder än som från början var planerat. Det bad som planeras i områdets nordöstra del och stadsparken är bra exempel på hur planering inte bara kan möjliggöra bostäder utan också skapa goda offentliga miljöer och tillföra saknade funktioner. I det fortsatta planarbetet ska det tydliggöras hur planen tillgodoser förskolornas behov av ändamålsenliga utemiljöer och undersökas ifall vissa av husen kan höjas. Det är också viktigt att skapa en variation i stadsrummet och möjliggöra för små aktörer. Därför ska möjligheterna att tillskapa mindre byggrätter undersökas.”

Efter att beslut om start-PM fattats såldes fastigheten Neapel 3 och den nya fastighetsägaren, NiamVI Neapel 3 AB, inkom med planansökan att ändra gällande detaljplan för att möjliggöra påbyggnad samt delvis rivning och nybyggnation av bostäder. Vid en utveckling av fastigheten måste det säkerställas att goda bostadsmiljöer kan uppnås samt att hänsyn tas till bl.a. byggnadens

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

kulturhistoriska värden, bullerriktlinjer m.m. Då fastigheten ligger i direkt anslutning till det pågående detaljplanearbetet för Södra Värtan föreslog stadsbyggnadskontoret att detaljplaneområdet utvidgades till att även innefatta Neapel 3, genom ett kompletterande start-PM 2016-06-16. Samtidigt redovisades en ändrad placering för en av förskolorna från kvarter R till N och bearbetning av kvarterskompositionen i anslutning till denna samt bearbetat förslag till utveckling av kvarter A, B, C samt Lybeck 2. Stadsbyggnadsnämnden fattade beslut i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

Karta med fastigheter som berördes av kompletterande start-PM 2016-06-16.

Planförslaget

Stadens vision för planarbetet är *I samklang med hamnen växer staden ner till vattnet i Södra Värtan*.

Flygvy mot nordväst över planförslaget. Bild: AIX Arkitekter/Suteki studios.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

Illustrationsplan över planförslaget, plangräns markerad med streckprickad linje. Bild: Andersson Jönsson Landskapsarkitekter.

Detaljplanen möjliggör 1900 lägenheter, 26 förskoleavdelningar, ca 125 000 kvm tillkommande ytor för kontor, centrumändamål och tillfällig vistelse (hotell) samt nya offentliga platser i form av ca 11 000 kvm nya parker och torg, 600 m tillgängliggjord kajpromenad, 2000 m nya cykelbanor, 1600 m nya vistelsegator, 600 m ny huvudgata samt ett bad.

Planstruktur och användning

Den föreslagna strukturen utgår från de befintliga byggnaderna och kajerna samt sträckningen för Södra Hamnvägen och bangården Värtan Östra. För den norra delen ger detta en rakt nord-sydlig och öst-västlig orientering av kvarteren medan kvarteren i den södra delen placeras längs med Södra Hamnvägen och bildar något vinklade kvarter som avslutas med oregelbundna kvarterslängder mot kajen. De nya gatorna från Södra Hamnvägen leder ner mot vattnet, området får på så vis en stark vattenkontakt i en lättorienterad struktur.

Bebyggelsen utformas i en tät kvartersstruktur för att ge skyddade, tysta sidor mot buller från både gatu- och färjetrafiken. I och med detta möjliggörs ett stort antal bostäder inom planområdet. Mot hamnbassängerna, och tillagda färjor, i norr och söder uppförs kontor för att klara bullerkraven och bebyggelsen ges en högre höjd för att skärma bakomliggande bebyggelse från störande ljud. De flesta tillkommande kvarteren innehåller i övrigt bostäder där handel och service inryms i bottenvåningarna och förskolor integreras i kvarteren. I nordost, något indraget från kajen uppförs

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

ett högre kontorshus i ca 25 våningar, med lokaler för publikt ändamål i husets gatuplan.

Befintlig bebyggelse

Befintliga byggnader som avses bevaras och har kulturhistoriskt värde skyddas med skydds- och varsamhetsbestämmelser. Detta gäller del av kvarter Neapel 3 (block 1), Smedjan (inom Bristol 2) samt restaurang Skeppet (del av fastigheten Ladugårdsgärde 1:9).

Avseende block 2 i del av kvarter Neapel 3 avses volymen mot hamnen bevaras under takfot samt att fasaden mot hamnen bevaras. Även byggnadens kvartersindelning och fönstersättning ska bevaras ut mot hamnen. Detaljplanen möjliggör för förändringar i resterande del av block 1, dvs rivning och nybyggnation med bostäder istället för kontor. Utvecklingen av Neapel 3 har utretts vidare, se sid 17.

För bebyggelsen på fastigheten Bristol 1, f.d. fabriks- och lagerbyggnaderna, beviljades rivningslov av SBN 2016-09-08 och bebyggelsen har under 2017 rivits. Byggnaderna hade en tudelad kulturhistorisk klassning (grön och gul). Det byggnadstekniska skicket på byggnaderna var dålig. Fastighetsägare är staden.

Fastigheten Lybeck 2 är gulklassad och innehåller kontor, verksamheter och skola. I detaljplanen föreslås att byggnaden rivs och ersätts med ny bebyggelse uppdelad i två kvarter för kontor, bostäder, förskola och centrumändamål.

Inom fastigheten Narvik 1 finns två byggnader som båda har gul klassning. I detaljplanen föreslås att dessa två rivs och ersätts med allmän plats (gata) samt kvarter för bostäder.

Bebyggelsen inom kvarter Rotterdam 1 samt Hamburg 3 är inte klassade enligt stadsmuseets klassificering för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Dessa avses bevaras enligt planförslaget då byggnaderna är relativt samtida och befintlig verksamhet bedrivs i dem.

Förskola och skola

Inom planområdet planeras för 5 stycken förskolor á 4 avdelningar vardera integrerade i kvartersbebyggelsen. Förskolegård ska anordnas om minst 700 kvm per förskola. Detaljplanen styr inte antalet avdelningar per förskola. Detaljplanen möjliggör för förskola i ytterligare tre kvarter för en flexibilitet för framtiden. Avseende skola innehåller planområdet inte några tillkommande ytor för skola utifrån utbildningsförvaltningens tidigare prognos samt önskat behov. I kommande utveckling av Frihamnen och Loudden planeras för 2 nya skolor. Detaljplanen möjliggör

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

gymnasieskola i den befintliga byggnaden på fastigheten Rotterdam 1.

Service och offentliga rum

Detaljplanen ger möjlighet att inrätta lokaler för centrumändamål i alla bottenvåningar, och ställer krav på detta i utpekade lägen längs med huvudgator och stråk samt i korsningar. De offentliga rummen i stadsdelen kommer vara viktiga mötesplatser för stadsdelens invånare, för boende i närområdet och andra besökare. Flera olika offentliga rum med varierande karaktärer planeras för att skapa miljöer och aktiviteter för olika målgrupper och behov i staden. Gator av olika karaktär, från boulevard till vistelsegata, kompletteras med parker, torg och kajstråk. Vid kajen föreslås ett bassängbad som kan komma att utgöra en framtida målpunkt i den nya stadsdelen.

Trafik och parkering

Gatustrukturen inom detaljplaneområdet är utformad för att vara robust och tydligt hierarkisk för att styra trafik till de gator som är mest lämpliga för detta, och freda andra gator. Inom området planeras för vistelsegator som beräknas ha låga flöden av fordon och utformas med plats för grönska och människor.

Den nya gatustrukturen förutsätter att bangården Värtan Östra avvecklas. Den del av Tegeluddsvägen som idag går parallellt med Södra Hamnvägen kommer att tas bort och Tegeluddsvägen förbinds med Södra Hamnvägen i två nya korsningar, söder om kvarter Lybeck 2 och vid Magasin 1. Avvecklingen av bangården möjliggör bättre förutsättningar för att länka samman området med resterande staden. Södra Hamnvägen förbereds för resursstark kollektivtrafik, exempelvis möjliggörs en framtida spårväg.

I Södra Värtan tillämpas mobilitetsindex, ett värderingsverktyg för hållbart resande. Genom tillämpning av detta kan byggaktörerna påverka vilka åtgärder som de vill genomföra på kvartersmark för att främja ett hållbart resande och bidra till att stadsdelen upplevs tillgänglig, säker och trygg att vistas i. Detta kan även påverka parkeringstal för bil och cykel. Utgångsvärdet för bilparkeringstal är 0,5 plats/lägenhet + 0,06 plats/lägenhet för besöksparkering, 0-4 platser/1000 kvm kontor, 0-6 platser/1000 kvm handel.

Parkering planeras ske i garage, där infart till garagen är lokaliserade mot områdets utkanter och kvarteren är sammankopplade under mark. Genom detta möjliggörs lägre trafikflöden i gatumiljön vilket i sin tur möjliggör en gestaltning som i högre grad uppmuntrar till vistelse.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

Planförslagets konsekvenser

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan riskera att medföra betydande miljöpåverkan, därför har en miljöbedömning gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. Följande aspekter har bedömts kunna medföra risk för betydande miljöpåverkan: buller, risk och säkerhet, vattenkvalitet och översvämningsrisk, stads- och landskapsbild samt föroreningar i mark. Utöver detta hanteras i MKB:n aspekterna luftkvalitet, naturmiljö, kulturmiljö och klimatpåverkan.

Planförslaget innebär en stor förändring av området då det omvandlas från ett hamnområde till en sammanhängande stadsmiljö. Utifrån detta är det naturligt att detaljplanens genomförande bedöms få både positiva och negativa konsekvenser avseende stads- och miljöaspekter. Detaljplanen bedöms i framtagen MKB (Sweco, 2016), få positiva konsekvenser avseende markföroreningar, vattenkvalitet, naturmiljö och klimatpåverkan. Detta genom att mark saneras, ytterligare dagvattenhantering etableras, naturvärden tillförs och att kollektivtrafiken utvecklas. Vidare bedöms planförslaget av stadsbyggnadskontoret få positiva konsekvenser utifrån barnens perspektiv, trygghetsaspekter och stadsmiljöaspekter som exempelvis att befintliga barriärer försvinner. Stadsbyggnadskontoret vill lyfta fram att planförslaget möjliggör en omvandling som skapar stora värden för stadens befolkning med nya parker, torg, vistelsegator och ett bad.

Buller

I MKB:n bedöms att planförslaget riskerar märkbart negativa konsekvenser avseende buller, främst då förseningar av färjor kan medföra störningar (riktlinjerna för verksamhetsbuller skiljer sig åt dag- kväll- och nattid) samt att det är svårt att säkerställa att lösningar genomförs som innebär att lågfrekvent buller dämpas. Bullerutredningen är baserad på hamnens tillstånd (maximal verksamhet) och visar att värden enligt gällande lagstiftning kan klaras. I detaljplanen regleras krav på utformning för bland annat hantering av verksamhetsbuller samt att lösningar och erforderlig etapputbyggnad ska säkerställas inför bygglovgivning. Stadsbyggnadskontorets bedömning är därför att detaljplanens genomförande inte riskerar att medföra risk för människors hälsa.

Stads- och landskapsbild samt kulturmiljö

Avseende stads- och landskapsbild samt kulturmiljö bedöms liten till måttlig påverkan i kulturmiljörapporten men enligt MKB:n riskerar planförslaget ge märkbart negativa konsekvenser, då det är riksintressen (Stockholms innerstad samt Nationalstadsparken) som påverkas. En förändrad stadsutveckling mot en tät, mångfunktionell och sammanhållen stadsmiljö medför alltid en påverkan av befintlig

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

situation. Sammantaget bedömer kontoret att de avvägningar som gjorts mellan bevarande och utveckling är välmotiverade och att tillräcklig hänsyn tagits till kulturmiljö och stads- och landskapsbildsvärden. Borttagandet av bangården Värtan Östra är en av aspekterna som har negativ påverkan på kulturmiljön och jämförelsealternativet i MKB:n utgörs av ett scenario där bangården är kvar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett borttagande av bangården är en förutsättning för att skapa en bra och sammanhängande stadsmiljö och planförslaget förordas därför framför jämförelsealternativet i MKB:n.

Risk och säkerhet

I riskutredningen och MKB:n görs bedömningen att föreslagen planstruktur är acceptabel då risken för att en olycka ska inträffa med farligt gods är extremt liten. Vissa mindre riskreducerande åtgärder i byggnader längs huvudgatorna behöver dock göras, detta regleras genom planbestämmelse. Konsekvenser av eventuell påsegling kommer att minimeras genom byggnadstekniska åtgärder. Höjdsättningen av området styrs av befintlig bebyggelse vilket innebär att det finns lågpunkter som riskerar vattenansamling vid kraftiga regn och risker för negativa konsekvenser för byggnader och andra materiella tillgångar. Lösningar för avledning av vatten är under utredning och kommer att inarbetas i kommande projektering och planförslag. Stadsbyggnadskontoret bedömer utifrån genomförda utredningar att risksituationen är acceptabel.

Stadsbyggnadskontoret har totalt sett gjort en avvägning mellan de positiva och de negativa konsekvenserna som planförslaget innebär och bedömer sammanvägt att de positiva konsekvenserna av förslaget överväger.

Planprocess

Samråd

Planområdet är en del av det fördjupade program och övergripande miljökonsekvensbeskrivning som togs fram 2012. I samband med detta genomfördes programsamråd och programmet godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2013.

Planförslaget och fördjupning av MKB sändes ut på samråd 2016-12-20 – 2017-02-10. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Informationsbrev skickades även ut till närboende på Gärdet, Hjorthagen, Lidingö samt Loudden. Samrådsförslaget visades i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset, på Östermalms bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i DN, SvD samt lokaltidningarna Mitt i Östermalm och Östermalmsnytt.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

Samrådsmöte och boendedialog angående allmänna platser hölls i form av öppet hus 2017-01-28 kl. 12-16 i entrén till Ica Kvantum Värtan där totalt ett 100-tal personer närvarade. På grund av ett administrativt fel vid utskicket av samrådshandlingarna gick inte utskicket till alla aktörer som tagits med på sändlistan. Då detta blev känt fick de berörda aktörerna möjlighet att inkomma med eventuella synpunkter under en period om 4 veckor. Inga berörda sakägare påverkades av händelsen. När ordet samråd används nedan avses alla yttranden som inkommit till och med 1 juni 2017.

Parallellt med samrådet togs en separat utredning fram angående påseglingsrisk. Denna skickades till maritima intressenter och berörda remissinstanser för eventuella synpunkter inför fortsatt bearbetning inför granskningen. Dessa synpunkter har inarbetats i samrådsredogörelsen.

Under samrådet har 71 yttranden inkommit. Remiss- och samrådsförfarandet bekräftar de förutsättningar som området innehåller vad avser bl.a. samlokalisering med hamnverksamheten, bangården Värtan Östra och riksintresset Stockholms hamn, påseglingsrisk, buller, markföroreningar och kulturmiljö. Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget och menar att en utveckling av området i enlighet med samrådsförslaget är positivt. Privatpersoner har främst synpunkter på bebyggelsens placering och gestaltning, områdets allmänna platser, cykel- och kollektivtrafik samt hur planområdet länkas till omgivande stadsdelar. Fastighetsägare i området har främst synpunkter kring trafik- och parkering samt hur befintlig bebyggelse kan utvecklas i samband med att en detaljplan tas fram för hela området.

För utförligare beskrivning av de inkomna synpunkterna och kontorets ställningstagande för dessa hänvisas till samrådsredogörelsen. Samtliga yttranden i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Utökade dialoger under samrådsperioden

Under samrådsperioden har extra insatser gjorts kring dialog- och kommunikation, följande fördjupande dialoger har förts:

Digital dialog riktad till allmänheten med fokus på utformning av allmänna platser och kopplingar till omgivande områden. Totalt svarade 119 personer på webbenkäten, majoriteten bor i omkringliggande stadsdelar. Respondenterna svarar brett men önskar i huvudsak gena och tillgängliga kopplingar till Gärdet och tunnelbanan och att området ska planeras med fokus på cykel- och kollektivtrafik (spårvagn och båttrafik). Utöver detta kom ett stort antal idéförslag om programmering av de allmänna platserna in

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

(parker, gator och badet) vilka kommer att tas med i det fortsatta arbetet och utformningen av de allmänna platserna.

Fokusgrupper med unga kvinnor i åldern 12-18 om hur de använder utemiljöer på fritiden samt vad som skulle attrahera dem till området. Kontoret har erfarenheten att unga kvinnor i denna ålderskategori mer sällan deltar i samrådsdialoger varför de valts ut för en fördjupad dialog. Deltagarna ser helst att området planeras så det upplevs ”tryggt” därefter ”mysigt”. Att umgås med vänner är den främsta anledningen att deltagarna skulle besöka Värtan. Respondenterna efterfrågar helst trygga, ljusa och öppna platser där det finns mycket människor, exempelvis öppna ytor för picknick, tillgängliga allmänna bord, restauranger och kaféer. Stor valmöjlighet och utbud är viktigt. För att attrahera unga kvinnor till området anser deltagarna att en dansbana, utegym och att det anordnas aktiviteter som exempelvis dans och yoga är viktigt. Resultatet kommer att tas med i det fortsatta arbetet med områdets allmänna platser.

Befintliga företagares erfarenheter och synpunkter på samrådsförslaget samlades in under ett halvdagsseminarium tillsammans med Norra Djurgårdsstadens företagargrupp, ca ett 30-tal företagare närvarade. Södra Värtan har ett stort antal befintliga företag som varit etablerade i området under lång tid vars erfarenheter projektet önskas tas med i planeringen. Företagarna anser att området blir attraktivt att bo i med liv med rörelse under dygnets alla timmar. Det är positivt att området blir mer tillgängligt och öppnas upp vilket ger ökad trygghet och säkerhet samt större kundunderlag och fler företagsetableringar. De såg även ett antal farhågor som att kollektivtrafiken behöver byggas ut och förstärkas, antalet p-platser är underdimensionerat, prisnivån blir hög för att nå rätt målgrupper till området samt att stadsdelen måste vara tillgänglig för kunder och leveranser under byggtiden.

Utveckling av detaljplanen parallellt med samrådet och därefter

Utöver hanteringen av de synpunkter som inkommit under samrådet har projektet bland annat utvecklats avseende nedanstående delar.

Befintlig bebyggelse, Neapel 3

Fastigheten Neapel 3 är av Stockholms stadsmuseum grönklassad och anses av museet ha ett formspråk som gör byggnaden känslig för förändringar. Fastigheten togs med i detaljplanen för Södra Värtan genom ett kompletterande start-PM (2016-06-16) där det framgår att en utveckling av fastigheten bl.a. måste ta hänsyn till byggnadens kulturhistoriska värden, bullerriktlinjer och att goda bostadsmiljöer kan uppnås. Efter samrådet har det framgått att

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

fastighetsägaren inte anser att den byggrätt som föreslagits i samrådsförslaget ger dem möjlighet att utveckla fastigheten på ett ekonomiskt tillfredställande sätt och vill därför göra en omfattande utökning av byggrätten som inte bedöms ta hänsyn till sammanhanget och befintliga värden. Kontoret gör bedömningen att en utveckling av fastigheten motsvarar i stort den volym som samrådsförslaget redovisar. Då det finns stora skillnader mellan vad kontoret anser vara en möjlig utveckling av fastigheten och vad fastighetsägaren är villig att pröva föreslår kontoret att huvuddelen av Neapel 3 utgår ur detaljplanen för Södra Värtan och föreslås istället hanteras i en egen detaljplan inför granskning för att inte påverka tidplanen för övrig planering inom Södra Värtan. Fortsatta studier kring påverkan på byggnadens kulturhistoriska värden, med hänsyn till samrådssynpunkterna, samt fortsatt utredning av volymhantering, markanvändning, omfattning av rivning, buller, dagsljus, parkering m.m. är av den omfattningen att det lämpligast hanteras i egen detaljplan.

Höjdsättning

Inom planområdet finns idag lågpunkter och så kallade instängda områden med avseende på dagvatten. Med anledning av hantering av skyfall och efterkommande översvämningsrisk har höjdsättningen av marken inom området vidarestuderats för att minska konsekvenserna av översvämning. Inom området finns befintliga byggnader vilka påverkas av en förändrad höjdsättning. Påverkan består dels i förändrade förutsättningar för nyttjandet med avseende på exempelvis entréer och miljön kring byggnaderna dels i påverkan på byggnadernas kulturhistoriska värden.

I en förändrad markhöjdsättning för god skyfallshantering kommer Södra Hamnvägen höjas ca 100-150 cm vid byggnaden Skeppet inom Ladugårdsgärdet 1:9, mellan 30-60 cm invid Hamburg 3 och mellan 0-30 cm invid Bristol 2. Både Skeppet och Bristol 2 är särskilt värdefulla ur kulturhistoriskt perspektiv (grönklassade) och är viktiga som identitetsskapande byggnader i den framtida stadsdelen.

För Bristol 2 bedöms de kulturhistoriska värdena inte påverkas. För Skeppet bedöms en höjning av omkringliggande mark innebära en måttlig till stor påverkan på byggnadens kulturhistoriska värden. Utifrån det har en höjning av även byggnaden utretts och bedömts som möjligt. Stadsbyggnadskontoret bedömer utifrån detta att byggnaden bör höjas i samband med att omkringliggande mark höjs, så att relationen mellan byggnaden och omgivande mark i framtiden i stort är densamma som idag.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

Kring Hamburg 3 bedöms höjdsättningen kunna hanteras genom bearbetning av gatans utformning så att fastigheten inte påverkas negativt. Framför byggnadens entré mot söder anläggs en ny plats med trappa och stödmur mot Södra Hamnvägen. I övrigt avser kontoret att arbeta för att påverkan på befintlig bebyggelse ska bli så liten som möjligt samtidigt som en god hantering av dagvatten uppnås.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Synpunkter inkomna under remiss- och samrådsförfarandet bekräftar de komplexa förutsättningar som området innehåller vad avser bl.a. stadsutvecklingens samlokalisering med hamnverksamheten, bangården Värtan Östra och riksintresset Stockholms hamn, påseglingsrisk, buller, markföroreningar och kulturmiljö. Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget och menar att en utveckling av området i enlighet med samrådsförslaget är positivt. De mer avgörande synpunkterna som kommit in under samrådet var i huvudsak kända av kontoret sedan tidigare, den fortsatta processen handlar om att fördjupa utredningar, göra förtydliganden samt hitta gemensamma utgångspunkter och beslutsgrunder med aktörer berörda av respektive fråga. I flertalet av frågorna är kontoret beroende av beslut i andra instanser.

Den största intressekonflikten är samlokaliseringen mellan hamn och ny stadsbebyggelse vilket bl.a. omfattar avgränsning av riksintresset Stockholms hamn, avveckling av bangården Värtan Östra och bullerpåverkan. Dessa är de största frågorna att studera vidare innan planen kan antas. Tillsammans med Stockholms Hamnar skickas inom kort en begäran in till Trafikverket om att förändra gränsdragningen för riksintresseområdet och därigenom häva riksintresset i de delar som omvandlas till stadsbebyggelse. Den andra, och mest komplexa frågan, är avveckling av bangården Värtan Östra. Detaljplanens antagande och genomförande är beroende av att en överenskommelse om nedläggning nås med Trafikverket och att regeringen fattar beslut om detta. Överenskommelsen med Trafikverket är ännu inte nådd, en temporär styrgrupp är tillsatt för denna specifika fråga. Kontoret bedömer att en avveckling av bangården Värtan Östra är avgörande för att den föreslagna strukturen med angiven mängd bostäder och kontor och integrering med innerstaden ska vara möjlig. Är detta inte möjligt måste en stor omarbetning av förslaget ske, då områdets huvudgata måste förläggas på annat sätt, vilket får till följd att andelen exploaterbar mark minskar.

En viktig förutsättning för samlokalisering mellan hamn och stad är också att bullerpåverkan kan hanteras utan att riskera hamnens

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

framtida utvecklade verksamhet. Genom fortsatt underhandskontakt med Stockholms Hamnar ska kontoret säkerställa att rätt ingångsvärden används för att göra erforderliga bullerberäkningar med målsättningen att marginal ska finnas för hamnens verksamhet att utvecklas framgent samtidigt som bostäder kan uppföras i dess närhet. En fortsatt vidareutveckling av byggaktörernas lösningar för att hantera verksamhetsbullret krävs också.

Beträffande risk för översvämningar p.g.a. stigande havsnivåer har detaljplanen till största del anpassats för att följa Länsstyrelsens rekommendation så att bostadsrum ligger på lägst +2,7 m. Att omvandla ett hamnområde med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som ska bevaras, till en ny stadsdel innebär att marknivåerna måste anpassas till befintlig bebyggelse. Kajens markhöjder ligger på +2,7m och det är endast en mindre del i planområdets nordvästra del som har marknivåer lägre än +2,7 meter. Översyn av markhöjdsättningen pågår för att minska risken för vattenansamling vid skyfall. Kontoret bedömer att byggnaden Skeppet bör höjas i samband med att omkringliggande mark höjs, så att relationen mellan byggnaden och omgivande mark i framtiden i stort är densamma som idag, för att minska påverkan på dess kulturhistoriska värden.

Markföroreningssituationen i området är väl känd och det finns gedigen erfarenhet och rutiner att hantera dessa frågor inom stadens organisation både i genomförande och uppföljning. Marken bedöms lämplig för de ändamål som anges i planen, föroreningarna går att avhjälpa genom beprövad teknik och till kända kostnader. Projektet har även en väl fungerande kontrollfunktion genom miljöförvaltningens deltagande och granskning.

Frågan om påseglingsrisk ska studeras vidare avseende utomhusbadets placering och förslag på skyddsåtgärder för att säkerställa badets lämplighet ska utarbetas. Badets funktion för rekreation, vattenkontakt och som en möjlig målpunkt för en större andel stockholmare än de som bor i närområdet gör badet till en viktig beståndsdel i att skapa hållbar stadsutveckling. Om det i den fortsatta processen visar sig att det inte går att möjliggöra badet bedömer kontoret att dess funktion ska ersättas inom området.

Kontoret avser att tillsammans med berörda parter studera vidare skolbehovet inom stadsdelen som helhet. Just nu utreds om Hjorthagens skola skulle kunna utökas och om den kommande skolan i Frihamnen skulle kunna byggas tidigare än planerat. Alla förslag på lösningar är förenade med en mängd frågeställningar som måste lösas. Om behov för en skola finns inom detaljplaneområdet bör en sådan utredas i de delar som ännu inte är markanvisande, i

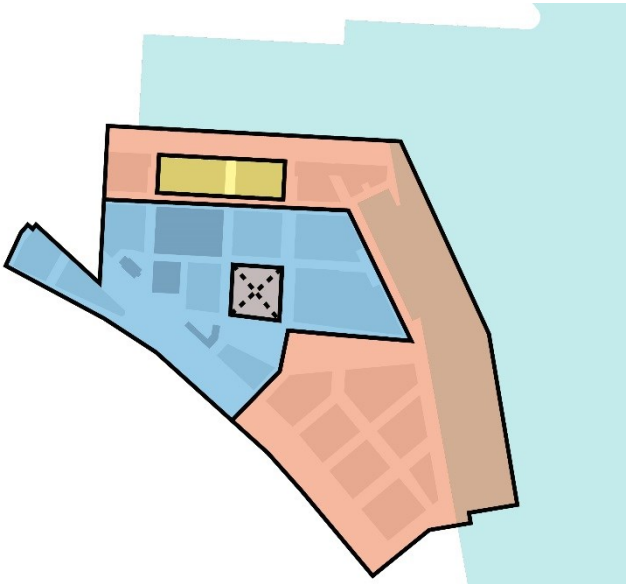
Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

området norr om parken. En sådan placering förutsätter att lösningar för buller från trafik och verksamheter samt risk kan hanteras.

Delar som i samrådsförslaget planlagts som allmän plats (Södra Hamnvägen och Tegeluddsvägen) ligger på fastigheten Lybeck 2. Ett avtal om marköverlåtelse måste tecknas med fastighetsägaren innan detaljplanens antagande för att förslagets utformning av Södra Hamnvägen ska kunna säkerställas.

Kontoret vill lyfta fram vikten av att området i framtiden ges en resursstark kollektivtrafik för att bli attraktiv och tillgänglig. Området planeras för låg andel bilnyttjande och inom detaljplanens och projektets ramar görs mycket för att säkerställa ett hållbart resande i framtiden. Ansvaret för kollektivtrafiksatsningar ligger utanför kontorets ansvar och beslut angående förändrad kollektivtrafik i området har ännu inte fattats.

Kontoret föreslår att i det fortsatta planarbetet dela planområdet i tre detaljplaner. För bebyggelse norr om Hangövägen och söder om mittenparken (röd markering) föreslås att granskning sker i kvartal 1-2 2018, antagande kv 3 2018. För bebyggelsen söder om Hangövägen och norr om mittenparken (blå markering) kommer exploateringskontoret genomföra en markanvisningstävling för de kvarter som ännu inte är markanvisade, preliminärt kv 4 2017. Granskning av denna detaljplan föreslås ske kvartal 3-4 2018 och antas under 2019. Huvuddelen av fastigheten Neapel 3 (gul markering) föreslås hanteras i en egen detaljplan för vilken tidplan är under utarbetande.



Schematisk karta som visar uppdelningen av planområdet inför granskning i tre detaljplanedelar. Kvarteret Riga i mitten av området ingår inte i aktuellt detaljplanearbete.

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet. Planförslaget innebär en stor förändring av området då det omvandlas från ett hamnområde till en sammanhängande stadsmiljö med blandade funktioner. Omvandlingen sker utifrån platsens förutsättningar och karaktär och skapar stora värden för stadens befolkning med nya parker, torg, vistelsegator, kajer och ett bad. Tillsammans med tillkommande bostäder, kontor och arbetsplatser ger det ett stort bidrag till stadens utveckling och bostadsförsörjning.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Vidare utredning av påseglingsrisk och skyddsåtgärder för att säkerställa badanläggningens lämplighet, innehåll och eventuell utformning.
- Föreslagna tekniska åtgärder för buller förtydligas genom typexempel i planbeskrivningen samt översyn och bearbetning av de akustiska utlåtandena.
- Förtydligande i planbeskrivningen och underliggande utredningar angående hantering av markföroreningar samt hur processen går till under planeringen och i samband med genomförandet. Marken bedöms lämplig för de ändamål som anges i planen, att föroreningarna är kända och att de går att avhjälpa genom beprövad teknik och till kända kostnader.
- Förtydligande angående risk för förflyttning av föroreningar genom en bedömning av markföroreningar kopplat till klimatförändringar samt beskrivning av hur denna risk hanteras.
- Kompletterande i riskanalysen med en bedömning av vilken riskreducerande effekt kraven på fönsterglaspartier har utifrån en olycka med brandfarlig gas.
- Komplettering kring trafikanalyser, bl.a. avseende Östlig förbindelse.
- Vidare utredning för översvämningsrisk vid skyfall kopplat till dagvattenhantering pågår och preciseras inför granskningen.
- Vidare utreda områdets höjdsättning och utformning för att optimera dagvattenhanteringen utifrån flöde och reningseffekt.
- Beskrivning och utredning av konsekvenserna av en förändrad höjdsättning av Södra Hamnvägen, b.la. för kulturmiljön. I detta ingår att hantera en höjning av

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

byggnaden Skeppet för att minimera påverkan på byggnaden och dess kulturhistoriska värden.
- Vidareutveckling av fastigheten Rotterdam 1, vilket avses göras i samband med ännu ej markanvisade kvarter i planområdets mittendel.
- Studera vidare skolbehovet inom stadsdelen som helhet och vid behov inom detaljplaneområdet.
- Vidare studier kring förskolans placering inom fastigheten Lybeck 2.
- Vidare studier kring påverkan på de kulturhistoriska värdena vid en rivning av delar av Neapel 3.
- Ytterligare behov av skydds- och varsamhetsbestämmelser för befintlig bebyggelse.
- Hur allmänhetens tillträdde till passagerna genom ”pirhuset” och Lybeck 2 säkerställs på bästa sätt.
- Tillsammans med exploatörerna fortsatt studera hur gemensamma garage kan anläggas samt att hållbara konstruktionslösningar säkerställs.
- Studera möjligheterna att anlägga ett parkeringsgarage för besökare under det större torget eller på annan plats, med avsikt att säkerställa tillgången till besöksparkering på längre sikt.
- Utreda ytterligare behov av nätstationer samt deras placering.
- Hur detaljplanen hanterar det stängda bergrum som ligger inom de södra delarna av planområdet.
- Konsekvenserna för respektive fastighet inför fastighetsbildning.
- Behov av planbestämmelser för gemensamhetsanläggningar.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:
- ”Pirhuset” sänks till + 94 (+100 i samrådsförslaget) för att det ligger inom Bällstaradarns influensområde.
- Lågfrekvent buller förtydligas att det är Folkhälsomyndighetens allmänna råd som avses.
- Användningen lägenhetshotell utgår för byggnaderna närmast kryssningsfartygen på grund av risk för bullerstörningar.
- Förtydligande att det ventilerade utrymmet mellan bottenplatta och bostäder inte får användas för skola/förskola.
- Planbestämmelse införs som anger att luftintag ska placeras vända bort från kajen (Södra Bassängkajen, Södra Kajvägen samt ”Gata ett”).

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

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816

föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av genomfört plansamråd och samråd om fördjupning av MKB samt ger i uppdrag till kontoret att genomföra granskning av slutgiltigt planförslag i enlighet med detta utlåtande.

SLUT

Godkänt dokument - Anette Scheibe Lorentzi, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-08-17, Dnr 2015-08816