

Handläggare
Malin Klåvus
Telefon 08-508 27 349Till
Stadsbyggnadsnämnden

Startpromemoria för fördjupat program för del av fastigheten Ladugårdsgärdet 1:4 m.fl., Loudden m.m., del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet (bostäder, kontor, skola, idrottshall, förskolor, parker, torg, m.m.)

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll

Martin Schröder

Sammanfattning

Programområdet består av Louddens oljehamn och Frihamnens containerterminal. I förslag till ny struktur och innehåll benämns hela området enbart Loudden. Loudden utgör de södra delarna av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden, som ska visa vägen mot en hållbar framtid. Syftet med programmet är att utreda och klarlägga förutsättningar för hur programområdet kan omvandlas till blandad stadsbebyggelse samtidigt som hamnen fortsätter den befintliga färje- och kryssningsverksamheten på Frihamnspiren och utvecklar sin kryssningsverksamhet inom programområdet.

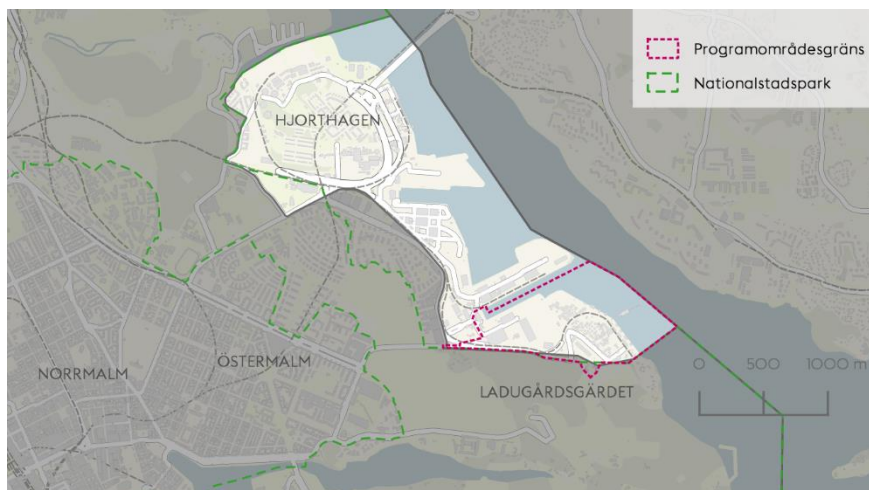
Inom huvuddelen av området pågår idag hamnverksamhet i form av oljehamn och containerterminal. Oljeverksamheten avslutas i slutet av år 2019 då oljebolagens avtal löper ut. Containerterminalen flyttar till Stockholm Norvik Hamn i Nynäshamn under år 2020 där en ny godshamn är under uppförande. Staden äger marken inom hela programområdet med undantag för två fastigheter: Rävgrytet 1 där Louddens nedlagda reningsverk är beläget och ägs av Stockholm Vatten AB; Ladugårdsgärdet 1:48 med den

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

arkitektoniska pärlan uppförd som Fordfabrik som nu huserar Stockholmsbörsen och ägs av FastPartner Frihamnen AB.

Programområdet ligger i nära anslutning till Stockholms innerstad och omges av stora gröna och blåa kvaliteter i form av Södra Djurgården och Lilla Värtan. Platsen i sig, inom riksintresse för hamnen, Nationalstadsparken samt Stockholms innerstad med Djurgården gör tillsammans med tidigare, pågående och intilliggande verksamheter programarbetet väldigt komplext. Kontoret bedömer att det finns risk för betydande miljöpåverkan varför en övergripande miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram till det fördjupade programmet. Kartläggning av platsens förutsättningar har påbörjats där följande aspekter särskilt kan nämnas då de har stor påverkan på med vad och hur området kan bebyggas. Buller från kryssningsfartyg medför att skärmbebyggelse behövs längs Frihamnsbassängen för att möjliggöra bostäder bakom. Nationalstadsparkens naturvärden och kulturmiljövärden både utifrån Stockholm i stort och utifrån platsens lokala värden är tillgångar som den nya bebyggelsen behöver beakta.

I programförslaget eftersträvas innehållsmässigt en blandning av funktioner. Av de som hittills har identifierats kan särskilt följande nämnas: bostäder, kontor, handel, skola, förskola och idrottshall som binds ihop av allmänna platser såsom gator, torg och parker. Staden ser bland annat följande utmaningar: hur området kopplas ihop med resten av staden; hur samlokalisering med pågående och utökad hamnverksamhet sker; hävande av delar av Riksintresset Stockholms hamn; strategi för den bullerskrämmande bebyggelsens uttryck och innehåll; hur ett effektivt markutnyttjande blir möjligt genom att stapla funktioner på varandra; kollektivtrafikförsörjning; socioekonomisk blandning. Stadsbyggnadskontoret förslår att stadsbyggnadsnämnden fattar beslut att programarbete ska påbörjas.



Programområdet omfattar Frihamnens containerterminal och Louddens oljehamn och ligger inom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

Utlåtande



Flygfoto i september 2016 med programområdets ungefärliga gräns markerad.

Syfte och huvuddrag

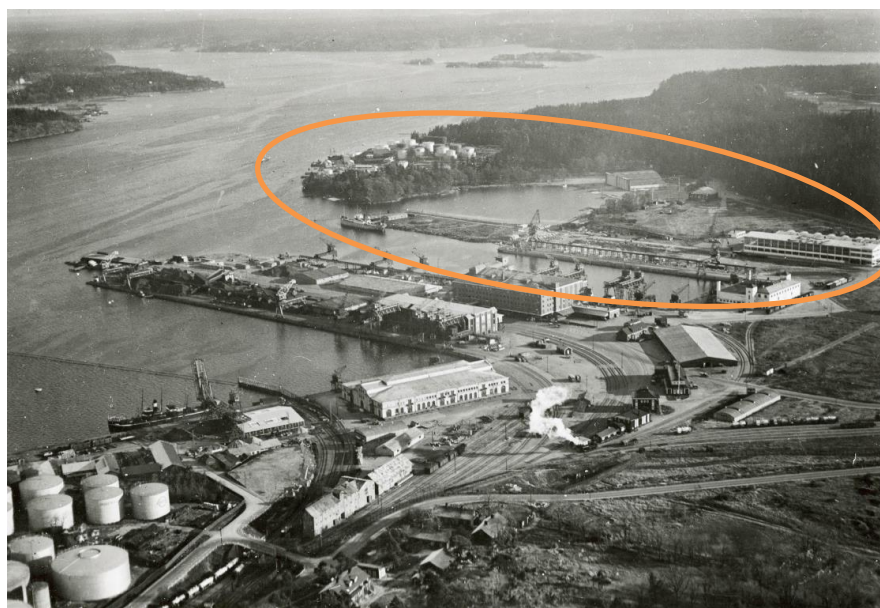
Programarbetet syftar till att utreda och klarlägga förutsättningar för hur Loudden och Containerterminalen kan omvandlas från hamn- och industriverksamhet till blandad stadsbebyggelse samtidigt som hamnen fortsätter den befintliga färje- och kryssningsverksamheten på Frihamnspiren och utvecklar sin kryssningsverksamhet inom programområdet. Förutom att hantera de platsspecifika förutsättningarna är en stor del av arbetet att omsätta strategierna för hållbar stadsutveckling (från *Program för hållbar stadsutveckling – Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid*) till ett stadsbyggnadsförslag. Programhandlingen ska presentera övergripande bebyggelsestruktur och användning liksom hur dessa parametrar hanterar platsens svårigheter och påverkar platsens värden. Parallellt med programhandlingen ska en övergripande miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tas fram. Programhandlingen och den övergripande MKB:n ska ligga till grund för efterföljande detaljplaner.

Platsen har en rad komplexa förutsättningar där de tre riksintressena för Stockholms hamn, Stockholms innerstad med Djurgården och

Nationalstadsparken kan framhållas särskilt. Dessa frågor innefattar hantering av komplex bullersituation, flera olika risker och kulturmiljövärden som tillsammans har stor påverkan på vad som är möjligt inom programområdet.

Innehållsmässigt bedöms området utöver bostäder även innehålla kontor, handel, kultur, service, en skola, en idrottshall, förskolor, parker, torg, bad, med mera.

Bakgrund

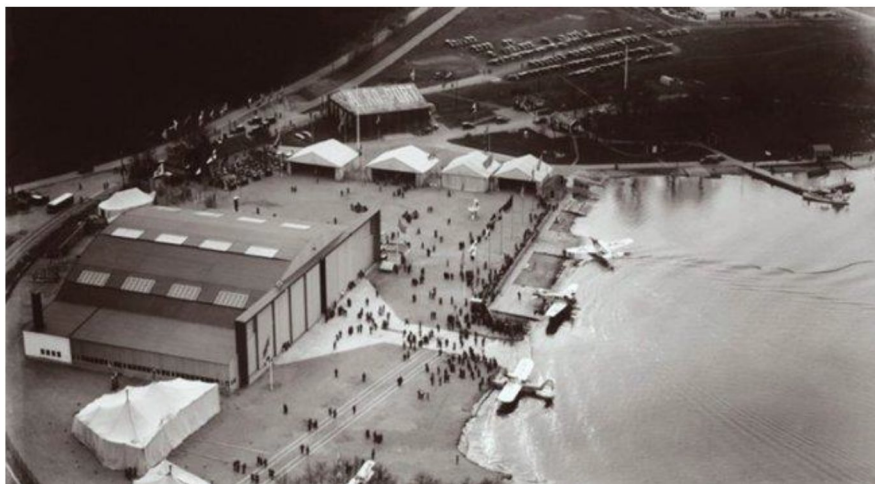


Flygfoto från 1931 där cisterner har uppförts på Loudden och flyghangaren är uppförd i Lindarängsviken som ännu inte var ifyllt. Värtahamnen och Frihamnen i förgrunden. Källa: Stockholms stadsmuseum.

Under andra halvan av 1800-talet anlades den första större hamnen för kol- och massgods utanför staden, i Värtahamnen. I slutet av 1910-talet anlades Frihamnen. Med dessa kom Stockholms hamn att utvecklas till en av de största hamnarna vid Östersjön.

Oljehantering var utspridd på flera platser i staden och för att samla denna på en plats beslutade stadsfullmäktige 1926 att en hamn skulle anläggas på Loudden. Vid Lindarängsviken (nuvarande Containerterminalen) anlades också en sjöflyghamn år 1921 som hade som mest trafik innan Bromma flygplats invigdes 1936, men var verksam till 1952. Från flyghamnstiden finns idag en hangarbyggnad kvar från 1931 som är ritad av Sven Markelius och byggnadsminnesförklarad. Louddens oljehamn expanderade kraftigt efter andra världskriget då oljekonsumtionen ökade. Under 1950- och 60-talen sprängdes flera berggrum ut under Loudden.

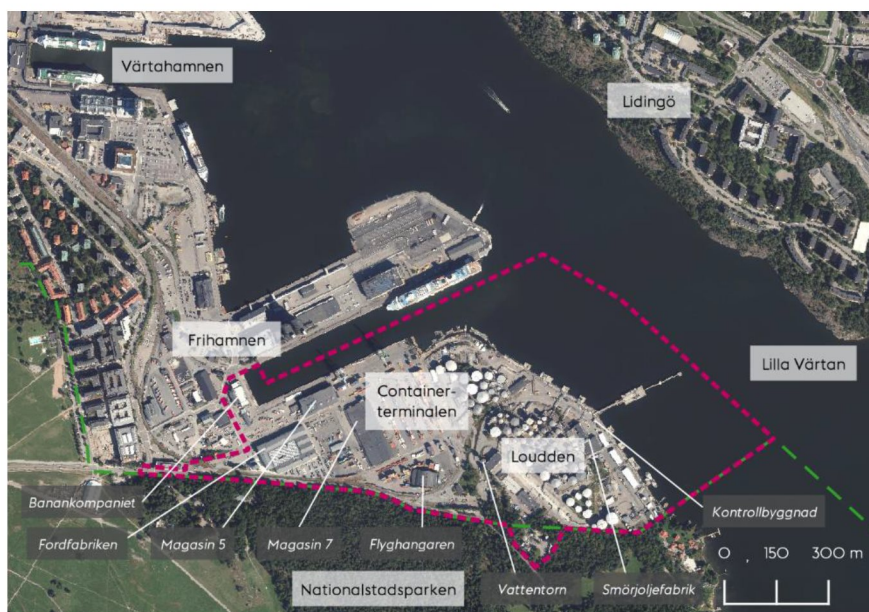
Sprängstenen användes som utfyllnadsmassa i Lindarängsviken som efterhand fylldes igen helt. 1971 invigdes där Containerterminalen.



Flyghangaren av Sven Markelius. Källa: AB Svenska Regionalflygplatser.

Programområdets läge och omfattning

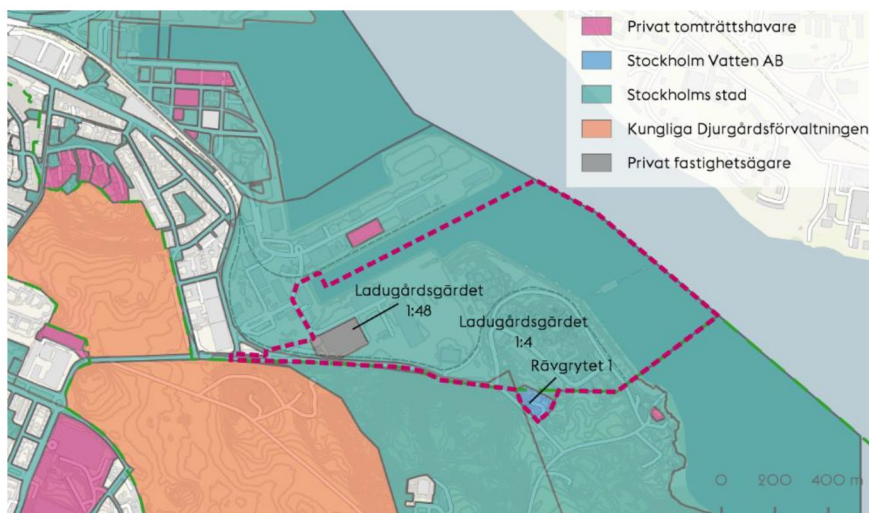
Programområdet ligger längst söderut inom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden och utgörs av Frihamnens containerterminal och Louddens oljehamn. Området är ca 80 ha stort varav drygt 48 ha är landområde där ca 6 ha fortsätter vara hamnområde. Det är i huvudsak hamn- och industriverksamhet som pågår inom området idag med några undantag. Banankompaniet används fortfarande som bananmogningsanläggning. I den gamla Fordfabriken sitter Stockholmsbörsen och klädföretag. I både Magasin 5 och 7 finns mediaproduktion. I Magasin 5 finns även Stockholms Auktionsverk och Magasin 7 används också som aktivitetshus och lager. Flyghangaren används idag som lager.



Ortofoto med områdesnamn och namn på vissa befintliga byggnader.

Markägoförhållanden

Stockholms stad är ägare av största delen av marken i programområdet, med undantag av följande: Ladugårdsgärdet 1:48 som ägs av FastPartner Frihamnen AB; Rävgrytet 1 som ägs av Stockholm Vatten AB.



Karta som visar markägoförhållanden.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

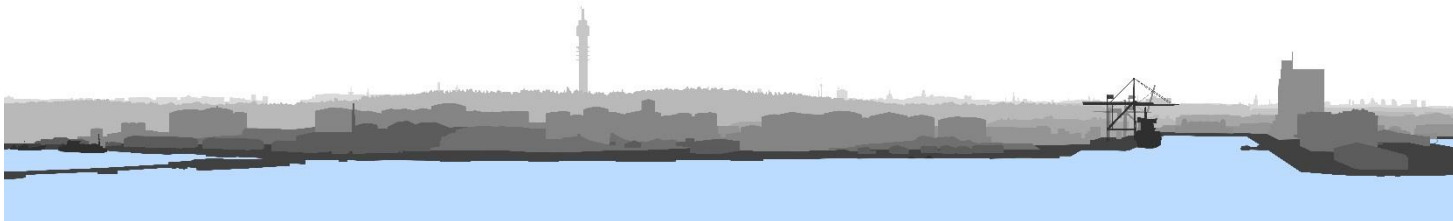
I översiktsplan för Stockholm ingår programområdet i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden, NDS, som ska karaktäriseras av innerstadens kvaliteter och täthet, en utpräglad blandning samt av strategisk infrastruktur. Hamnverksamhetens utveckling ska tillgodoses samtidigt som ny vattennära bebyggelse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

I länsstyrelsens granskningsyttrande för stadens senaste översiktsplan, som i november 2017 godkändes av stadsbyggnadsnämnden, framhåller de att en avveckling av Louddens oljehamn till förmån för stadsutveckling innebär att riksintresset för Stockholms hamn inte uppfylls. Länsstyrelsen, tillsammans med flera andra myndigheter, bedriver ett arbete för att lösa frågan om omlokalisering av oljeproduktslager. I regionen finns alternativa lokaliseringar där oljebolagen har möjlighet att etablera sig alternativt utöka befintlig verksamhet. Staden medverkar i arbetet och utreder om en mindre mängd kan placeras i direkt närhet, i Energihamnen. Stadens uppfattning är att samarbetsgruppen ställer sig positiva till denna föreslagna lösning. Frågan fortsätter utredas.

Riksintressen

Stockholms innerstad med Djurgården

Programområdet ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården (miljöbalken 3 kap 6§). Följande uttryck för riksintresset bedöms som relevanta för programområdet och exemplifieras. Loudden berättar om Stockholms betydelse som hamn- och industristad med sina cisterner, vattentorn, smörjoljefabrik m.fl. byggnader och strukturer kopplade till oljehantering. Frihamnen berättar om stadens betydelse för handel och sjöfart med bland annat Banankompaniet, flyghangaren och Fordfabriken. Hela programområdet visar på stadens industriella utveckling under 1900-talet, om utökade kommunikationer med motorfordon, båt och flyg med läget som en port mot en internationell marknad. Andra uttryck rör närheten till Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap. Bebyggelsemiljön Lidingöbro ligger precis utanför programområdet. Utanför programområdet finns även betydelsefulla utsiktspunkter varifrån Kaknästornet, Loudden och Frihamnen är mer eller mindre synliga och utgör en del av Stockholms siluett.



Stadssiluett mot vattnet med Louddens pir i vattnet samt cisterner framför Drottningberget och Kaknästornet. Containerterminalens kran, Frihamnsbassängen och Frihamnens silos till höger. Bild: Nyréns Arkitektkontor.

Stockholmska särdrag som kan framhållas på platsen är dels anpassningen till naturen genom att cisternerna i Loudden följer de bergiga höjderna och dels fronten mot vattenrummen där skärgårdslandskapets topografi och växtlighet tillsammans med den storskaliga hamnmiljön präglar inloppet i Värtan.

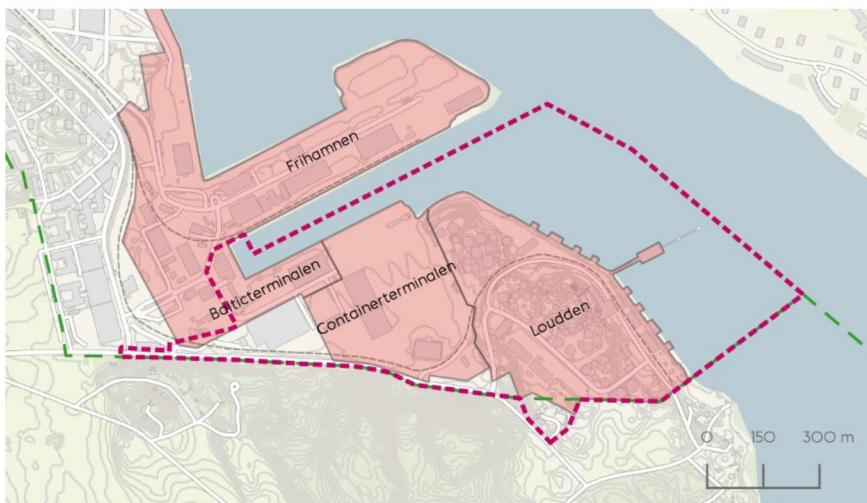
Kungliga Nationalstadsparken

En liten del av programområdet ligger inom, men den största delen ligger precis utanför, Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården som är nationalstadspark enligt 4 kap. 7§ och 1§ i miljöbalken. Skyddet syftar bland annat till att i ett långsiktigt perspektiv hindra en fortlöpande exploatering och fragmentisering av det historiska landskapet. Del av programområdet ingår i Nationalstadsparken och där får ny bebyggelse, nya anläggningar och andra åtgärder endast komma till stånd om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden

skadas. För åtgärder utanför Nationalstadsparken gäller att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden.

Stockholms hamn

Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut 2001 (MB 3 kap 8§). För programområdet ska Länsstyrelsen leda ett arbete för att precisera vad riksintresset mer konkret omfattas av på platsen. Klart är att riksintresset inte är statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. Staden och Stockholms Hamnar för en diskussion med Trafikverket om att ändra den geografiska omfattningen av riksintresset med syftet att häva det för de delar som är aktuella för stadsutveckling. Ansökan för Loudden skickades in år 2014. För Containerterminalen har ansökan inte skickats in ännu. Att riksintresset hävs inom stora delar av programområdet är en förutsättning för att framtida detaljplaner ska kunna antas.



Riksintresset Stockholms hamn enligt dagens avgränsning.

Verksamheten i oljehamnen kommer att avslutas i slutet av år 2019 då oljebolagens avtal löper ut. Containerterminalen flyttar till Stockholm Norvik Hamn i Nynäshamn under år 2020, där en ny godshamn är under uppbyggnad. I och med godshanteringens flytt kommer verksamheten inom Frihamnen att förändras och utvecklas med mer kryssningsverksamhet. Den befintliga färjeverksamheten på Frihamnspiren kommer vara kvar och kan komma att öka.

De industrispår som leder från bangården Värtan Östra till Containerterminalen och Loudden är utpekade som riksintresse men är industrispår som ägs av Stockholms Hamnar vilka kan läggas ned. Hamnen bygger ut spår i Stockholm Norvik Hamn som kommer ersätta dessa spår.

Farleden utanför Loudden och Frihamnen är utpekad riksintresse.

Det finns inga vägar av riksintresse inom programområdet.
Tegeluddsvägen i nära anslutning är dock av riksintresse.

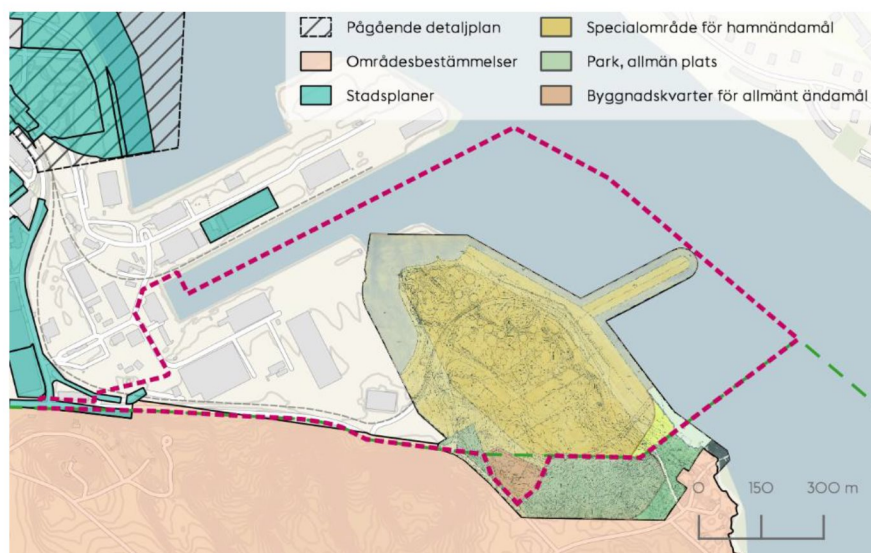
Östlig förbindelse

Reservat för Östlig förbindelse är av riksintresse. Två tunnelsträckningar presenteras i översiktsplanen, ingen av dem direkt under programområdet men i nära anslutning i väster. Oklarheter kopplade till Östlig förbindelses genomförande, trafikplatsernas lokaliseringar och det eventuella innehållet av kollektivtrafik är en svårighet att hantera i Louddenprojektet. Projektet ska ta höjd för att möjliggöra spårtrafik genom en Östlig förbindelse via Loudden och förutsätter att en trafikplats för biltrafik lokaliseras inom Frihamnen och inte i Loudden.

Program för stadsutvecklingsområdet

Ett program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden upprättades under 2001 och godkändes 2003. I programmet redovisas för nu aktuellt område ny bebyggelse innehållande bostäder, skola, förskolor och friytor med kontor som skydd mellan bostäder och hamnbuller.

Gällande detaljplan och pågående detaljplaner i närområdet



Utdrag över gällande och pågående detaljplaner. Den markerade pågående detaljplanen är för Södra Värtan. Containerterminalen saknar detaljplan.

Stockholms Hamnars uppdrag och vision

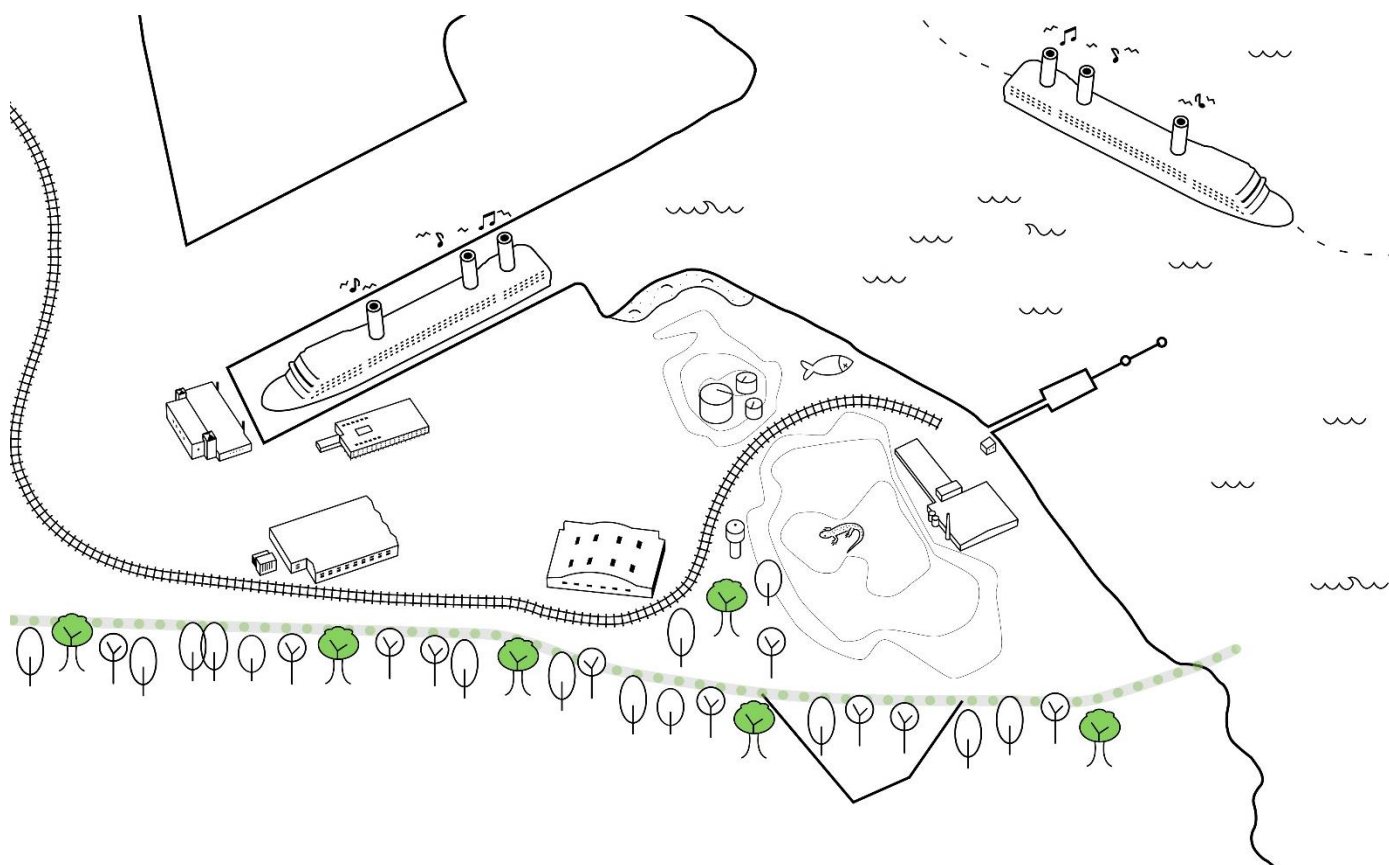
Stockholms Hamn ska säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt. Hamnen har också en viktig roll när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön. Hamnen strävar efter att renodlad godshantering ska lokaliseras till Kapellskärs Hamn i Norrtälje, till Nynäshamn samt

till Stockholm Norvik Hamn (som är under uppförande). I Frihamnen planeras för fortsatt färjetrafik, nya lägen för kryssningsfartyg och en ny kryssningsterminal inom området som idag används för containerhantering.

I Hamnens tillstånd för hamnverksamhet enligt 9 kap. miljöbalken regleras bland annat verksamhetens omfattning och påverkan på omgivningen, särskilt avseende luft, buller och vatten.

Förutsättningar

Det finns en rad platsspecifika förutsättningar som på olika sätt ger möjligheter och restriktioner för den kommande stadsutvecklingen. Nedan presenteras de som har störst bäring på framtida innehåll och utformning.



Skiss med ett urval av områdets förutsättningar: hamnen, vattnet, Nationalstadsparken, topografin, norra stranden, salamandern, järnvägssträckningen, vissa befintliga byggnader och cisterner, föroreningar och farleden.

Riksintresset Stockholms hamn inklusive buller

Enligt ovan kommer hamnen att utveckla sin verksamhet i Frihamnen till att ta emot fler kryssningsfartyg. Fartygen är långa, i dagsläget uppåt 330 m, och har den bullergenererande skorstenen på en höjd ca 50 m ovan vattenytan. Bullret utgörs av både verksamhetsbuller och lågfrekvent buller. Bullerspridningen är omfattande, utan åtgärd kan ingen del av Loudden bebyggas med

bostäder utan avstegsfall. För att möjliggöra bostäder måste bullret skärmassas av, vilket mest troligt görs med en skärm lika hög som skorstenarna och lika lång som tilläggningsplatserna, dvs ca 50 m hög och 500 m lång. Ovanför denna kan inte bostadsbyggnader sticka upp utan att bullerriktvärdena överskrids. En annan fråga inom riksintresset är den geografiska omprecisering som behöver ske, läs mer om detta ovan under rubriken Riksintressen – Stockholms hamn.

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården och riksintresset Kungliga Nationalstadsparken

Utifrån riksintressebeskrivningen, *Stockholm som stad för industri, sjöfart och handel*, är det värdefullt att delar av programområdet kvarstår som hamnverksamhet. Det är av vikt att behålla värdefulla befintliga byggnader och strukturer som kan berätta om historien. Närheten till det småskaliga Lidingöbro kräver ett respektfullt möte. Tillkommande bebyggelse studeras och relateras till viktiga vypunkter. I detta inledande skede bedöms dessa vara Slottet, Monteliusvägen, Fjällgatan, Cornelisparken, Fåfängan, Gärdets östra delar, Skansen samt Rosendals slott.

För åtgärder inom Nationalstadsparken innebär lagstiftningen att omvandling inom fastigheten Rävgrödet 1 måste förhålla sig till befintliga naturvärdesträd. Lämplig byggnadsvolym ska utredas. För åtgärder utanför Nationalstadsparken ska hänsyn tas till de delar av parken som har höga kulturhistoriska värden och som kan komma att påverkas påtagligt visuellt.

Kulturhistoriska värden lokalt

Frihamnen är utpekad som ett kulturhistoriskt värdefullt område av Stockholms stadsmuseum. Detta gör att särskild hänsyn ska visas så att dess karaktär inte förvanskas. Frihamnens värdefulla byggnader ska fortsatt vara visuellt betydelsefulla både från vatten och från land. Inom programområdet finns femton byggnader med kulturhistoriska värden. Tre har Stadsmuseets högsta klassificering blå, åtta är grönklassade och fyra gulklassade. Utöver byggnader finns även cisterner, kajen, piren och järnvägen som har stora kulturhistoriska värden.

Alla blåklassade samt vissa grönklassade byggnader ska utredas och prövas hur de kan integreras i en ny struktur. Byggnaderna och deras arkitektur tas tillvara som en viktig del i utvecklingen av området. Här kan särskilt nämnas: flyghangaren (blå) som även är byggnadsminnesförklarad och vars tidigare vattenkontakt bör beaktas; Fordfabriken och dess ångpannecentral (blå); Banankompaniet (grön); Magasin 5 (grön); vattentornet (grön); smörjolfabriken inkl. skorsten (grön); kontrollbyggnaden (grön).

Flertalet av dessa byggnader är lokaliserade längs järnvägen. Tillsammans med ett urval av cisterner, kajen och piren utgör de en sammanhängande industrimiljö som är representativ för områdets historia. I det kommande programarbetet avses byggnadernas möjlighet att nyttjas för andra syften än de är uppförda för utredas för att på så sätt tas om hand i en framtida stadsstruktur. Lämpliga tagare och nyttjande av byggnaderna är självklart avgörande för att de ska kunna brukas även i framtiden.



Den f.d. Fordfabriken (blåklassad) t.v. samt Magasin 5 (grönklassad).



Från vänster: vattentornet, Smörjoljefabriken och Kontrollbyggnaden.

Ekologi

Enligt ekologiutredningen finns en förvånansvärt rik biologisk mångfald att utgå ifrån i området. I ruderatmarkerna hittades 154 arter varav några sällsynta som gynnats av den speciella miljön. Blomrikedomen gynnar pollinatörer. Det mest oväntade fyndet var populationen av större vattensalamander i en vattenfylld naturlig svacka mellan tre cisterner. Dammen hade klart vatten, en rik vattenvegetation men också oljeföroreningar. Dialog pågår med länsstyrelsen och en artskyddsutredning ska tas fram. Arbetshypotesen är att staden bygger en ny damm i Nationalstadsparken dit salamandrarna flyttas.

Inom programområdet finns flera rödlistade fågelarter och inventering efter fladdermöss ska göras. Fåglarna tillsammans med andra arter som finns i brynzonen mellan parken och kommande bebyggelse gynnas av att mötet med ny bebyggelse blir mjukt.

I Nationalstadsparken finns stora ekologiska värden. Med ett ökat besöksstryck behöver kanaliseringen av människor in i parken ske genomtänkt för att populationen av arter liksom naturkänslan ska bestå. Parken har stora rekreationsmöjligheter som dock skulle kunna utvecklas. Detta måste ske i samråd med Länsstyrelsen som samordnar arbetet med att utveckla parkens värden. Vid Louddens entré finns en ekbiotop som i möjligaste mån ska bevaras liksom inmäta naturvärdesträd på fastigheten Rävgrytet 1.

Övriga aspekter

Följande frågor utreds också och påverkan på kommande stadsutveckling beskrivs mycket kortfattat

- **Dagvatten och översvämningsrisk.** Vissa bevarandevärda befintliga byggnader ligger lågt och kommer att översvämmas med upp till en meter vid ett hundraårsregn, detta måste åtgärdas. Utgångspunkten är att i övrigt, som lägst, lägga marknivån på länsstyrelsens rekommenderade nivå, +2,7 m.
- **Risk och säkerhet.** Skyddsavstånd till Frihamnens verksamhet föreligger vilket påverkar framtida innehåll i bebyggelse inom visst avstånd. Påseglingsrisk från fartyg i farleden föreligger på kajer och den utskjutande piren vilket medför behov av kajförstärkningar, att ny bebyggelse håller tillräckligt avstånd från kajen samt vissa restriktioner i användning av piren.
- **Föroreningar i mark.** Det är sannolikt stora skillnader i föroreningsgrad mellan Containerterminalen och Loudden. Ett omfattande saneringsarbete kommer behöva ske men det bedöms i dagsläget görligt att klara känslig markanvändning (bostäder, skola, m.m.) inom både Containerterminalen och Loudden utifrån framgent framtagna platsspecifika riktvärden.
- **Föroreningar i berggrum.** Sanering av vissa berggrum är i princip avslutade, uppföljande kontroller kvarstår. För berggrum som fortfarande är i drift kommer främst tömningen av bensinberggrummet att påverka byggnationen och dess etapper. När tömningen är klar kommer sanering behöva ske under lång tid men sannolikt kan byggnation påbörjas under pågående sanering, vilket dock måste riskanalyseras.

Huvuddrag i kommande programarbete

I korthet syftar programarbetet till att utreda och klarlägga förutsättningar för hur Loudden och Containerterminalen kan omvandlas från hamn- och industriverksamhet till blandad stadsbebyggelse samtidigt som hamnen fortsätter den befintliga färje- och kryssningsverksamheten på Frihamnspiren och utvecklar sin kryssningsverksamhet inom programområdet. Läs mer om syftet på sid 3.

Ovan har redogjorts för hur olika aspekter påverkar programområdet och här nedan redogörs med grova penseldrag frågor som är av vikt för områdets framtida struktur och innehåll. I detta tidiga skede har inget strukturförslag tagits fram. För att ge en uppfattning om områdets storlek har programområdets gräns samt vattenlinjen lagts på andra, befintliga områden.



Programområdets konturer lagt på Hammarby Sjöstad till vänster och roterat på Östermalm till höger.

Vision

Programområdets vision tar avstamp i stadens *Vision 2040* och *Program för hållbar stadsutveckling – Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid*. I framtiden ska Loudden vara en självklar del av människors mentala karta över Stockholm. Både de som har en vardaglig koppling till stadsdelen och de som besöker den ska känna sig välkomna, vilja stanna kvar och komma tillbaka. Området kopplas naturligt ihop med omgivningens stora kvaliteter: innerstaden, Nationalstadsparken och vattnet.

Louddens speciella läge ger goda förutsättningar att skapa välkomnande och inkluderande offentliga rum som många vill besöka och umgås i. Närheten till vattnet, hamnens verksamhet, Nationalstadsparken och Stockholm City ger förutsättningar för ett stort och varierande utbud av service, kultur, idrott och underhållning. En effektiv kollektivtrafik, utbyggda gång- och cykelvägar gör det lätt att resa till och från området.

Framtida Loudden är en urban miljö med människan i fokus och det som är viktigt i våra liv. Attraktionen i den levande stadsdelen finns mellan husen, i de olika aktiviteterna som kommer att erbjudas, atmosfären och i byggnadernas olika funktioner.

Hållbarhetskraven i Norra Djurgårdsstaden har efterhand skärpts för att nå högt uppsatta hållbarhetsmål. Kraven har redan idag bidragit till en kunskapshöjning i byggbranschen, samtidigt som projektet Norra Djurgårdsstaden utvecklat flera metoder och verktyg för

hållbar stadsutveckling. Forskningsprojekt, utmanande tävlingar och kvalitativ omvärldsbevakning har gett många värdefulla resultat. Denna kunskap, lärdomar och erfarenheter tas med in i planeringen och utvecklingen av Loudden. Även det fortsatta forsknings- och utvecklingsarbetet kommer att vara ett viktigt bidrag till Louddens utformning.

Innehåll

Staden strävar efter en blandning av funktioner inom programområdet för att göra det levande under stor del av dygnet. Bostäder, kontor och handel är en självklar del i den framtida stadsdelen. I avstämningar med stadens olika förvaltningar har bland annat även följande behov identifierats:

- Förskolor utifrån nyckeltalet 0,21 förskoleplats/lägenhet.
- Skola f-9 för 900 elever med en tillhörande idrottshall.
- 11-spels konstgräsplan, friidrottsanläggning och simhall.
- Inget behov av lokaler för kulturförvaltningen.
- Ny kryssningsterminal.
- Återbrukscenter. Stockholm vatten skulle kunna använda sin egen fastighet för detta ändamål men ett markbyte har diskuterats om det kan gynna staden i stort.

Om stadens önskemål på innehåll läggs ut bredvid varandra tas merparten av programområdet i anspråk. För att få skapa en tät stadsdel skulle några av dessa behöva byggas på varandra. En framgångsfaktor i arbetet är att lösa hur staden kan hantera ökade kostnader av att stapla funktioner på höjden i kombination med tillgång till större yta för byggbar mark till exempelvis bostäder. En tät stadsstruktur gynnar även många andra hållbarhetsfrågor.

Bullerskärmande bebyggelse

Hur bullerskärmen mot hamnen i norr utformas för att tillföra platsen värden och minimera dess barriäreffekt är en gedigen uppgift som kräver särskilt god volymkomposition och arkitektonisk gestaltning. Innehållet är också en avgörande aspekt i hur attraktiv den här delen av programområdet kan bli. Merparten kommer sannolikt att utgöras av kontor, en strategi (mängd ytor och andra aspekter) för hur detta kan bli ett attraktivt kontorsläge måste tas fram.

Allmänna platser, sociala frågor och jämställdhet

Placering, omfattning och utförande av de allmänna platserna är av stor vikt för att även de som inte kommer att bo eller verka inom området ska känna sig inspirerade att besöka området och känna sig välkomna. Detta är ett led i att motverka tendensen att nybyggda områden ofta blir segregerade. Att minska segregationen är en hållbarhetsfråga som klättrat på dagordningen efter att kunskapen

höjts i och med kommissionen för social hållbarhet och bland annat deras rapport *Skillnadernas Stockholm*. Där visas att Östermalm boendemässigt är en så kallat positivt segregerad stadsdel och inom ramen för Louddenprojektet skulle staden kunna undersöka vilka möjligheter som finns till större blandning av boende. Avseende sociala frågor och barnaspekter ska mål för mängd och avstånd till friytor sättas och fokus ska bland annat vara på att skapa en stadsstruktur som ökar barns rörelsefrihet och bjuder in resten av staden till Loudden. För ökad jämställdhet ska framtida struktur underlätta vardagslivet och under processen ska grupper som vanligtvis inte får så stort utrymme i det offentliga rummet få komma till tals och påverka.

Trafikala frågor

Trafikhierarkin där fotgängare och cyklister sätts först följt av kollektivtrafik tillämpas. En kollektivtrafikutredning för hela Norra Djurgårdsstaden är under framtagande av Trafikförvaltningen. Detta är gynnsamt för området som idag i princip saknar kollektivtrafik. Ett resultat med föreslagen försörjning förväntas innan sommaren 2018. Den privata bilen kommer sist i trafikhierarkin, det ska utredas om bergrummen kan användas för parkering. Även frågan om varuförsörjning kommer studeras vidare.

Programförslagets konsekvenser

På grund av tidigare och pågående verksamheter, programområdets läge och dess topografi är programarbetet mycket komplext och innehåller en rad frågor som behöver studeras. Utredningar pågår för i princip alla frågor som presenterats under rubriken *Förutsättningar* ovan. Konsekvenserna av ett framtida programförslag ska belysas ur följande aspekter och sedan vägas samman i en miljökonsekvensbeskrivning:

- Riksintresset Stockholms hamn inklusive verksamhetsbuller och lågfrekvent buller.
- Riksintresset Stockholms innerstad och Djurgården, riksintresset Nationalstadsparken samt kulturhistoriska värden lokalt.
- Sociala aspekter, barnaspekter, landskapsfrågor och solstudier.
- Naturmiljö inklusive hantering av stor vattensalamander.
- Trafikala frågor inklusive kollektivtrafik och Östlig förbindelse.
- Dagvatten, översvämningsrisk och vattenkvalitet.
- Luftkvalitet och vind.
- Risk och säkerhet (påseglingsrisk, skyddsavstånd till farlig verksamhet och transporter).
- Föroreningar i mark och bergrum.

Planprocess

Planprocessen inleds med detta programarbete. Nästa gång stadsbyggnadsnämnden tar ställning i ärendet är för att fatta beslut om att genomföra programsamråd, därefter vid redovisning av samrådet och godkännande av programmet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns en risk för betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken varför en process för övergripande miljöbedömning kommer att ske och en övergripande miljökonsekvensbeskrivning att upprättas. Avgränsningssamråd ska hållas med länsstyrelsen. Programområdet kommer att delas upp i olika efterföljande detaljplaner, flertalet av dessa kommer sannolikt att tas fram med utökat förfarande.

Programarbetet bedrivs i nära samarbete med andra förvaltningar där exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och stadsdelsförvaltningen kan nämnas särskilt. Arbetet har inletts med att ta fram förutsättningar för de olika frågeställningarna som listats ovan. Nu sammanställs materialet för att utgöra grund för olika team som studerar struktur och innehåll genom parallella skisser under Q2 2018. Under Q3-Q4 2018 planeras strukturförslaget landa och programhandlingens förslagsdel sammanställs. Delvis parallellt och delvis efter strukturen är klar görs konsekvensbedömningar för en mängd områden och en samlad bedömning i miljökonsekvensbeskrivningen arbetas fram. Programsamråd beräknas kunna ske Q2-Q3 2019 med ett godkännande i stadsbyggnadsnämnden i slutet av 2019. Därefter påbörjas den första detaljplanen. Markanvisningar kommer sannolikt att ske först under detaljplaneprocesserna.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser mycket positivt på att programarbetet för Loudden startar liksom det goda samarbetet med övriga berörda förvaltningar och bolag. Tillgängligheten till områdets intilliggande kvaliteter, Lilla Värtan och Nationalstadsparken, kan genom stadsomvandlingen öka för en bred allmänhet. De allmänna platserna är av stor vikt för att programområdet ska bli en del av staden och inte fysiskt isolerat och socialt segregat.

Programrådets storlek och att det är lokaliserat inom hållbarhets-profilerade Norra Djurgårdsstaden ger stora möjligheter att ta ytterligare kliv inom hållbarhetsarbetet. Det tidigare arbetet med kvalitativ stadsbyggnad och ambitiösa hållbarhetsmål utvärderas kontinuerligt och lärdomar tas tillvara. Stadsbyggnadskontoret upplever att stadens projektgrupp är inspirerade till att åstadkomma

smartare lösningar för att projektet ska leva upp till visionen om att visa vägen mot en hållbar framtid. Storleken ger exempelvis möjlighet att på systemnivå studera hur energi- och vattenkretsloppet kan ske på ett mer resurseffektivt sätt, hur kapacitetsstarka transportlösningar ska kunna premieras och hur vi med hjälp av stadsstrukturen kan hitta synergieffekter för att klara av de svåra miljöfrågorna som platsen för med sig.

Det projektgruppen ser som de största utmaningarna är delvis frågor som ligger utanför gruppens mandat men där frågor lyfts och diskussioner sker löpande med ansvariga:

- Kopplingar till resten av staden – främst projektgruppens fråga men även stadsdelsförvaltningens, Kungliga Djurgårdsförvaltningens och Trafikförvaltningens.
- Samlokalisering med utökad kryssningsverksamhet – med Stockholms Hamnar.
- Hävande av delar av Riksentresset Stockholms hamn – med Stockholms Hamnar. Trafikverket alternativt regeringen fattar beslut i frågan.
- Strategi för hur den bullerskärmande bebyggelsen kan bli en tillgång – med exploateringskontoret.
- Ta fram affärsmodeller för hur ett effektivt markutnyttjande blir möjligt genom att stapla funktioner på varandra – med exploateringskontoret, respektive förvaltningar och stadsledningskontoret.
- Strategi för att skapa icke-kommersiella mötesplatser inomhus.
- Socioekonomisk blandning i kommande bostadsbebyggelse – med exploateringskontoret.
- Kollektivtrafikförsörjning – med Trafikförvaltningen.
- Östlig förbindelse, hur tar vi höjd för den – med Trafikverket.
- Lagring av drivmedelsprodukter – med Länsstyrelsen, Försvarmakten, med flera.
- Sanering av mark och bergrum – med oljebolagen, exploateringskontoret och Stockholms Hamnar.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete påbörjas.

SLUT