

Handläggare
Andreas Rostvik
Telefon 08- 508 27 581Till
Stadsbyggnadsnämnden**Redovisning av plansamråd och samråd för MKB
samt ställningstagande inför granskning av
förslag till detaljplan för fastigheten Shanghai 1
m.fl., Energihamnen, del av Norra
Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet
(hamn- och industriverksamhet)****Förslag till beslut**

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

Stadsbyggnadsdirektör
Anette Scheibe LorentziTf avdelningschef
Monika JoelssonEnhetschef
Maria Sahlstrand**SAMMANFATTNING**

Planen syftar till att vidareutveckla ett befintligt hamn- och industriområde för att möjliggöra nya verksamheter. Energihamnen är ett av få kvarvarande hamnområden i Stockholms innerstad och bedöms vara mycket viktigt för att säkerställa Stockholms energiförsörjning på lång sikt. Detaljplanen möjliggör också utbyggnad av resursstark kollektivtrafik och friställande av mark på andra håll i staden för kontor- och bostadsbebyggelse. Marken inom planområdet ägs av Stockholms stad och arrenderas ut till Stockholms Hamnar och ett antal industriverksamheter.

Planförslaget och MKB sändes ut på samråd under perioden 2018-09-19 - 2018-10-31. Inkomna synpunkter bekräftar de komplexa förutsättningar som uppkommer när ett befintligt verksamhetsområde förtätas med tung industri bl.a. avseende risker, kulturmiljö, bullerhantering, vattenmiljö och utrymmesbehov. Andra komplexa

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

Bilaga: samrådsredogörelse

planeringsutmaningar rör bl.a. stadens behov av drivmedelslagring och spårvägsreservatets gränser.

De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget och menar att en utveckling av området i enlighet med samrådsförslaget är positivt även om flera har synpunkter i sak. Några närboende har yttrat sig över framförallt områdets utveckling, störningar under byggtiden och risk. I det fortsatta planarbetet kommer fördjupat utredningsarbete göras för framförallt risk och säkerhet, buller, vattenmiljö, markföroreningar, fastighetsrättsliga frågor och gestaltning.

Trafikverket har avbrutit arbetet med utredning av östlig förbindelse och gör i samband med det en riksintresseprecisering som planeras vara klar under senare delen av 2019. Både Lidingövägen och Ropstens trafikplats berörs av preciseringen och ligger i direkt anslutning till planområdet. Det är i dagsläget oklart i vilken omfattning preciseringen kan komma att påverka planeringsförutsättningarna för Energihamnen. Detta kommer bli en förutsättning att utreda innan detaljplanen kan ställas ut för granskning, tidigast under första kvartalet 2020.

UTLÅTANDE

Syfte och huvuddrag

Planen syftar till att vidareutveckla Energihamnen för hamn- och industriverksamhet och möjliggöra nya verksamheter, som produktionsanläggning för fjärrvärme, cementterminal och bunkerdepå för bränsle till fartygstrafik, genom att bland annat utöka den tillåtna byggnadshöjden i hamnområdet. I detaljplanens syfte ingår också planläggning av områdets västra del för en framtida spårväg.

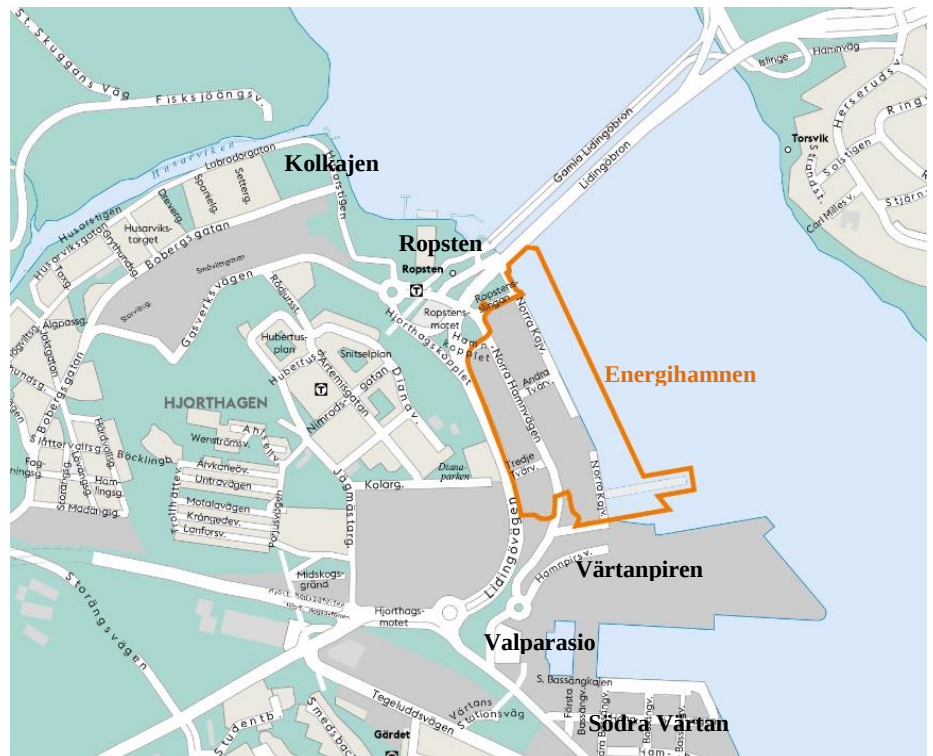
Detaljplanen möjliggör en utveckling av Stockholm Exergis verksamhet samt en flytt av Cementas anläggning från Lövholmen. Planen säkerställer en möjlig yta för lagring av bränsle då möjligheten förvinner inom Loudden i och med att bränslehanteringen där avvecklas. På så sätt blir andra vattennära områden i centrala Stockholm tillgängliga för ny stadsutveckling med bostäder och arbetsplatser i gynnsamma lägen.

En ambition med detaljplanen är att göra Energihamnen till ett bra exempel på hur modern industri- och hamnverksamhet kan integreras i en attraktiv, urban stadsmiljö. Därför läggs en stor vikt vid gestaltning och stadsbild, där Norra Hamnvägen förstärks som en sammanbindande länk från Ropsten till Valparaiso och Södra Värtan.

Bakgrund

Planområdets läge och omfattning

Planområdet ligger mellan Lidingövägen i väst, Lilla Värtan i öst, Ropstens trafikplats/Lidingöbronns fäste i norr och Värtapirens färjeterminal i söder. Planområdet gränsar till Ropsten i norr och Valparaiso i söder, som båda är föremål för pågående planering. Planområdet omfattar ca 16 hektar, varav ca 5 hektar är vattenområde.



Karta som visar planområdets avgränsning

Markägoförhållanden

Nästantill all mark inom planområdet ägs av Stockholms stad och marken arrenderas ut till Stockholms Hamnar och ett antal industriverksamheter. Stockholms Hamnar arrenderar i sin tur ut mark till bland annat Stockholm Exergi och Betongindustri. En mindre remsa längs med Lidingövägen ägs av Statens fastighetsverk.

Övergripande beslut och styrande dokument

Översiktsplan

Planförslaget är förenligt med översiktsplanen. Enligt översiktsplanen kommer pågående verksamhet i Energihamnen att fortgå. Området är en del av Norra Djurgårdsstaden som är ett av stadens största stadsutvecklingsprojekt med uttalad miljöprofil.

Riksintressen

Aktuellt planområde omfattas av riksintresset för Stockholms hamn enligt Miljöbalken 3 kapitlet 8 § vilket den omfattande godshanteringen av olja och bränsle är en del av. Planområdet omfattas av eller angränsar till ett antal riksintressen för kommunikationer (MB 3 kap 8 §). Området ligger också inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården enligt 3 kap 6 § Miljöbalken. Planområdet är beläget i närheten av Kungliga Nationalstadsparken som är av riksintresse för sitt nationella kulturarv, sin ekologi och sina rekreationsvärden (MB 4 kap 7 §).

Strandskydd

Idag råder inget strandskydd inom planområdet. Strandskydd träder in automatisk vid en ny detaljplan och för att kunna driva hamnverksamhet behöver strandskyddet upphävas.

Gällande detaljplaner

Planområdet är idag planlagt huvudsakligen för industri- och hamnändamål i två olika stads- och detaljplaner (Pl 2927, fastställd 1945-04-23 och Pl 8290A, fastställd 1987-07-03).

Start-PM

Stadsbyggnadsnämnden fattade 2017-11-23 beslut om att påbörja detaljplanearbete för Energihamnen, Shanghai 1 m.fl. i enlighet med kontorets förslag.

Samrådsförslaget

Energihamnen har en lång historia som industrihamn för in- och omlastning samt lagring av bränslen till det närliggande Värtaverket. Planförslaget utgår från den befintliga gatu- och kvartersstrukturen och befintlig hamn- och lagringsverksamhet. Den största förändringen är att den nya detaljplanen tillåter högre byggnadshöjder samt bereder plats för en ny spårväg. Markanvändningen är, förutom området för spårväg, till största delen oförändrad jämfört med befintliga planer.

Den befintliga verksamheten föreslås vara kvar och kompletteras med nya funktioner som flyttas från andra hamnområden som ska omvandlas till sjönära stadsdelar för bostäder och kontor. Verksamheter som flyttas hit är Cementa, som idag är etablerad på Lövholmen, och en möjlig yta för en bunkerdepå för bränsle till fartygstrafiken som försvinner från Loudden i och med att bränslelagringen där avvecklas.



Situationsplan över planförslaget (Urban Design och Stockholms stad)

Under planarbetet har följande målsättningar varit centrala för hur området ska utvecklas:

- Integrera stad och industri
- Utveckla befintlig hamnkaraktär
- Förbättra Norra Hamnvägen för gående och cyklister
- Säkerställa Stockholms energi- och bränsleförsörjning
- Hushålla med resurser och möjliggöra en långsiktig utveckling av områdets verksamheter
- Skapa ett medvetet tillägg till stadens siluett, topografi och vattenrum

Områdets utveckling

Nedan beskrivs hur området är tänkt att utvecklas över tid:

Cementa avses flytta till en ny terminal i planområdets nordöstra del, närmast Lidingöbronns fäste inom fastigheten Shanghai 1. Den är tänkt

att omfatta en ny cementterminal med en hög siloanläggning, en lägre kontorsbyggnad parallellt med Norra Hamnvägen och ett antal byggnader i varierande höjd för bl.a. tillverkning av betong. I anslutning till Cementas anläggning planeras en ny kaj för lossning av cement och ballast samt lagring och stödfunktioner till verksamheterna.

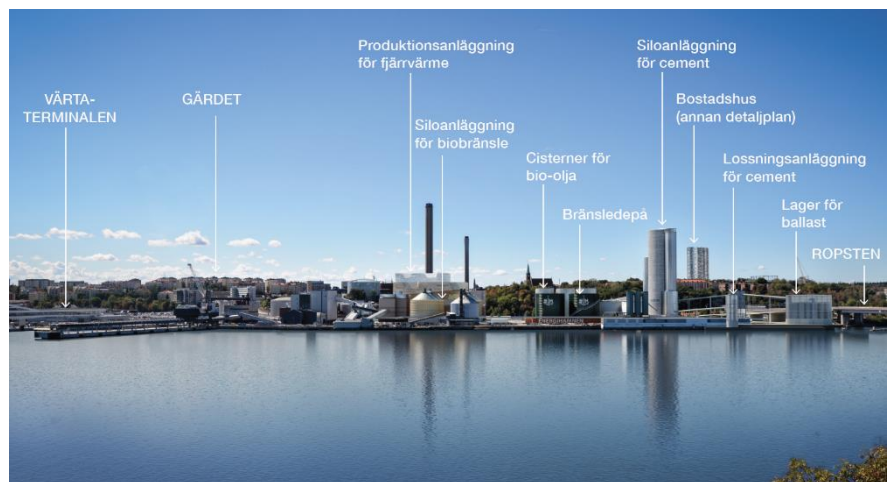
Cisterner för lagring av bunkerbränsle byggs direkt söder om cementterminalen, i kv. Shanghai. Planen möjliggör en yta för bunkerdepå för fartygsbränslen då den möjligheten försvinner vid Loudden i och med att bränslelagringen där avvecklas. Här planeras också hantering av en mindre volym flytande naturgas (LNG). Planen innebär att delar av vattenområdet tas i anspråk för att bygga nya kajer och kompletterande funktioner till industriverksamheter. Planen möjliggör att Stockholm Exergis verksamhet kan utökas. Detaljplanen tar höjd för flera alternativa scenarion för verksamhetens behov för att vara flexibel över tid. Nya cisterner för bränsleoljor kommer att uppföras i cisternparker bl.a. inom kvarteret Singapore. De nya cisternerna kommer att bli högre än de nuvarande och även de omges av invallningsmurar. I ett av Stockholm Exergis framtidsscenarier planeras en ny produktionsanläggning för kraft och fjärrvärme inom Singapore 3. Den befintliga bebyggelsen i planområdets södra del är kopplad till mottagning och lagring av fast biobränsle samt utlastning av aska. Denna verksamhet kommer att finnas kvar.

Längs med Lidingövägen planläggs det för en ny spårväg. Spårvägen planeras att ansluta till Lidingöbanan i Ropsten. Denna är en viktig komponent i den långsiktiga stomnätstrategi som staden och Region Stockholm gemensamt tagit fram. Spårvägen sammanbinder City (T-centralen) via Östermalm och Lindarängen med stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

Genom området går Norra Hamnvägen som både är en viktig lokalgata och som binder samman stadsutvecklingsområdena Kolkajen och Ropsten i norr med Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtahamnen i söder. Gatan är också viktig som regionalt cykelstråk både för Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. Detta ställer särskilda krav på utformningen som en trygg, sammanhängande och tydlig gata. Det finns i dagsläget inget beslut om att bygga om gatan.



Vy från Norra Hamnvägen (Urban Design/Råformat).



Vy från Millesgården (Urban Design/Råformat)

Planförslagets konsekvenser

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. En MKB har därför upprättats för detaljplanen (Structor 2018-09-12). De miljöaspekter som kan bedömas medföra betydande miljöpåverkan är kulturmiljö och stadsbild samt risk och säkerhet. Utöver dessa redovisas även vattenmiljö, buller och vibrationer, luftkvalitet samt föroreningar i mark och sediment i MKB:n.

Den största förändringen mot gällande planer är att högre byggnadshöjder tillåts samt att det bereds plats för en ny spårväg. Markanvändningen är, förutom området för spårväg, till största delen oförändrad. Konsekvenserna är därför i huvudsak kopplade till att området blir tätare och inrymmer fler verksamheter. Eftersom detaljplanen tar höjd för flera alternativa utvecklingsmöjligheter konsekvensbeskrivs det förslag som får störst påverkan inom respektive sakområde. 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. Nedan beskrivs några av de mer avgörande konsekvenserna:

Stads- och landskapsbild samt kulturmiljö

Planförslaget bygger vidare på en sedan länge etablerad struktur och funktion. Den största påverkan på stads- och landskapsbilden är att hamnområdet blir tätare och högre än idag vilket påverkar hur det upplevs både på nära och långt håll.

I MKB:n bedöms planförslaget sammantaget medföra måttliga negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. En konsekvens är att Hjorthagsberget, som accentueras av Hjorthagskyrkan, inte kommer att vara möjlig att uppfatta i samma utsträckning då planförslagens bebyggelse delvis skymmer höjdens konturer från Lidingö. Även utblickar från Hjorthagen blir mer begränsade än idag. Byggnader inom planområdet, framförallt den föreslagna siloanläggningen, kommer att synas från långt avstånd och från flera viktiga platser i staden och därigenom bryta den siluett som annars karaktäriseras av kyrktornen och ett fåtal tongivande byggnadsverk. Rivning av de äldre cisternerna, som uttryck för en äldre typ av energilagring, påverkar i högre grad kulturmiljön på kvartersnivå än riksintressets uttryck. 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.

Risk och säkerhet

Riskenivåerna inom planområdet bedöms öka i och med de planerade verksamheterna. Detta beror främst på den ökade mängden transporter till och från befintliga och tillkommande verksamheter samt den ökade hanteringen av brandfarlig vara. En annan bidragande orsak till ökningen är det begränsade utrymmet inom vilket flera verksamheter ska samlokaliseras. MKB:n visar dock att trots ökad risknivå är den föreslagna markanvändningen lämplig, givet att ett antal riskreducerande åtgärder beaktas och vidtas i detaljprojektering och kommande tillståndprocesser. Samrådsförslaget redogör för behov av ytterligare utredning inför granskningen.

Buller

Industri- och hamnverksamheten alstrar buller till omgivande bostäder, både befintliga och planerade. Enligt MKB:n beräknas överskridanden av riktvärdena för verksamhetsbuller bli ganska små och då vid de tillfällen då alla verksamheter pågår samtidigt. Jämfört med nuvarande förhållanden blir skillnaden inte så stor. Befintliga bostäder i Hjorthagen är även utsatta för vägtrafikbuller från Lidingövägen, som

är i samma riktning som planområdet. Spårvägens bidrag till trafikbullernivån i området är marginell. Liksom idag finns det med utbyggnadsalternativet risk för att lågfrekvent buller från fartyg nattetid orsakar överskridanden av Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus i befintliga kringliggande bostäder.

Vattenmiljö

Planförslaget bedöms inte medföra någon stor förändring i mängd dagvatten som hanteras jämfört med nuläget. Däremot innebär förslaget att nya åtgärder och system för dagvatten tillkommer. Bedömningen är att planförslaget, med föreslagna dagvattenåtgärder, inte bidrar till försämring av Lilla Värtans status eller försämrar miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Med anläggande av föreslagna reningsanläggningar för dagvatten beräknas belastningen av samtliga föroreningar till Lilla Värtan att minska.

Planprocess

Samrådet

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Planförslaget och MKB sändes ut på samråd under perioden 2018-09-19 - 2018-10-31. Förslaget har kungjorts på kommunens anslagstavla och genom annons i dagstidning den 19 september 2019 (DN/SvD). Samrådsförslaget visades i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Samrådsmöte hölls 2018-10-11 på Folkkulturcentrum i Hjorthagen där ca 20 personer närvarade, fördelningen var ungefär hälften mellan män och kvinnor. Totalt har 36 yttranden inkommit, varav nio från privatpersoner.

Samlade synpunkter

Nedanstående är en övergripande sammanställning av synpunkter som inkommit i samrådet, för utförligare beskrivning se samrådsredogörelsen.

Allmänna synpunkter, arkitektur och gestaltning

Stockholm Exergi vill utveckla sin verksamhet ytterligare, Försvarmakten har synpunkter kring placering av högre byggnader och Länsstyrelsen anser att kommunen bättre ska beskriva upphävet av strandskyddet. Ett antal privatpersoner ställer sig negativa till att ytterligare utveckla verksamheten i hamnen och har främst synpunkter kring buller, risk, trafik, störningar och hur samrådet annonserats. Ett par remissinstanser och några privatpersoner vill se motivering till varför cementsilon och produktionsanläggningen är så höga och att gestaltningen för dessa bör bearbetas vidare.

Riksintressen

Länsstyrelsen och Trafikverket hänvisar till att riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse pågår och kan inte bedöma detaljplanens påverkan på det framtida riksintresset. När Loudan läggs ned är Energihamnen tänkt att ta över delar av behovet av drivmedelslagring för kris- och krigsberedskap. Länsstyrelsen menar att det måste utredas vidare så att förutsättningarna för den plats som föreslås för detta inom planområdet är lämplig. Om detta inte sker menar Länsstyrelsen att riksintresset Stockholms hamn inte tillgodoses.

Kulturmiljö, stads- och landskapsbild

Flertalet remissinstanser anser att platsen är acceptabel för industriverksamheter ur kulturhistorisk synvinkel. Stadsmuseet anser att den föreslagna höjden på två platser innebär en alltför uppdriven skala och bedömer förslaget som förvanskande av stadsbilden. Länsstyrelsen bedömer att cementsilon har störst påverkan på riksintresseuttrycket stadssiluetten men inte påtagligt skadar riksintresset. Länsstyrelsen m.fl. bedömer att en rivning av befintliga cisterner kan påverka de kulturhistoriska värdena negativt men att riksintresseuttrycken inte påtagligt skadas då dessa fortfarande är avläsbara.

Trafik och spårreservat

Flertalet remissinstanser är positiva till att Norra Hamnvägen upprustas. Trafikkontoret beskriver samtidigt att de inte finns medel avsatta för det. Trafikkontoret vill utreda om tredje tvärgatan kan bli kvartersmark och Stockholm Exergi anser att angränsning till en av deras befintliga byggnader inte är möjlig i förslaget. Trafikförvaltningen beskriver att det ännu inte finns ett beslut om spårväg. Vidare anser de att spårvägens dragning bör studeras vidare för att inte påverka planeringen av Ropsten och att spårreservatets läge medför flera risker som behöver hanteras i kommande processer.

Risk, säkerhet och räddningstjänst

Samrådssynpunkterna är omfattande i sin beskrivning av behov kring fortsatt riskutredningsarbete. Länsstyrelsen och Brandförsvaret menar att planförslaget innebär att bebyggelsen riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och att det finns många frågor som behöver utredas vidare innan förslaget slutligt kan bedömas. Flertalet remissinstanser menar att riskutredningen behöver uppdateras avseende bl.a. påseglingsrisk, dominoanalys, antagonistiska hot, olycksscenario och behov av skyddszoner. Brandförsvaret anser att planhandlingarna bättre behöver beskriva hur en insats i området blir möjlig vid en olycka och att frågor som räddningsvägar, släckningssystem, trädplanteringar och tillgänglighet behöver utredas vidare.

Buller

Flera remissinstanser menar att planhandlingarna måste visa att det finns förutsättningar att klara riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller samt riktvärdena för lågfrekvent buller vid befintliga bostäder. En sammanvägd bedömning av bullersituationen efterfrågas också.

Mark och teknisk försörjning

Länsstyrelsen menar att markens geotekniska förutsättningar behöver utredas vidare innan markanvändningen kan bedömas som lämplig. Fler remissinstanser menar att markföroreningar i området behöver studeras vidare. Vidare anser flera remissinstanser att de dagvattenlösningar som beskrivs i planen är bra men att konsekvenserna för dessa behöver beskrivas ytterligare bl.a. avseende fördröjning och påverkan på befintligt ledningsnät. Länsstyrelsen kan inte bedöma om planförslaget riskerar att medföra att miljö kvalitetsnormerna för recipienten Lilla Värtan inte kan följas samt anser att planhandlingarna behöver redovisa konsekvenser utanför planområdet vid 100årsregn och att lägsta grundläggningsnivå behöver beaktas för bebyggelsen inom planområdet.

Övriga frågor

Lantmäterimyndigheten anser att detaljplanen inte tydligt redovisar konsekvenser för fastighetsindelningen och vilka nödvändiga rättigheter som krävs för att alla fastigheter ska fungera självständigt och tillsammans samt har flera synpunkter på planbestämmelser. Ellevio kan behöva ytterligare stöd för elnätsstationer och Stockholm Vatten och Avfall kan behöva planstöd för en ny pumpstation.

Föreslagna förändringar

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

- Beskrivning av och eventuell bearbetning utifrån riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse
- Förutsättningarna för drivmedelslagring som delvis ska kunna verka för kris- och krigsberedskap
- Gestaltning av cementsilon och detaljplanens planbestämmelser så att en hög gestaltningsnivå kan säkerställas när förändringar i området sker över tid
- Att tillräckligt planstöd ges för att upphäva strandskyddet
- Tydliggöra möjligheterna att upprusta Norra Hamnvägen
- Uppdatera Trafik-PM
- Behov av skydds- och bevarandebestämmelser för expeditionsbyggnaden

- Se över möjlighet att utöka kajplats inom Stockholm Exergis samt möjliggöra angöring till befintlig byggnad inom kvarteret Alexandria
- Utredda förutsättningarna för att Tredje tvärgatan kan planläggas som kvartersmark
- Tillsammans med Trafikförvaltningen utreda behov av förändringar i detaljplanen för att ge rätt stöd till framtida spårväg
- Fördjupad riskutredning med egna beräkningar samt dominoeffektanalys. Riskanalysen inkluderar påseglingsrisker på såväl kajer som på Lidingöbron. Resultatet från Trafikförvaltningen egna riskutredning tas med i utredningsarbetet. Förslag på riskreducerande åtgärder kopplat till olycksrisker utreds, beskrivs i planhandlingarna, och vid behov utformas som planbestämmelser.
- Bullerutredningen uppdateras. Förutsättningarna att klara riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller samt riktvärdena för lågfrekvent buller vid befintliga bostäder kommer att redovisas. Utredningen kompletteras med en sammanvägd bedömning.
- Planhandlingarna och MKB kompletteras med beskrivning av markens lämplighet kopplat till ras- och skredrisker
- Planhandlingar och MKB kompletteras med beskrivning av föroreningar i mark, grundvatten och sediment.
- Planhandlingar och MKB kompletteras med beskrivning av lägsta grundläggningsnivå och risker med översvämning till följd av havsvattennivåhöjning
- MKB uppdateras med beskrivning av den förorenade markens påverkan på dagvattenkvalitet och vad det kan innebära för vattenkvaliteten i Lilla Värtan
- Säkerställa att detaljplanen ger rätt stöd för framtida fastighetsbildning och att nödvändiga rättigheter möjliggörs för de delar som ska vara gemensamma. I samband med det kan planbestämmelser ses över.
- Utredda möjligheten att utöka plangränsen vid Lidingövägen för att undvika risken för framtida planavvikelse
- Utredda placering och behov av ytterligare elnätsstationer
- Placering av en ny pumpstation studeras inom kvarteret Port Said

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

Tidplan

Tidplanen kan komma att ändras beroende på i vilken omfattning riksintresseprecisering för Östlig förbindelse påverkar planförslaget. I regeringens beslut 2018 om nationell plan för infrastrukturen finns inte projektet Östlig förbindelse med, vilket innebär att Trafikverket har avbrutit arbetet med utredning och projektering av vägförbindelsen. I samband med att projektet avbryts genomför Trafikverket riksintresseprecisering. Trafikverket bedömer att preciseringen ska vara klar under slutet av 2019. Lidingövägen och Ropstens trafikplats, som båda ingår i preciseringen, ligger i direkt anslutning till planområdet. Detaljplaneförslaget är anpassat efter de förslag som Trafikverket presenterat för vägförbindelsen men själva preciseringen kan medföra ytterligare behov av skyddsavstånd och funktioner. Varken kontoret eller berörda remissinstanser kan bedöma hur planeringen av Energihamnen påverkas innan riksintressepreciseringen är genomförd. Detta blir en förutsättning för att ställa ut detaljplanen på granskning, som tidigast under första kvartalet 2020.

Genom Cementas flytt från Lövholmen till Energihamnen möjliggörs byggnation av fler bostäder i ett attraktivt läge nära vatten och kollektivtrafik i Liljeholmen. Detaljplanernas tidplaner samordnas. Avtal med Cementa om flytten till Energihamnen är villkorat att det blir bostäder i Lövholmen, vilket innebär att tillträde till marken i Energihamnen inte kan ske om inte Lövholmens detaljplan vunnit laga kraft.

Kontoret gör utifrån ovanstående följande bedömning kring tidplan.

Granskning kvartal 1 2020

Antagande kvartal 3 2020

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Energihamnen är ett av få kvarvarande hamnområden i Stockholms innerstad och bedöms vara mycket viktigt för att säkerställa Stockholms energiförsörjning på lång sikt. Detaljplanen möjliggör också utbyggnad av resursstark kollektivtrafik och friställande av mark på andra håll i staden för kontors- och bostadsbyggande.

De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget och menar att en utveckling av området i enlighet med samrådsförslaget är positivt. Samtidigt framförs synpunkter i sak som bekräftar de komplexa konsekvenser som uppkommer när ett befintligt verksamhetsområde förtätas med tung industri bl.a. avseende risk och säkerhet, kulturmiljö,

bullerhantering, vattenmiljö, fastighetsrättsliga frågor och utrymmesbehov. Andra komplexa planeringsutmaningar rör bl.a. Östlig förbindelse, stadens behov av drivmedelslagring inom planområdet och spårvägsreservatets gränser.

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.

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

SLUT