

Granskningsutlåtande detaljplan för Neapel 3 m.fl. i stadsdelen Ladugårdsgärdet, S-Dp 2018-00406 (kontor, centrumändamål, torg, hamnverksamhet)

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Granskning.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	4
Remissinstanser	4
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	37
Besvärberättigade	39
Övriga.....	39
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	40
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	40

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra kontorsbebyggelse, hotell, centrumändamål, parkering, nya offentliga rum i anslutning till vattnet samt att bevara och skydda kulturmiljövärden i delar av kvarteret Neapel 3. Detaljplanen syftar vidare till att ge plats för utbyggd kollektivtrafik på land och i vatten, säkerställa mark för hamnverksamhet och teknisk infrastruktur samt i delar av planområdet upphäva strandskyddet.

En miljökonsekvensbeskrivning enligt plan- och bygglagen och miljöbalken har upprättats.

Planförslaget skickades ut för granskning 2020-04-08 – 2020-05-12.
Under granskningen har 21 yttranden inkommit.

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller att preciseringen av riksintresset för hamnverksamheten fortfarande pågår, fortsätta att beakta buller samt önskemål om mer flexibel byggrätt kopplat till hamnverksamheten, säkerställa kopplingen till risker gällande transporter med farligt gods, större beaktande av kulturmiljön och bevarande av kvarter D1, Pirhusets utformning och höjd, borttagandet av bostäder i nuvarande planförslag, beaktande av luftemissioner, geoteknik, sjöfart, föroreningar och elförsörjning. Därtill efterfrågas också diverse förtydliganden kopplat till upphävande av strandskydd. Ett fåtal sakägare, en bostadsrättsförening och en boende, lyfter också i huvudsakliga delar det ovan nämnda.

Trafikverket har meddelat att det inte ser några hinder gällande en ändring av riksintresset och att det därmed inte föreligger någon konflikt mellan riksintresset hamn och föreliggande detaljplan. Stadsbyggnadskontoret delar Trafikverkets bedömning. Ett officiellt beslut väntas innan årsskiftet 2020/2021. Vidare har vissa yttranden föranlett såväl framtagandet av en handlingsplan för hantering av föroreningar samt smärre revideringar och förtydliganden i riskutredningen, dagvattenutredningen, bullerutredningen samt miljökonsekvensbeskrivning. Revideringarna och förtydligandena har därefter i tillämpliga delar förts in i planbeskrivningen. I vissa fall har yttrandena medfört ändringar på plankartan.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- Skyddsbestämmelser mot störning (m3-m4) inom kvarteret Hangö, kopplat till transporter med farligt gods.
- Generell skyddsbestämmelse mot störning inom kvarteren Hangö och Neapel (D1), kopplat till såväl transporter med farligt gods som till eventuell risk för luftemissioner från hamnverksamheten.
- Generell utförandebestämmelse inom vissa delar av planområdet, avseende att ny bebyggelse ska utföras med förstärkande grundläggning.
- Att Södra hamnbassängen och dess passagerargångar får uppföras till en totalhöjd om 20 meter, jämfört med tidigare reglering om 15 meter.
- Förtydliganden i såväl utförande- som administrativa bestämmelser, kopplat till föroreningsrisker i mark- och grundvatten.
- Att strandskyddet ej upphävs inom vattenområde W1.
Motiven till upphävande av strandskyddet har förtydligats.

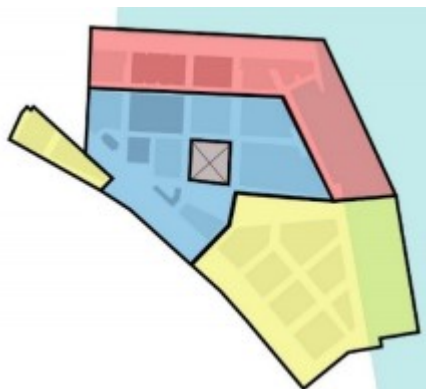
Vissa av inkomna yttranden bedöms kunna bemötas utifrån redan befintligt underlagsmaterial och utifrån en sammantagen avvägning. Likaså bedöms vissa av yttrandena beröra beaktanden som aktualiseras först under efterföljande projekteringsskeden. Stadsbyggnadskontoret bedömer sammantaget att nuvarande planförslag är väl avvägt och på lämpligt vis har beaktat inkomna yttranden.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Denna detaljplan är en del av ett större stadsutvecklingsområde, Södra Värtan. Detaljplanen möjliggör för ca 110 000 kvm tillkommande ytor för bland annat kontorsbebyggelse och centrumändamål samt ca 23 000 kvm nya offentliga rum i anslutning till vattnet. Vidare säkerställs att kulturmiljövärden i delar av kvarteret Neapel 3 bevaras och skyddas, att kajområden tillgängliggörs samt att teknisk infrastruktur och hamnverksamhet möjliggörs.

Detaljplanen för hela Södra Värtan, dnr 2015-08816, sändes ut på samråd 2016-12-20 - 2017-02-10. Efter samrådet delades detaljplanen i tre separata planer. Aktuell detaljplan är röd i illustrationen nedan.



Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2020-04-08 – 2020-05-12. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2020-04-08. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset på Flemminggatan 4 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten, Dnr 2018-00406.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har lämnat ett samrådsyttrande över planförslaget för Antwerpen 2 m fl, Södra Värtan den 16 mars 2017 och framförde då synpunkter gällande markföroreningar, miljökvalitetsnormer för vatten, risker avseende människors hälsa och säkerhet med hänsyn till påsegling och transporter med farligt gods, översvämning och geoteknik samt riksintresse för kommunikationer, kulturmiljö och Kungliga Nationalstadsparken.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen lämnar i detta yttrande synpunkter på följande ingripandegrunder:

- Människors hälsa och säkerhet avseende förorenad mark, farligt gods och geoteknik,
- Riksintresse för kommunikationer sjöfart enligt 3 kap 8 § miljöbalken (MB) samt
- Miljökvalitetsnormer för vatten och strandskydd.

En precisering av riksintresset Stockholms hamn enligt 3 kap 8 § MB pågår för närvarande. Länsstyrelsen avser att återkomma med kompletterande synpunkter berörande riksintresset samt övriga frågor som påverkas av detta, såsom påseglingsrisker.

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar medföra att föreslagen användning blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende förorenad mark, farligt gods och geoteknik, samt avseende miljökvalitetsnormer för vatten.

Vidare behöver kommunen utveckla sitt ställningstagande avseende strandskydd och säkerställa att riksintresse för sjöfart inte begränsas. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Länsstyrelsen framför även synpunkter på fördjupning av miljökonsekvensbeskrivningen då denna behandlar frågor av betydelse för påverkan på omgivningen utifrån allmän synpunkt, även om dessa synpunkter inte infaller under Länsstyrelsens prövningsgrunder.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

*Rikssintressen***Stockholms hamn – rikssintresse enligt 3 kap. 8 § MB**

Detaljplanen står i konflikt med rikssintresse för Stockholms hamn enligt 3 kap. 8 § MB. En översyn av rikssintresset pågår.

Länsstyrelsen avvaktar beslut om precisering av rikssintresset innan vi avger yttrande berörande detta.

Sjöfart – rikssintresse enligt 3 kap. 8 § MB

Länsstyrelsen förutsätter att åtgärder som förändrar eller begränsar rikssintresse för sjöfart inte kommer till stånd enligt yttrande från Sjöfartsverket.

Miljökvalitetsnormer för vatten

I samrådet efterfrågade Länsstyrelsen en komplettering av planbeskrivningen med en bedömning av planens påverkan på recipienten samt att kommunen skulle förtydliga att planen medverkar till att miljökvalitetsnormerna för vatten följs.

Dagvattenutredningen (Sweco 2020-03-26) visar att transporter av mängden föroreningar från planområdet till Lilla Värtan minskar efter genomförd exploatering. Länsstyrelsen saknar emellertid en beskrivning av hur planerade åtgärder avseende markföroreningar, översvämningsrisk och lokalt omhändertagande av dagvatten inverkar på möjligheterna att följa miljökvalitetsnormerna för vatten i recipienten. Eftersom det finns rikligt med markföroreningar inom planområdet är det enligt Länsstyrelsen nödvändigt att även ta hänsyn till de föroreningar som kan transporteras till recipienten. Avseende översvämningsriskerna i närområdet, beskrivs dessa visserligen i dagvattenutredningen, men utan att belysa hur de olika åtgärderna påverkar tillståndet i Lilla Värtan och möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna. Länsstyrelsen saknar en analys av påverkan på miljökvalitetsnormerna på miljökvalitetsfaktornivå. Kommunen behöver redovisa påverkan på miljökvalitetsfaktornivå för de relevanta parametrarna, med beaktande av föreslagna åtgärder, förekomsten av markföroreningar samt översvämningsproblem. Länsstyrelsen kan inte med den nu presenterade beskrivningen bedöma om det som planeras kommer att vara tillräckligt. Planbeskrivningen behöver därför tydliggöra vad som krävs för att miljökvalitetsnormerna för Lilla Värtan ska kunna följas på sikt.

Strandskydd

Kommunen skriver i granskningshandlingarna att inget strandskydd råder inom planområdet eftersom det redan var planlagt då strandskyddslagen stiftades, men att strandskydd återinträder vid planläggning.

Enligt 10 a § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken *inträder* strandskydd när en fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan upphävs eller ersätts av en ny detaljplan enligt PBL. Det gäller även när en detaljplan för ett område som tidigare har omfattats av en fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan upphävs eller ersätts av en ny detaljplan, vilket är fallet för den del av området som omfattas av Pl 8399, fastställd 1986. Kommunen skriver vidare att planens genomförande kräver att strandskydd upphävs inom hela planområdet, det vill säga kvartersmark, allmän platsmark och vattenområde och grundar sitt ställningstagande på 7 kap 18 c § punkt 1, 3, 5 och 6 i miljöbalken.

Länsstyrelsen bedömer att ett upphävande för kvartersmarken kan ske utifrån 7 kap 18 c § punkt 1, det vill säga att området tagits i anspråk på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Med hänsyn till denna bedömning saknas skäl för Länsstyrelsen att pröva övriga av kommunen anförda särskilda skäl för ett upphävande inom kvartersmarken.

Länsstyrelsen ifrågasätter dock att punkt 6, *Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse*, skulle kunna vara tillämplig utifrån kommunens redovisning. Av motiven till bestämmelsen (prop. 2008/09:119) framgår att det måste vara fråga om mycket speciella omständigheter som är mer eller mindre unika till sin karaktär. Länsstyrelsen kan dock inte finna att det föreligger några särskilda skäl för att upphäva strandskyddet inom det öppna vattenområdet, W1.

Ett vattenområde som avses vara öppet kan även fortsättningsvis ligga inom strandskydd. Motiv till att upphäva strandskyddet kan därför inte anses väga tyngre än strandskyddsintresset inom denna del. Ingen av de av kommunen anförda punkterna motiverar ett upphävande inom område W1.

Inom vattenområde W3 (öppet vattenområde, brygga får anordnas) och W2 (öppet vattenområde, dykdalber får anordnas) bedömer Länsstyrelsen att punkt 3, *Området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området*, utgör särskilda skäl för ett upphävande, utifrån de skäl som kommunen anfört avseende angöring för kollektivtrafik. Vidare avser kommunen upphäva strandskyddet

inom allmän platsmark som planeras för torgytor, vilket Länsstyrelsen ställer sig frågande till. Den del av planområdet som idag utgör park avses bebyggas och kommer då att mista sin nuvarande betydelse som tillgänglig grönyta för allmänheten. Länsstyrelsen saknar skäl för upphävande av strandskyddet i dessa delar. Kommunen behöver inför det fortsatta arbetet reflektera över om planens innehåll i alla delar motiverar ett upphävande av strandskyddet, särskilt vad avser W1- området och allmän platsmark, och tydliggöra skälen för upphävande. Vidare ska upphävande av strandskydd framgå av plankartan varför kommunen tydligt bör redovisa inom vilka områden på plankartan strandskyddet upphävs och markera dessa med en administrativ bestämmelse.

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

Nu aktuell detaljplan utgör del av den detaljplan för Antwerpen 2 med flera, Södra Värtan, som var på samråd i början av 2017. Enligt samrådsförslaget planeras bostäder i direkt anslutning till nu aktuellt planområde, detaljplan för Neapel 3 med flera. Inom planområdet för Neapel 3 med flera har tidigare verksamheter medfört utsläpp i mark och grundvatten från bland annat oljehantering. Kommunen redogör i planbeskrivningen för hur föroreningar i jorden ska tas om hand och hur de jämförs med de platsspecifika riktvärden som tagits fram. För grundvatten utförs kontrollprovtagning enligt kontrollprogram (Kontrollprogram för omgivningspåverkan, Södra Värtan, Norra Djurgårdsstaden, årsrapport för provtagning av yt och grundvatten 2019, 2020-04-20). Programmet redovisar halter av metaller och petroleumkolväten (PAH-er) som ligger över tillämpade jämförelsevärden (larmnivåvärden i Norra Djurgårdsstaden) i grundvattnet. Enligt planbeskrivningen ska, där föroreningar i grundvattnet överskrider larmnivåer och/eller flyktiga ämnen påträffas i jord, källarmur och bottenplatta utföras med gastät konstruktion.

Länsstyrelsen förordar att inte enbart tekniska lösningar används, då dessa har en begränsad livslängd och behöver följas upp med regelbundna kontroller. Om föroreningar i halter upp mot larmnivå förekommer behöver enligt Länsstyrelsen ytterligare åtgärder genomföras. Länsstyrelsen har emellertid inte sett någon beskrivning av hur eventuella föroreningar i grundvattnet skulle kunna tas om hand. I de underlag som Länsstyrelsen fått ta del av går det inte heller att se att hela planområdet är provtaget, exempelvis har provtagning inte skett under byggnader. PAH-er är cancerogena och flyktiga, vilket gör att de genom ånginträngning kan komma in i byggnader och orsaka risker för människors hälsa. För att undanröja denna risk inom hela planområdet behöver

undersökningar även genomföras under befintliga byggnader med hänsyn till flyktiga ämnen. Om provtagning inte genomförs i hela planområdet behöver kommunen redogöra för vilka osäkerheter och risker detta medför. En riskutredning genomförd 2015 ska enligt miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) revideras och vidare undersökningar ske avseende förekomst av flyktiga föroreningar. Eventuell påverkan från klimatförändringar ska enligt MKB utredas. Utifrån den information som finns i planbeskrivningen, miljökonsekvensbeskrivningen och redovisat kontrollprogram anser Länsstyrelsen att kommunen inte har visat att marken kan bli lämplig för planerad markanvändning. Planbeskrivningen behöver kompletteras med information om de föroreningar som överskrider tillämpade jämförvärden och bedöma eventuella risker som är kopplade till dessa. Eventuell påverkan från klimatförändringar på föroreningsspredning behöver klargöras. Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att säkerställa markens lämplighet innan detaljplanen antas.

Farligt gods

I planområdet ingår Första Bassängvägen där transporter av farligt gods förekommer. I samrådsskedet reglerades skyddsåtgärder för att minska riskerna för påverkan på människors hälsa och säkerhet vid en eventuell olycka med farligt gods. I granskningsskedet har delar av planområdet gjorts om och nämnda skyddsåtgärder har lyfts ut från plankartan. I riskutredningen (RiskTec, 2020-02-28) tillhörande granskningsskedet redovisas att individrisknivån är låg längsmed Södra Hamnvägen/Tegeluddsvägen och med bakgrund av de låga individrisknivåerna har ingen ansats gjorts att analysera samhällsriskerna.

I riskutredningen redovisas inte antalet transporter med farligt gods längsmed Första Bassängvägen, som utgör en förbindelse mellan Hamnpirsvägen och Södra Hamnvägen. Då risknivåerna utmed de större vägarna Södra Hamnvägen och Tegeluddsvägen bedöms vara låga, är det rimligt att anta att detta även gäller för Första Bassängvägen. I riskutredningen bedöms, med hänsyn till den låga risknivån utmed Första Bassängvägen samt att det planeras kontorsbebyggelse närmast vägen, att behovet av riskreducerande åtgärder där är mycket begränsat. Avståndet mellan föreslagna kontorsbyggnader och väg utgör dock ett stort avsteg från Länsstyrelsens rekommendationer.

Länsstyrelsen kan konstatera, utifrån det som presenteras i riskutredningen, att det råder stor osäkerhet kring vilka risker från transporter med farligt gods som planområdet kommer att utsättas för i framtiden. Med denna ovisshet, samt med beaktande av det korta avståndet mellan bebyggelse och Första Bassängvägen, anser

Länsstyrelsen att det är motiverat att kommunen reglerar någon form av riskreducerande åtgärder i plankartan. Utifrån hur planområdet är utformat kan Länsstyrelsen inte utesluta att en olycka med farligt gods på Första Bassängvägen skulle kunna innebära risker för människor som vistas i byggnader intill vägen. Vidare vill Länsstyrelsen hänvisa till Trafikverkets yttrande avseende pågående riksintresseprecisering. Kommunen bör i den fortsatta planeringen ta hänsyn till om en precisering av riksintresset kan innebära förändringar i hantering av farligt gods och om denna förändring i så fall kan påverka antalet transporter förbi planområdet.

Geoteknik

I planbeskrivningen redovisar kommunen att risken för ras och skred inom planområdet bedöms som liten då området är plant och under förutsättning att erforderliga förstärkningsåtgärder utförs. Ett genomförande av planen kommer innebära större belastning på marken. I PM-Geoteknik (Exploateringskontoret 2018-04-24) är området indelat efter markförhållanden och behov av geotekniska förstärkningsåtgärder. Aktuellt planområde ingår i fyra områden med olika geotekniska förutsättningar. Länsstyrelsen anser att dessa områden, dess förutsättningar samt vilka förstärkningsåtgärder som krävs behöver säkerställas och redovisas i planbeskrivningen.

Påseglingsrisker

Länsstyrelsen inväntar pågående precisering av riksintresset Stockholms hamn och avser därför lämna yttrande avseende om risker kopplat till påsegling och risker för de som vistas i byggnader och på kajen, när preciseringen är slutförd.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

Länsstyrelsen vill även framföra följande synpunkter av rådgivande karaktär avseende miljökonsekvensbeskrivningen, då denna handling arbetats om eftersom planområdet minskats och då några av synpunkterna kan vara ett stöd för kommunen i plangenomförandet.

Miljökonsekvensbeskrivning

I fördjupning av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är *Stads och landskapsbild* en av de aspekter som tas upp. I denna ingår *Riksintresse för kulturmiljövård Stockholms innerstad med Djurgården (AB115)*. Bedömningarna som presenteras i MKB synes vara direkt hämtade ur framtagna underlag. Länsstyrelsen efterfrågar en självständig bedömning i MKB:n, där kommunen tar ställning utifrån de utpekade uttrycken i riksintresset. Kommunen hänvisar till propositionen 1994/95:3 och skriver att skyddet för Nationalstadsparken inte hindrar etablerade verksamheter inom eller

intill Nationalstadsparken från att fungera och utvecklas i anslutning till tidigare ianspråktaga områden. Den skrivningen i propositionen avser endast befintliga verksamheter som fanns när Nationalstadsparken bildades.

Avseende grönstruktur redovisas planer på att bygga upp en ny sådan med parker och grönska på torg och längs gator, samt i kvarteren på gårdar och tak. Detta är positivt, men det anges inte närmare vad denna ska bestå av för att förstärka kopplingen mellan norra och södra Djurgården annat än att artval bör ske utifrån de naturliga förutsättningarna i området och dess omgivning. Det är väsentligt att prioritera arter och sorter av arter som är naturligt förekommande och som bidrar till den naturliga biologiska mångfalden i Nationalstadsparken. Fokus bör ligga på ek i trädskiktet då Nationalstadsparken utgör länets viktigaste kärnområde för äldre ekmiljöer. Länsstyrelsen förutsätter att ekologisk expertis anlitas vid artval och planering av grönytor för att utveckla det svaga sambandet mellan norra och södra Djurgården.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Rikssintresset Stockholms hamn

Stadsbyggnadskontoret noterar att Länsstyrelsen ämnar inkomma med ett kompletterande yttrande gällande rikssintresset Stockholms hamn. Trafikverket har meddelat att det inte ser några hinder gällande en ändring av rikssintresset och att det därmed inte föreligger någon konflikt mellan rikssintresset hamn och föreliggande detaljplan. Stadsbyggnadskontoret delar Trafikverkets bedömning. Ett officiellt beslut väntas, i enlighet med besked från Trafikverket som kontoret erhållit efter granskningsperiodens slut, innan årsskiftet 2020/2021. Ett godkännande av detaljplanen i Stadsbyggnadsnämnden kan ske innan det officiella beslutet kommit till stånd.

Rikssintresset sjöfart

Stadsbyggnadskontoret har i detta granskningsutlåtande svarat Sjöfartsverket följande: Kontoret konstaterar att måttangivelser för de befintliga vattenområden som avses övergå till kvartersmark redan har redogjorts för inom ramen för tidigare tillståndsansökan för vattenverksamhet. Föreliggande planförslag med tillhörande utbyggnadsomfattning i nuvarande vattenområden är helt i enlighet med vad som tidigare sökts tillstånd för. I fråga om sjöfartssäkerhet har förslaget beaktat utförda simuleringsstudier med rekommendationer till dimensionering av påseglingsskydd (SSPA 2017-03-16), vilket också säkerställs i plankartan.

Frågor om berör uppdateringar av sjökort hanteras inte av Stockholms stad och inom ramen för planarbetet.

Miljökvalitetsnormer

I framtagna dagvatten- och klimatanpassningsutredning (Sweco 2020-03-26, rev. 2020-09-25) för planområdet anges sedan tidigare att planförslaget beaktar att recipienten Lilla Värtan ska kunna uppnå en måttlig ekologisk status och en god kemisk status fram till 2027 och att de nuvarande halterna inte får öka för att uppnå dessa mål. Detta i enlighet med framtagna dagvatten- och klimatanpassningsstrategi för Södra Värtan (Sweco 2016-10-14, rev. 2018-01-31). Föroreningsberäkningar för planområdet redovisar sedan tidigare att alla föroreningsmängder minskar jämfört med innan exploatering när de föreslagna dagvattenanläggningarna byggs i samband med exploateringen.

I utredningen förtydligas numera att planförslaget, avseende dess konsekvenser för markföroreningar, översvämningsrisk och lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) sammantaget inverkar positivt på möjligheterna att följa miljökvalitetsnormerna för vatten i recipienten Lilla Värtan eftersom dagvatten från de mest förorenade gatorna leds till växtbäddar och skelettjordar. Den påtagliga minskningen av belastningen säkerställs i sin tur av att grönytefaktor är obligatoriskt inom kvartersmark samt av att underhållsplaner finns för både kvartersmark och allmän platsmark.

I förtydligandet framgår också att inga negativa förändringar av miljökvalitetsnormer bedöms kunna uppstå på miljökvalitetsfaktornivå, avseende såväl ekologiska, fysiska/kemiska respektive hydromorfologiska, detta mot bakgrund av att belastningen de facto minskar.

I stadens nyligen framtagna handlingsplan för hantering av föroreningar inom Detaljplan Neapel 3 m.fl. (Exploateringskontoret 2020-10-28) framgår också sammanfattningsvis att planerade och stegvisa utrednings- och åtgärdsinsatser bidrar till att säkerställa att föroreningar i mark och grundvatten inte negativt påverkar möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för Lilla Värtan, vilket också bekräftas av den reviderade miljökonsekvensbeskrivningen.

Handlingsplanens och dess innehåll framgår även under svarsrubriken *Förorenad mark* (se nedan).

Avslutningsvis bedöms också översvämningsrisken, och dess konsekvenser under byggtiden, vara hanterad genom att en stor översvämningsyta anläggs inom kvarteret Narvik. Därmed kommer

extremregn att tas omhand och sedimentera i så stor utsträckning som är byggtekniskt möjligt innan utsläpp sker via bräddledning.

Strandskydd

Stadsbyggnadskontoret avser förtydliga i planhandlingarna vilka specifika paragrafer som bedöms tillämpliga inom ramen för upphävande av strandskyddet inom respektive del av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontoret avser vidare att undanta vattenområdet W1 från upphävande av strandskyddet, utifrån länsstyrelsens ovanförda bedömning.

Stadsbyggnadskontoret noterar länsstyrelsens bedömning att 7 kap 18 § p.1 respektive p.3 anses tillämpligt för upphävande av strandskydd inom kvartersmark respektive vissa vattenområden (W2, W3).

Stadsbyggnadskontorets bedömer i första hand att ett upphävande av strandskyddet behöver komma till stånd för den del som nyttjats som grönyta, men som reglerats som kvartersmark i gällande detaljplan, och som enligt föreliggande planförslag fortsatt avses utgöra kvartersmark och bebyggas. Vidare bedöms ett upphävande inom planerade torgytor med tillhörande funktion som påkörningsskydd motiverat, utifrån 7 kap 18c § p. 3 och 5. Torgytan tillika kajkonstruktionen utgör primärt ett störningsskydd utifrån sjöfartssäkerhet, där anläggningen behöver dimensioneras för att skydda bebyggelsen från påseglingsolyckor från farleden, vilket bedöms föranleda ett upphävande enligt punkt 3 i de särskilda skälen enligt ovan. Den omfattande omdaning som behövs för att tillskapa och anlägga påkörningsskyddet med ovanliggande torg motiverar att strandskyddet upphävs. Dessa motiv avses förtydligas i planbeskrivningen.

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

I den framtagna handlingsplanen för hantering av föroreningar inom Detaljplan Neapel 3 m.fl. (Exploateringskontoret 2020-10-28) anges den stegvisa exploateringsprocessen, kopplat till hanteringen av föroreningar, och inbegriper redan utförda respektive kommande utredningsinsatser samt genomförandeinsatser.

Exempelvis anges att en reviderad platsspecifik miljö- och riskbedömning kommer tas fram under Q4 2020 och där dess tillhörande platsspecifika riktvärden (PSRV) *inte* kommer förutsätta att grundläggningen utförs gas- och vattentätt. Istället avses sådan grundläggning endast utgöra en extra säkerhetsåtgärd och då i enlighet med plankartans reglering. Separata miljö- och

riskbedömningar kommer också tas fram för de befintliga byggnaderna med avseende på flyktiga föroreningar. Beträffande hantering av föroreningar i grundvattnet så anges i handlingsplanen att kommande utredningsinsatser inbegriper porgasmätning på blivande kvartersmark, installation av ytterligare grundvattenrör med tillhörande provtagning.

Utifrån den reviderade miljö- och riskbedömningen med tillhörande åtgärds mål görs sedan särskilda åtgärdsutredningar i händelse av föroreningshalten överskrider åtgärds målen vid provtagning av grundvatten alternativt schaktbottenprover. I fråga om schaktmassor i stort kommer dessa att behöva fraktas bort oavsett och därigenom kunna hanteras isolerat vid deponi. Vidare redogör handlingsplanen för att de stegvisa utredningsinsatserna löpande samråds med tillsynsmyndigheten, vilket bland annat resulterar i saneringsanmälningar och sedermera beslut med myndighetens förslag på åtgärds lösningar, framtagna och entreprenadspecifika PM samt miljökontrollprogram (MKP) som också ska godkännas av tillsynsmyndigheten. Sådant PM samt KMP kommer sedan styra det utförda entreprenadarbetet.

Handlingsplanens innehåll samt bedömda påverkan för att på lämpligt vis löpande bevaka och hantera föroreningar kommer framgå i fördjupad miljökonsekvensbeskrivning. Planbeskrivningen förtydligas i enlighet med ovannämnda förtydliganden.

Farligt gods

Stadsbyggnadskontoret har utifrån länsstyrelsens synpunkter haft förnyad kontakt med riskutredaren och byggaktören kring huruvida behov av riskreducerande åtgärder föreligger.

Utifrån förtydligande i riskutredningen (RiskTec 2020-02-28, rev. 2020-10-19) införs vissa riskreducerande åtgärder. I byggnadsdelar som inom 15 meter vetter mot Första Bassängvägen ska utrymning vara möjlig i byggnadsdelar som vetter bort från vägen. Fasaderna som vetter mot riskkällan ska utföras i obrännbart material. Friskluftsintag ska placeras bort från riskkällan alternativt på taket. Åtgärderna säkerställs som skyddsbestämmelser på plankartan och förtydligas i planbeskrivningen.

Geoteknik

Slutsatserna i framtaget PM-Geoteknik (exploateringskontoret 2018-04-24), gällande de olika delområdenas markförutsättningar och föreslagna markförstärkningsåtgärder förtydligas i planbeskrivningen. Tillämpligt säkerställande av markförstärkningsåtgärder görs på plankartan.

Påseglingsrisker

Stadsbyggnadskontoret bedömer att den utförda påseglingsutredningen (SSPA 2017-03-16) haft hamnverksamheten som en förutsättning. Stadsbyggnadskontoret noterar att Länsstyrelsen ämnar inkomma med ett kompletterande yttrande i frågan, kontoret bedömer dock inte att en precisering av riksintresset hamn påverkar riskbilden kopplat till påsegling. Påseglingsutredningens rekommendationer på riskreducerande åtgärder utgör skyddsbestämmelser på plankartan.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

Miljökonsekvensbeskrivning

Stadsbyggnadskontoret avser att tydliggöra detta i planbeskrivningen, i enlighet med länsstyrelsens synpunkt.

Lantmäterimyndigheten Stockholms kommun

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar detta.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket hänvisar till tidigare yttrande för kompletterande samråd för Saltkajen i Norra Djurgårdsstaden, gällande vattenverksamhet daterat 2020-02-19 men understryker följande: Sjöfartsverket vill säkerställa att sjöfarten inte påverkas negativt, att tillgängligheten eller manöverutrymmet inte begränsas och vill stämma av detta genom att plankartan alternativt ett sjökortsunderlag kompletteras med måttangivelser på de vattenområden som övergår till att vara allmän plats, det vill säga pir (Saltpiren) inklusive dykdalber och brygga (Värtanbryggan).

För den del av anläggningsfasen som kan komma att påverka fartygstrafiken och sjösäkerheten ska en maritim riskanalys upprättas inkluderande riskreducerande åtgärder.

Sjöfartsverket understryker att inga åtgärder får vidtas eller restriktioner införas i vattenområdet som förändrar eller begränsar tillgängligheten för fartygens möjlighet till säker manövrering och sjösäkerheten i området som berör riksintresset sjöfart, vilket inkluderar både hamn och farled.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att måttangivelser för de befintliga vattenområden som avses övergå till kvartersmark redan har redogjorts för inom ramen för tidigare tillståndsansökan för

vattenverksamhet. Föreliggande planförslag med tillhörande utbyggnadsomfattning i nuvarande vattenområden är helt i enlighet med vad som tidigare sökt tillstånd för. I fråga om sjöfartssäkerhet har förslaget beaktat utförda simuleringsstudier med rekommendationer till dimensionering av påseglingsskydd (SSPA 2017-03-16), vilket också säkerställs i plankartan.

Frågor om berör uppdateringar av sjökort hanteras inte av Stockholms stad och inom ramen för planarbetet.

Lufftartsverket (LFV)

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen. Det åligger byggherren att beställa och bekosta en flyghinderanalys hos LFV för de höga hus som skall uppföras på fastigheten. LFVs flyghinderanalys grundar sig på ICAO:s regelverk som enligt beslut av EU-kommissionen skall gälla som lag inom EU. Om flyghinderanalysen innehåller anmärkningar måste dessa åtgärdas innan bygglov beviljas. Om anmärkningarna är av sådan art att de ej kan åtgärdas får bygglov ej beviljas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar detta och bedömningen är att berörd byggaktör ansvarar för sådan ansökan inför framtida bygglovsprövning.

Skanova AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar i och i anslutning till planområdet och framför att de så långt som möjligt önskar att behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge. Detta för att undvika olägenheter samt kostnader i samband med flytt. Om Skanova tvingas att flytta delar av sin anläggning eller att vidta skyddsåtgärder för att möjliggöra föreslagen ledningsomläggning förutsätter de att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I planbeskrivningens genomförandekapitel anges att respektive ledningsbolag/-ägare avses bekosta eventuella ledningsomläggningar inom planområdet. Avtal kring detta avses tas fram av exploateringskontoret.

Kulturförvaltningen Stockholms stad

Stadsutvecklingsenheten vidhåller sammantaget tidigare framförda synpunkter. Vidare är Stadsutvecklingsenheten av uppfattningen att hela Neapel 3 borde bevaras och ges ett skydd i detaljplanen då det är en mycket karaktäristisk postmodernistisk byggnad utformad för att anspela på hamn- och kryssningsverksamheten. Enheten

konstaterar att det aktuella planförslaget har förändrats från samrådet och att hela ”block 2” nu planeras att rivas. Vad gäller pirbyggnadens höjd i kvarter B konstateras att tidigare synpunkter i samrådsskedet inte har hörtsammats, då föreslagen högsta totalhöjd har gått från 100 m till 94 m i nuvarande förslag. Detta riskerar att konkurrera ut kyrktornen och stadshuset och inverka på Stora Pelousen/Hagaparken i Nationalstadsparken.

Stadsutvecklingsenheten är positiv till att bassängbryggorna med bad har utgått. Dock efterfrågas skydd i detaljplanen för kajens stenskonung vilket även lyftes i samrådsyttrandet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att nuvarande planförslag i huvudsakliga delar har stöd av de särskilda utredningar som gjorts för kvarteret Neapel (Block 1 och 2) och dess kulturvärden, både gällande kulturvärdena i sig och konsekvenserna av en rivning av Block 2 (Nyréns arkitektkontor 2018, 2020b). Den senaste utredningen (2020b) och dess slutsatser, gällande behovet av rivningsförbud samt skydds- och varsamhetsbestämmelser bedöms vara i linje med nuvarande planförslag.

Utifrån vad som framgått av framtagna konsekvensutredning gällande landskapsbilden (Nyréns arkitektkontor 2020a) samt framtagna miljökonsekvensbeskrivning (MKB, Sweco 2020), konstaterar stadsbyggnadskontoret en måttlig/märkbar påverkan på landskapsbilden och riksintressena till följd av planförslaget. Sammantaget bedömer stadsbyggnadskontoret att graden av påverkan likväl bedöms vara acceptabel sett till de olika positiva konsekvenser som planförslaget medför.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet, Stockholms stad
Rådet till skydd för Stockholms skönhet lämnade yttrande i samrådsskedet och var i huvudsak positivt till förslaget. Rådet lyfter att den största förändringen sedan samrådsskedet är att de tidigare föreslagna bostäderna i kvarteren A och D1 har utgått. Rådet beklagar detta och anser att det är av största vikt att en blandad bebyggelse med flera funktioner uppförs på platsen och menar att lite är vunnet ur ett stadslivsperspektiv om ett hamnområde ersätts av endast kontorsbebyggelse. Rådet står därför fast vid synpunkterna från 2017 att bostäder ska återinföras i planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. Kontoret gjorde efter samrådet bedömningen att bostäder inte var lämpligt i relation till riktvärden för verksamhets- och trafikbuller.

Trafikverket Region Stockholm

Trafikverket har lämnat erinran på planförslaget då detaljplanen ligger i konflikt med riksintresset Stockholms hamn. Det pågår en uppdatering av riksintresset vilken kommer att vara klar först efter sommaren 2020. Om det efter uppdateringen inte föreligger en konflikt mellan riksintresset och detaljplanen avser Trafikverket att inkomma med ett kompletterande yttrande i ärendet. I övrigt hänvisar Trafikverket till Sjöfartsverkets yttrande för aktuell detaljplan med ärendenummer 20-01893.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har efter granskningsperiodens slut fört en fortsatt dialog med Trafikverket i frågan om riksintresset hamn. Trafikverket har då meddelat att det inte ser några hinder gällande en ändring av riksintresset och att det därmed inte föreligger någon konflikt mellan riksintresset hamn och föreliggande detaljplan. Stadsbyggnadskontoret delar Trafikverkets bedömning i frågan. Ett officiellt beslut väntas, i enlighet med besked från Trafikverket, innan årsskiftet 2020/2021. Ett godkännande av detaljplanen i Stadsbyggnadsnämnden kan ske innan det officiella beslutet kommit till stånd.

Swedavia Airports

Swedavia har granskat planförslaget och kommit fram till att de planerade byggnaderna med angiven position och maxhöjd inte innebär någon inverkan på flygplatsens verksamhet, och har därmed inga synpunkter på planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar detta.

Miljöförvaltningen Stockholms stad

Miljö- och hälsovårdsnämnden tillstyrkte samrådsförslaget av den större detaljplanen 2017. De synpunkter som då lämnades i samrådsskedet berörde främst de delar av planförslaget som innehöll bostäder och som har utgått i det aktuella planförslaget. Synpunkterna omfattade främst bullerfrågor, allmänna ytor samt ytor för förskolegårdar.

Nämnden framför att aktuellt planförslag innebär höga ljudnivåer vilket kommer att kräva kraftig ljudisolering av fastigheterna och därför bör en planbestämmelse införas om högsta tillåtna nivåer för lågfrekvent buller för kontor. Detta regleras enligt Arbetsmiljöverket, AFS 2005:16. I övrigt har nämnden inget att erinra mot förslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Eftersom högsta tillåtna nivåer för lågfrekvent buller för kontor regleras av Arbetsmiljöverket (AFS 2005:16) införs inte sådana planbestämmelser.

Östermalms stadsdelsförvaltning

Östermalms stadsdelsnämnd har tidigare svarat på detaljplanen Antwerpen 2 m.fl. Södra Värtan, som innehöll hela stadsutvecklingsområdet Södra Värtan. Därefter har planen delats upp i tre delar, varav denna plan Neapel 3 m.fl., är den norra delen. Eftersom detaljplanen för hela utvecklingsområdet redan varit ute på samråd ställs de tre delarna av den ursprungliga detaljplanen ut på granskning direkt. Vanligtvis brukar inte granskningar av detaljplaner tas upp i stadsdelsnämnden, men då detta är en så omfattande plan med stort intresse från allmänheten beslutades att denna granskning skulle tas upp i nämnden.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till detaljplaneförslaget som innebär att ett hamnområde omvandlas till en levande stadsmiljö med nya offentliga platser vid vattnet, som kan bli ett besöksmål för hela staden. Denna norra del av Södra Värtan kommer inte innehålla några bostäder eller någon av nämndens verksamheter. Denna del innehåller inte heller någon parkmark som stadsdelsförvaltningen kommer att sköta driften av. Då detta område kommer att ha relativt liten andel grönyta, om man till exempel jämför med de första etapperna av Norra Djurgårdsstaden, är det positivt att träd och växtbäddar anläggs på gator och längs kajlinjen inom planområdet, bland annat i syfte att kunna ta hand om dagvatten. Förvaltningen är också positiv till att en kollektivtrafikbrygga anläggs, vilket möjliggör ett större nyttjande av vattnet som kan bidra till en mer effektiv kollektivtrafikförsörjning av området. Utöver de utredningar som genomförts i samband med att detta förslag tagits fram anser förvaltningen även att en vindstudie bör genomföras. En sådan studie kan visa hur olika typer av träd, och hur de placeras, kan påverka vindstyrkan i olika vindutsatta delar i stadsmiljön, exempelvis längs Saltkajen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Yttrandet som berör vindstudie i syfte att studera vilka trädarter som bedöms lämpliga hanteras inte inom ramen för planarbetet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att frågan berör kommande projekteringsarbetet.

Gasnätet Stockholm AB

Gasnätet Stockholm anser att beskrivning av energiförsörjningen (kap. Teknisk försörjning) bör kompletteras med information

gällande att det även finns försörjning av gas i området. Befintligt gasnät täcker stora delar av planområdet vilket medför att det finns goda förutsättningar att ansluta de fastigheter som så önskar till gasnätet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och avser att förtydliga detta i planbeskrivningen.

Stockholms brandförsvär

SSBF har tidigare yttrat sig gällande detta område i behovsbedömning och samråd för en större detaljplan för Södra Värtan (detaljplan Antwerpen m.fl.), dat. 2015-08-20 och 2017-02-10 (dnr 305–863/15).

Riskfyllda verksamheter och transporter av farligt gods

Riskutredningen identifierar Stockholm Gas reservgasanläggning som en riskkälla som ska beaktas med sedan nämns den inte mer. Riskutredningen behöver uppdateras så att den beaktar reservgasanläggningen och dess transporter om det är så att det påverkar risknivåerna för planområdet. SSBF känner till att reservgasanläggningen kommer finnas kvar som kortast till sommaren 2025 då de fått förlängt tillfälligt bygglov och ansökt om nytt LBE-tillstånd. SSBF har kännedom om att LBE-tillståndet för drivmedelsstationen St1 vid Frihamnsporten löper till 2030-10-31 och ifrågasätter därför antagandet om att drivmedelsstationen bara ger upphov till farligt gods fram till 2025 och anser att den bör beaktas längre. Det finns även oklarheter i hur snart containerterminalen och LNG2-anläggningen för fartyg flyttar från Louden. SSBF anser att till följd av flertalet osäkerheter gällande verksamheters nedläggning behöver deras transporter förbi planområdet beaktas i riskbedömningen.

Påsegling

I påseglingsriskanalysen anges det som avgränsning att endast tillkommande risker och skillnader jämfört med den befintliga risksituationen utreds. Det är oklart om detta innebär att det finns befintliga risker som inte utreds på grund av avgränsningen eller om det bara är en olyckligt vald formulering. För att riskanalysen ska vara fullt tillämpbar i fysisk planering behöver samtliga risker som får en påverkan på planområdet beaktas. Det framgår i riskanalysen att det finns kryssningsfartyg som anlöper till Stockholm med en längd på över 300 meter. SSBF undrar varför riskanalysen inte tagit hänsyn till ett värsta scenario med påkörning av ett stort kryssningsfartyg då det enligt riskanalysen förväntas anlöpa fler kryssningsfartyg till norra sidan om Värtapiren i framtiden.

I påseglingsriskanalysen framgår att LNG hanteras vid Loudden och att en av de stora ropax-färjorna som trafikerar Stadsgårdshamnen bunkrar LNG regelbundet. Det framgår att det finns planer på att flytta hanteringen av LNG från Loudden till Energihamnen. SSBF anser att det är oklart om sjötransporter med LNG kan påverka planområdet vilket bör beaktas om det är så att det påverkar risknivåerna.

I analysen om påsegling står det att belysning, strålkastare, fasadbelysning eller färgade och blinkande ljuskällor inte får anordnas på de planerade byggnaderna och kajerna på ett sätt så att de kan förväxlas med eller skymma fyr- eller navigationsljus eller bländar fartygens navigatörer på kommandobryggan. Detta verkar inte ha fångats upp i planförslaget och staden behöver utreda och tydligt ta ställning till vilka restriktioner som krävs för att den planerade bebyggelsen inte ska utgöra en risk för fartygen som passerar planområdet.

Om eventuella åtgärder krävs för att skydda bebyggelsen söder om planerade byggnader bör dessa åtgärder ingå i aktuell plan eftersom kajen hör till denna detaljplan.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

SSBF kan inte se att riskutredningen har utrett den sammanlagda risknivån för området (den så kallad kumulativa effekten av riskkällorna) och det går inte att se hur den sammanlagda risknivån slutligen värderats. Eftersom flera riskkällor ligger i närheten av planområdet kan risknivån bli högre än om varje riskkälla hade undersökts och värderats för sig och det kan behövas ytterligare riskreducerande åtgärder. Individ- och samhällsrisk redovisas separat för varje riskkälla och det är därför oklart hur riskutredningen kan hävda att risknivån inom detaljplan Neapel 3 m.fl. är att betrakta som mycket låg eller på vilket sätt riskutredningen visat på att risknivån är acceptabel. Även olycksrisker som var för sig har bedömts ha en låg påverkan på risknivån kan behöva beaktas och vägas samman. Utan att riskkällor vägts samman kan inte planens lämplighet avgöras.

Suicidrisk

I och med att det inom planområdet planeras för högre byggnader med takterrasser tillgängliga för allmänheten vilka kan medföra risk för suicid, anser SSBF att frågan vad gäller suicidrisk bör lyftas under planarbetet. Åtgärder för att förhindra suicid kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning eller liknande.

Framkomlighet/Tillgänglighet

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men det bör möjliggöras i plan. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014–096 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Stegutrymning/Åtkomlighet

I planbeskrivningen står det att räddningstjänsten kan göra en insats med höjdfordon för byggnader upp till 23 meter. SSBF vill informera om att våra höjdfordon endast får användas som alternativ utrymningsväg i vissa fall och att det troligtvis inte kommer vara aktuellt för den bebyggelse som planeras. Detta eftersom det endast är ett alternativ för bostadslägenheter upp till åtta våningar och för kontor (verksamhetsklass 1, Vk1) förutsatt att högst 15 personer utrymmer. Höjdfordonen är dock ofta en förutsättning för att kunna genomföra utvändigt släckning, om det brinner några våningar upp, och det är därför bra om de kan komma nära byggnadernas fasader även om de inte används för utrymning. Om man vill ha möjligheten att projektera utrymningen med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning så bör detta möjliggöras inom planprocessen. I så fall behöver det bland annat anordnas uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-096. Detta är i grunden en projekteringsfråga men förutsättningarna för sådana lösningar sätts i planprocessen.

SSBF bedömer att det inom ramen för planarbetet behöver utredas om de planerade byggnaderna påverkar möjligheterna att utrymma byggnader söder om aktuellt planområde. Byggnaderna kan ha dimensionerats under förutsättning att utrymning ska ske via räddningstjänstens stegutrustning från Hangövägen. Om det är så måste räddningstjänstens stegutrustning ha plats för uppställning och kunna komma åt samtliga delar av en byggnad som är projekterad på detta vis. Enligt planbeskrivningen verkar gatorna trånga och enligt illustrationerna planeras det för många trädplanteringar längsmed gatorna. Träd och annan vegetation får inte hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för

alternativ utrymning från dessa byggnader bör trädens placering studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Tänk på att lösningen ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek.

Övrigt

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Riskfyllda verksamheter och transporter av farligt gods

Beträffande Stockholm gas reservanläggning så anges i den reviderade riskutredningen att den endast bedöms bidra till enstaka transporter under relativt korta tidsperioder. Själva anläggningen och dess placering bedöms inte heller utgöra en riskkälla för planområdet. Utifrån utredningens genomförda riskberäkningar samt konservativa antagande bedöms ett erforderligt beaktande ha gjorts för reservanläggningen och dess riskpåverkan för planområdet.

Beträffande drivmedelsstationen St1 så anges det i riskutredningen att även utifrån nuvarande risknivå, med drivmedelsstationen i drift, så bedöms sannolikheten för olycka som mycket låga, sett till antalet transporter, bedömda transportvägar och anläggningens läge sett till planområdet. Att verksamheten enligt SBFF skulle ha LBE-tillstånd och därigenom kunna generera transporter till 2030 istället för 2025 bedöms därför inte påverka den faktiska riskbedömningen.

Beträffande LNG-anläggningen för fartyg vid Loudden så anges i utredningen att den kommer att finnas kvar under 2020 och därefter kommer nyttjandet att kunna förlängas ett år i taget så länge det fungerar med avseende på exploateringen av Södra Värtan. I så fall kommer föreliggande planförslag utgöra en sådan förutsättning. Därefter planeras LNG-anläggningen att flytta till Energihamnen vilket innebär att transporterna inte sker genom, eller i direkt anslutning till Södra Värtan.

Sett till de avsteg gällande avstånd mellan bebyggelse och transportleden längs Första Bassängvägen, vilket angetts av länsstyrelsen, införs vissa riskreducerande åtgärder (skyddsbestämmelser) på plankartan med tillförande förtydligande i planbeskrivningen.

Påsegling

Stadsbyggnadskontoret bedömer att den framtagna maritima påseglingsriskutredningen (SSPA 2017-03-16) anger att det är nollalternativet, det vill säga riskbilden utan planförslaget, som valts att inte fokuseras på. I övrigt bedöms riskutredningen ha beaktat de risksituationer som krävs. Vidare noteras att utredningsarbetet i tidigt skede inleddes med en inledande riskidentifieringsworkshop (s.k. *Hazard Identification*), med deltagare från berörd huvudman, verksamhetsutövare samt berörda prövnings- och remissmyndigheter. Utöver utredningens mer generella inventering av fartygsrörelsemönster i området, gav workshopen också i tidigt skede viktiga underlag till att göra specifika riskscenarier som används för konsekvensanalys och relevant dimensionering. Inom ramen av detta arbete bedömdes de större ROPAX-färjorna utgöra dimensionerande fartygstyp, sett utifrån ett antal olika parametrar, däribland fartygstypernas passagelinjer inom området, vilket bedömdes medföra en konservativ ansats sett till såväl påseglingssannolikheten och dess konsekvenser utifrån praxis.

I utredningen (sida 27) anges också att vid bedömning av risker och påseglingssannolikheter är primärt antalet anlöp och avgångar per dag eller år av intresse och endast de som sker med manöver mellan de bågge pirarna (Värtapiren respektive Frihamnspiren). Anlöp till kajplatserna vid Värtapirens nordsida respektive frihamnspirens sydsida) bedöms i utredningen inte vara relevanta/rimliga att beräkna påseglingsrisker för, vilket också de utpekade kajplatser som under workshopen bedömdes mest sannolika för att i framtiden hysa det ökade antalet större kryssningsfartyg. Vidare framgår av utredningen att den södra kajsektionen (kajsektion b) har sådan placering, sett till befintliga kajplatser och passagelinjer/anlöp, att konsekvensen vid eventuell påsegling bedöms resultera i en flack alternativt sned påsegling. Detta i sin tur medför en betydligt mindre inträngning av kajkonstruktionen, varvid istället avståndet mellan kaj och intilliggande byggnader blir än viktigare. I utredningen anges att ett avstånd på 20 meter mellan kaj och byggnad bedöms vara tillräckligt, utifrån en konservativ ansats i risk- och dimensioneringsberäkningen, vilket också är säkerställt för berörda planförslag.

Någon särskild reglering avseende kajsektion 3 och dess dimensionering bedöms inte krävas, till skillnad från planområdets nordvästra hörn kring Pirhuset där påseglingsriskerna och dess konsekvenser bedömts vara större.

Stadsbyggnadskontoret bedömer slutligen att utförd maritim påseglingsriskutredning på erforderligt sätt inventerat, identifierat och beaktat risker också kopplat till LNG-hanteringen kring Lilla Värtan, och därigenom den nuvarande hanteringen vid Loudden. I utredningen anges att i händelse av att hanteringen flyttas norrut till Energihamnen respektive att Lilla Värtan kommer trafikeras av LNG-driva fartyg så behöver det föregås av tillståndsprövning/bunkringsrutiner med säkerhetsbeaktande av då gällande förutsättningar. I så fall kommer föreliggande planförslag utgöra en sådan förutsättning.

I fråga om ljusanordningar avser stadsbyggnadskontoret att tydliggöra i planbeskrivningen att ljusanordningar inte uppförs som inverkar störande för sjöfartstrafiken, vilket sedan får säkerställas vid bygglovsprövning.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

Enligt framtagen riskutredning (RiskTec 2020-02-28, rev. 2020-10-19) framgår att risker kopplat till såväl farligt gods transporter, hamnverksamheten som sådan samt sjöfarten är låg, både sett till varje identifierad riskkälla var för sig som dess sammanlagda och kumulativa effekt.

Suicidrisk

Stadsbyggnadskontoret bedömer att hanteringen av suicidrisker, såsom beaktandet av erforderliga tekniska krav m.m., kommer lösas i projekteringsskedet och säkerställas i och med det tekniska samrådet inför startbesked.

Framkomlighet/Tillgänglighet

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och bedömer att planförslaget har beaktat erforderliga vägdimensioner och avståndskrav i fråga om räddningsinsatser.

Frågor kring framkomlighet/tillgänglighet i händelse av räddningsinsatser kommer också att hanteras i detalj under projekteringsskedet.

Stegutrymning/Åtkomlighet

Stadsbyggnadskontoret noterar informationen från SBFF.

I planbeskrivningen anges att stegutrymning bedöms kunna utgöra ett möjligt alternativ till uttryckning för vissa byggnader, såväl inom föreliggande planområde som närliggande planområde söderut. Mer detaljerad redovisning kring val av utrymningsvägar i bebyggelsen avses dock göras under projekteringsskedet, där då också

möjligheten till eventuellt behov av uppställningsplatser för stegutrustning kommer att beaktas.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB har i egenskap av verksamhetsutövare och nyttjare av mark tidigare lämnat synpunkter i ärendet och följer i detta yttrande upp dessa synpunkter i detaljplanen för kv Neapel m.fl.

Framför allt avser detta frågor som rör:

1. gods, transporter och risk,
2. buller från fartyg och hamnverksamhet samt
3. fördjupad MKB och luftemissioner.

Inom den nu aktuella detaljplanen finns också ett av hamnens kajlägen, V515 (Södra Bassängkajen), vilket kommenteras särskilt i yttrandet.

Under plansamrådet betonade Stockholms Hamn vikten av att hålla samman processen för hela Södra Värtan. Det faktum att detaljplanen nu delats upp i tre separata planer försvårar visserligen en helhetsbedömning av hur planeringen påverkar hamnverksamheten. Samtidigt har Stockholms Hamnar stor förståelse för de berörda byggaktörernas vilja att komma vidare i processen. Vissa av synpunkterna i detta yttrande berör därmed frågor som primärt behöver följas upp i kommande detaljplaner och i fortsatt dialog med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

Gods, transporter och risk

Väginfrastrukturen i hela området behöver dimensioneras för en betydande mängd godstransporter från framtida hamnverksamhet i Värtahamnen och Frihamnen, inte minst när det gäller utformningen av Södra Hamnvägen och närliggande bebyggelse. Stockholms Hamnar vill betona vikten av att trafikplanering och riskanalyser avseende farligt gods baseras på en fördjupad analys av de godstrafikmängder som nuvarande och framtida hamnverksamhet ger upphov till. I detta sammanhang kan nämnas att Stockholms Hamnar har i ägardirektiv att utreda framtida utveckling av sjöfarten i Stockholm och att en preliminär slutsats är att Frihamnspiren har en utvecklingspotential för bl.a. utökad färjetrafik.

Därutöver vill Stockholms Hamnar uppmärksamma tillgängligheten till kajläge V515 inom det nu aktuella planområdet avseende in-och

utfarter vid den östra delen av kajen. Längst österut finns behov av en dubbelgrind för räddningstjänsten och även som utrymningsväg för fordon vid olycka på hamnområdet.

Vidare önskar Stockholms Hamnar säkerställa att planen möjliggör infart för turistbussar på Fjärde Bassängvägen och en utfart vid Andra Bassängvägen för att inte störa trafik som ska köra på Hamnpirsvägen, i enlighet med tidigare överenskommelser. Bolaget ser fram emot en fortsatt dialog kring tillgängligheten till hamnen för att hitta lösningar som fungerar för alla parter och som motsvarar myndighetskrav för utrymning.

Buller från fartyg och hamnverksamhet

Det är positivt att förslaget till detaljplan tar utgångspunkt i att de byggnader som uppförs inom området ska baseras på hamnens miljötillstånd. Stockholms Hamnar konstaterar att man i planförslaget gör bedömningen att ljudmiljön både inomhus och utomhus är godtagbar.

Hamnen har i tidigare remissvar påtalat att för det fall tillsynsmyndigheten skulle finna att det finns risk för olägenhet för människors hälsa kan myndigheten ha rättslig möjlighet att ålägga Stockholms Hamnar att vidta utredningar och eventuella åtgärder. För att det i fortsatta processer för planering och byggande inte ska råda tveksamhet om vilken påverkan hamnens verksamhet kan ha i bullerhänseende redovisas därför nedan en sammanställning av den högsta ekvivalenta ljudnivåpåverkan som kan tänkas under dagperioden.

Det bör noteras att hamnens villkor är satta som ekvivalenta ljudnivåer över hela dag-, kvälls- och nattperioden med samma värden för vardag och helg. De scenarier som återfinns i underlagen är, säkerligen av utredningstekniska skäl, precist beskrivna med detaljerade anlöpstider för fartyg. Stockholms Hamnar vill i detta sammanhang förtydliga att hamnverksamheten måste kunna vara föränderlig med en flexibilitet i anlöpstiderna, vilket i sin tur skulle kunna påverka ljudnivåerna under maxtimmen även om hamnen klarar sina villkor.

Vidare vill Stockholms Hamnar uppmärksamma att byggnaderna närmast kajerna även exponeras för lågfrekvent buller från fartygen. Erfarenheter från mätningar visar att signifikanta nivåer vid 20 Hz inte kan uteslutas, särskilt med tanke på det korta avståndet till närmaste kaj. Stockholms Hamnar rekommenderar därför att

nivåerna för det lågfrekventa ljudet utreds vidare och eventuellt utökas till att omfatta minst 20-200 Hz i framtida underlag till projektörer. När det gäller så kallade dBC-nivåer, redovisas i utredningarna en tumregel om att 15 dB högre dBC-nivå än dBA-nivån kan förväntas. Hamnen vill understryka att detta är en indikativ uppgift som inte bör ligga till grund för till exempel dimensionering av fasaders ljudisolering.

Sammantaget vill Stockholms Hamnar betona vikten av att fasadutformning, materialval mm anpassas till dessa bullervillkor och att de därför beaktas i lovsammanhang och vid tekniska samråd samt framhålla att hamnen under kortare perioder kan bullra mer än givna villkorsvärden så länge som ljudnivån är lägre under andra delar av perioden.

Eventuella framtida klagomål kring inomhusnivåerna bedöms mot den tid då störningen pågår och därför är "värsta timme" en lämplig tidsperiod att utgå ifrån. Stockholms Hamnar deltar gärna i fortsatt dialog om hamnverksamhetens bullerpåverkan och om olika mätmetoder för detta så att byggaktörernas projektering och byggande kan anpassas på ett bra sätt, även med avseende på lågfrekvent buller. I dialogen bör också byggaktörernas och kommande fastighetsägares ansvar för eventuella klagomål, utredningar och åtgärder rörande buller klarläggas, i enlighet med Stockholms Hamnars synpunkter under plansamrådet.

Fördjupad MKB och luftemissioner

Hamnen ser positivt på att den fördjupade miljökonsekvensbeskrivningen visar på förbättringar i planområdet när det bland annat gäller vattenkvalitet och markföroreningar samt minskade risker för översvämningar. Bolaget vill i detta sammanhang lyfta fram att Värtahamnen har ett eget system för dagvattenhantering vars utformning måste beaktas i det fortsatta arbetet. En annan viktig miljöaspekt som Stockholms Hamnar lyft fram i tidigare remissvar är luftemissioner från fartyg. Hamnen vill förvissa sig om att detta beaktas då det finns tidigare exempel på att byggnaders luftintag inte har varit optimalt placerade i förhållande till fartygens skorstenar, vilket i sin tur har lett till klagomål. Stockholms Hamnar önskar att kraven på byggaktörerna i detta avseende bör tydliggöras.

Övrigt

I ett antal frågor i underlaget utgår Stockholms Hamnar från att hamnens nuvarande utformning och system beaktas i det fortsatta arbetet med detaljplanen. Detta rör bland annat det sjöfartsskydd (ISPS) som finns i hamnen för att skydda sjöfarten mot yttre hot,

vilket exempelvis medför begränsningar när det gäller säkerhetsavstånd. Stockholms Hamnar önskar slutligen ett par justeringar av planbestämmelserna avseende kvartersmarkens anordnande för hamnområdet med hänvisning till vad som ovan nämnts avseende flexibilitet i hamnverksamheten. Begränsningar i maximal byggnadsstorlek per byggnad, höjd och area, skulle försvåra framtida anpassningar till exempelvis nya fartygstyper på ett olämpligt sätt. Avseende passagerargångar behöver den totala maxhöjden höjas till 20 meter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gods, transporter och risk

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreliggande trafikplanering och riskanalyser, som ligger till grund för detta planförslag, på erforderligt sätt har beaktat nuvarande och bedömt kommande transportbehov.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar vidare att nuvarande reglering enligt planförslaget möjliggör hamnens behov av grindanordning/-utrymningsväg för räddningstjänsten. Likaså att nuvarande planreglering möjliggör infart och utfart från användningsområdet V till Fjärde- respektive Andra Bassängvägen.

Buller från fartyg och hamnverksamhet

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att långtgående diskussioner och kompletterande beräkningar har ägt rum efter såväl samråds- och granskningsskedet, mellan Hamnen, stadens olika förvaltningar samt parternas utredande kompetenser.

Utifrån dessa diskussioner och utifrån de bullerscenarier som hamnen och staden gemensamt kommit överens om ska planeras utifrån bedömer stadsbyggnadskontoret följande:

- Att det numera får anses klarlagt att framtida bullernivåer ska beräknas utifrån hela tidsperioden; dag, kväll och natt. Max-timmen bedöms således inte vara dimensionerande. Detta i enlighet med Boverkets allmänna råd (BFS 2020:2).
- Vidare konstaterar stadsbyggnadskontoret att Arbetsmiljöverket föreskrifter (AFS 2005:16) ska gälla för bullerberäkningar av kontor, där det framgår att A-vägda värden avser ekvivalent ljudnivå under en normal arbetsdag.

Stadsbyggnadskontoret bedömer sammanfattningsvis att risken för framtida tillsynskonsekvenser mot hamnen och dess nuvarande villkor får anses vara låg, sett till föreliggande planförslag med

tillhörande bullerutredning, -beräkningar samt akustiska utlåtanden samt utifrån gällande lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd.

Också beträffande risken för lågfrekvent buller specifikt bedömer stadsbyggnadskontoret att föreliggande planförslag med tillhörande bullerutredning, -beräkningar samt akustiska utlåtanden och utifrån gällande lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd i skälig utsträckning har beaktat detta. Stadsbyggnadskontoret bedömer att utförda bullerberäkningar, utifrån fasaddimensioneringar inom frekvensspektrat 25-200 Hz bedöms tillräckligt och i sammanhanget skäligt och i enlighet med Folkhälsomyndighetens gällande vägledning Om ljud och buller (2019).

Stadsbyggnadskontoret avser att lägga till vissa förtydliganden i planbeskrivningen, som bidrar till att uttolka planens intentioner i samband med kommande bygglovsprövningar och tekniska samråd.

Fördjupad MKB och luftemissioner

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett beaktande av Värtahamnens befintliga dagvattensystem rimligtvis bör göras under projekteringsskedet. Däremot bedöms inte ett beaktande med dess krav på detaljkännedom kunna ingå i föreliggande planarbete.

Gällande luftemissioner från sjöfarten avser stadsbyggnadskontoret att på plankartan säkerställa att friskluftsdon inte heller placeras mot Södra hamnbassängen.

Övrigt

Stadsbyggnadskontoret avser förändra nuvarande reglering av byggrätten avseende antal kvadratmeter inom kvartersmarken för hamn- och kajverksamheten för att öka hamnens flexibilitet i enlighet med inkommen synpunkt.

Beträffande reglering av passagerargångar avser stadsbyggnadskontoret att ändra den tillåtna totalhöjden till 20 meter, i enlighet med inkommen synpunkt.

Region Stockholm

Region Stockholm ser positivt på att planförslaget kommer att ge utrymme för kollektivtrafik och har i övrigt inget att erinra mot förslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar detta.

Stockholm Vatten och Avfall

Allmänt

I området finns allmänna ledningar för vatten, avlopp och dagvatten. Inom Södra Värtan råder normalzon i vattenledningsnätet. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 meter vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån ca +30 meter. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall. Till de nya fastigheterna eller till de som söker nya förbindelsepunkter kommer avledning av spillvatten ej tillåtas med självfall för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer de lägst belägna våningarna att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten.

Sammanfattningsvis saknas strategiska dokument i underlaget, som delvis även har motstridiga krav. Det gäller både hantering av dagvatten och skyfall och lyckas inte uppfylla Södra Värtans egen dagvattenstrategi. Recipienten Lilla Värtan är redan starkt påverkad och behöver robusta åtgärder för att nå en bättre status. Då markanvändningen innan ombyggnation var starkt belastande för Lilla Värtan med den verksamhet som fanns där tidigare, så bör det inte räcka med att enbart minska belastningen i förhållande till tidigare belastning. Detta innebär att det är relevant att följa upp att de krav som ställs i dagvattenstrategin för området uppfylls.

Hänvisningar till olika strategier för Dagvattenhantering inom Norra Djurgårdsstaden i olika dokument i samrådsunderlaget leder till viss förvirring. Det kommer att vara viktigt att följa upp byggaktörernas förslag på dagvattenhantering för att se att riktlinjerna efterföljs.

Det saknas material i underlaget som visar var växtbäddarna är placerade, principskisserna saknar också skala eller måttangivelser i höjddled vilket sammantaget gör det svårt att se om lösningarna är genomförbara.

Det framgår att planförslaget förvärrar situationen vad gäller risk för översvämning av befintliga byggnader utanför planen om inga åtgärder vidtas. Det saknas en redovisning av hur skyfall hanteras när hela området är bebyggt. Planhandlingarna bör redogöra för hur den permanenta lösningen för skyfallshantering ska lösas.

Södra Bassängkajen och piren

Hamnens nya kajlinje kommer utgöra barriär för vatten vilket medför viss översvämningsrisk för de befintliga fastigheterna som också har garagenedfarter mot gatan. Viktigt att planera höjdsättningen så vattnet kan rinna över kanten vid piren innan det påverkar befintliga fastigheter. Stockholm Vatten och Avfall har inga allmänna ledningar ute på piren. Gatan runt Pirhuset bör utformas så att ytvatten kan rinna över kanten.

De befintliga ledningar för vatten och avlopp som rinner mot Södra Värtans pumpstation. Dessa är inte dimensionerade för planerad bebyggelse och behöver läggas om.

Andra Bassängvägen

Nytt utlopp för dagvatten kommer erfordras i Fjärde Bassängvägen. Detta ersätter befintligt dagvattenutlopp som idag mynnar i kajen mitt på Hamnpirsvägen vid Valparaiso. Befintlig dagvattenledning dim 800 mm övergår att primärt hantera dagvatten vid skyfall.

Tredje Bassängvägen

Mellan fastigheten i Tredje Bassängvägen har SVOA ett U-område för en vattenledning. Detta område behöver säkras och bibehållas för att kunna upprätthålla rundmatning av området.

Hamnpirsvägen

Dagvatten och skelettjordar bör optimeras så vatten når trädgravar i så stor utsträckning som möjligt och tillskottbevattning minimeras. Lågpunkter i höjdsättning bör kontrolleras så vattnet vid ökade regnmängder rinner ut mot Saltkajen eller ner mot Södra Bassängkajen där nytt utlopp anordnas. I Hamnpirsvägen bör plats reserveras för planerade ledningar för separerade avloppssystem såsom kvarnat matavfall och svartvatten. Dessa är trycksatta ledningar alt. ledningar med vakuumsug. Förbindelsepunkter för fastigheterna för dessa separerade fraktioner kan endast ges söderut mot Hamnpirsvägen alt. Vid korsning med Fjärde bassängvägen.

Avfall

Gällande avfallshantering hänvisar Stockholm Vatten och Avfall till de synpunkter som framfördes i tidigare samrådsskede och förutsätter att de särskilda krav och anvisningar för avfallshantering som tagits fram specifikt för Norra Djurgårdsstaden tas hänsyn till i den fortsatta detaljprojekteringen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Allmänt

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna kring behov av tryckstegring samt pumpning av spillvatten och vidarebefordrar dessa till byggaktörerna.

Vidare bedömer stadsbyggnadskontoret att det numera får anses klarlagt att kommande saneringsinsatser, i kombination med planerad dagvattenhantering, är i överensstämmelse med framtagna dagvatten- och klimatanpassningsstrategi för Södra Värtan (Sweco 2016-10-14, rev. 2018-01-31). Kontoret bedömer vidare att aktuell detaljplan i kombination med resterande planarbeten inom Södra Värtan bidrar till att minska föroreningsnivåerna till Lilla Värtan och därigenom bidrar till möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för recipienten. Detta bedöms vara erforderligt förtydliggjort i framtagna dagvatten- och klimatanpassningsutredning (Sweco 2020-03-26, rev. 2020-09-25), upprättad handlingsplan för hantering av föroreningar (Exploateringskontoret 2020-10-28) samt med bedömd påverkan i reviderad miljökonsekvensbeskrivning.

Exakta underlag för växtplanteringarnas läge med mera bedöms inte skäligen att ta fram inom ramen för planarbetet utan avses tas fram i kommande projekteringsskeden.

Hur översvämningsrisker inom föreliggande planområde, alternativt som uppstår till följd av planområdet, och hur dessa hanteras under genomförandeskedet framgår redan idag i framtagna dagvatten- och klimatanpassningsutredning samt i föreliggande planbeskrivning. Möjligheten finns till magasinering inom kvarteret Narvik. När hela den planerade utvecklingen av Södra Värtan är genomförd kommer det att finnas ett förbättrat övergripande system för hantering av skyfall (upp till 100-årsregn) enligt planerad ny höjdsättning.

Södra Bassängkajen och piren

Frågor som berör översvämningsrisker för bebyggelse och möjligheten för slutlig ytavrinning mot recipienten avses fortsatt hanteras i kommande projekteringsskede.

Stadsbyggnadskontoret noterar också synpunkten kring befintliga vatten- och avloppsledningar i riktning mot Södra Värtans pumpstation. Dessa hanteras i kommande projekteringsskede.

Andra Bassängvägen

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och bedömer att det tillkommande behovet kommer tillgodoses i kommande projekteringsskede.

Tredje Bassängvägen

Stadsbyggnadskontoret bedömer att vattenledningen är säkerställd genom föreskrivet u-område på plankartan och tillhörande beskrivning i planbeskrivning.

Hamnpirsvägen

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och bedömer att det tillkommande behovet av separata avloppsledningar med påbjudna krav på anslutningspunkternas placering kommer tillgodoses i kommande projekteringsskede.

Avfall

Angivna krav och anvisningar för Norra Djurgårdsstaden avses tillämpas i kommande projekteringsskede.

Trafikkontoret Stockholms stad

Trafikkontoret har deltagit i planprocessen och flertalet synpunkter har beaktats. Kontoret ser positivt på planförslaget i stort men framför följande:

- Dagvattenhantering och klimatanpassning behöver säkerställas i detaljprojekteringen
- Fastigheterna behöver utformas så att utrymning löses på andra sätt än genom fönster där gatuutformning inte medger plats för uppställning av räddningstjänstens fordon.
- Att avvattningsproblematiken som finns i området beaktas vid höjdsättning.
- Angöring och leveranser till fastigheterna hanteras på kvartersmark och eventuella lastplatser behöver samordnas. Eventuella leveranser från gatemark anpassas efter gatornas utformning.
- Cykelparkering på kvartersmark måste förutom att vara tillräckligt många även utformas så att de blir attraktiva att använda. Cykelparkeringen på allmän plats blir ett komplement till områdets huvudsakliga cykelparkering på kvartersmark. Bilparkering för verksamheter och besökare sker i garage på kvartersmark.
- Inom planområdet planeras för en kollektivtrafikbrygga för kollektivtrafik på vatten. Det är viktigt att bryggan görs

tillgänglig och att den upplevs trygg och säker för resenärerna. Det är även viktigt att kopplingarna mellan olika bytespunkter utformas så att det blir tydligt och lätt att hitta mellan de olika trafikslagen för resenärerna.

- Gatan genom Pirhuset som helt eller delvis tillåts att underbyggas med garage kräver ett avtal med byggaktören om att det är byggaktören som äger och ansvarar för all drift och underhåll av konstruktionen. Konstruktionen behöver dimensioneras som en brokonstruktion som klarar dynamisk trafiklast enligt kontorets krav på dimensionering. Byggaktören ska äga och ansvara för all konstruktion, tätskikt och skydd för tätskikt. Gatan anläggs därefter ovanpå konstruktionen. Det är viktigt att konstruktionen ligger tillräckligt djupt för att möjliggöra för en gata ovanpå.
- På plankartan finns begränsning av markens bebyggande där parkering inte medges. Kontoret anser att den bestämmelsen behöver medge undantag för parkering för rörelsehindrade.
- Kontoret anser att allmän tillgänglighet för gång- och cykeltrafik ska lösas på annat sätt än med x-område.
- Kontoret anser att gatan genom Pirhuset (gata3) bör vara kvartersmark. Gatan kommer att vara både underbyggd och överbyggd vilket kan komplicera drift och underhåll av gatan. Det ger även fastighetsägaren större möjligheter att anordna nödvändig gästcykelparkering på kvartersmark. Trafiken på det aktuella avsnittet utgörs nästan helt uteslutande av angöringstrafik till kvarteret och tillhörande garage. Trafikkontorets förslag är att lägga ut området som prickmark (med/utan möjlighet till underbyggnad) på samma sätt som den i planen ingående delen av Tredje Bassängvägen.
- Det är viktigt att det säkerställs att öppet vattenområde där brygga får anordnas (W3) är tillräckligt stort för att inrymma en funktionell anslutande flytbrygga som är tillgänglig även vid lågvatten

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att planförslaget på erforderligt sätt påvisar, och i tillämpliga delar säkerställer, att dagvattenhantering och klimatanpassning såsom skyfall kan hanteras. Frågorna kommer fortsatt att hanteras under projekteringsskedet.

Gällande synpunkter som berör behovet av cykel- och fordonsparkering samt angöring inom kvartersmark avses dessa

säkerställas i avtal om överenskommelse om exploatering med berörda exploatörer.

Vidare avses brygganläggning för framtida kollektivtrafik på vatten att utformas i samråd med Trafikkontoret, Trafikförvaltningen vid Region Stockholm och andra berörda parter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreskriven reglering i djupled för den underjordiska garagekonstruktionen under Pirhuset är tillräcklig för klara erforderlig dimensionering. Frågor som berör ägo-, drifts- och underhållsansvar med tillhörande kostnader framgår i planbeskrivningens genomförandekapitel och avses säkerställas i kommande avtal om överenskommelse om exploatering. Likaså bedömer stadsbyggnadskontoret att användningsområdet (GATA2), som löper igenom pirhuset, ska kvarstå för att säkerställa allmän passage med gång-, cykel- och övrig fordonstrafik.

I fråga om att möjliggöra för parkering endast för rörelsehindrade inom egenskapsområden med prickmark, bedöms detta inte utgöra en fråga för planarbetet att lösa.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att nuvarande reglering för att säkerställa allmän tillgänglighet för gång- och cykeltrafik är lämplig.

Stadsbyggnadskontoret bedömer slutligen att vattenområde W3 och dess utbredning har beaktat att erforderlig brygganordning kan komma till stånd, även vid lågvatten.

Ellevio

Ellevio lokalnäts planering för eldistributionen i Södra Värtan baserar sig på tidigare samråd och en sammanhållen större plan. Som konsekvens av indelningen i flera detaljplaner kommer elförsörjningen av kv B och kv C i Neapel 3 bli beroende av att planerad nätstation söder om planområdet färdigställs, innan anslutning av ny bebyggelse i Neapel 3 kan ske. Detaljplanernas tidplaner blir på det sättet inbördes beroende med avseende på elnätfunktionen. Tidigare planering har utgått från att befintlig kundstation i kvarter D2 kommer att utnyttjas för att försörja kv D1 och kv D2 inom planen medan befintlig nätstation vid Hangövägen 18 kan försörja kv A1 och kv A2. Förutsättningarna har nu förändrats och för att tillgodose effektbehovet krävs ny nätstation i planen för kv D1 och kv D2. Diskussioner pågår om

lokalisering och det är viktigt att snabbt komma till beslut så att elförsörjning kan säkerställas genom teknisk lösning och stöd i plankarta. Plankarta kommer att behöva kompletteras med bestämmelse E i det läge som beslutas för nätstationen.

Nätstationen är en del av samhällsviktig verksamhet och omfattas av de rekommendationer Länsstyrelsen i Stockholms län utfärdat avseende skyfall och lägsta grundläggningsnivå. Ellevio anser att Länsstyrelsens rekommendation om lägsta grundläggningsnivå ska tillämpas för nätstationer. Även myndigheters rekommendationer avseende buller respektive magnetfält måste beaktas vid val av läge.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I fråga om att fortsatt trygga elförsörjningen inom fastigheten Neapel 3 avses säkerställas genom avtal mellan Ellevio och fastighetsägare. Anläggningen som fortsatt kommer införlivas i en byggnad och endast försörja den egna fastigheten bedöms inte aktualisera justeringar på plankartan. Avseende kvarteren B och C avses deras elförsörjning kunna säkerställas när planerad nätstation hunnit utföras i angränsande planområde. I händelse av att det angränsande planarbetet försenas bedöms tillfälliga lösningar kunna vara tillämpliga.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik avstyrker detaljplanen med den föreslagna rivningen av Block 2 på grund av byggnadens stora kulturhistoriska värden och åtgärdens avsaknad av klimat- och hållbarhetsfokus. Byggnadsblocken i kvarteret Neapel utgör en sammanhållen och enhetlig byggnad av hög arkitektonisk kvalitet. I Stadsmuseets klassificering är byggnadsblocken värderade som en enhet och markerad grön vilket innebär att den är särskilt värdefull enligt Plan- och bygglagens 8 kap. I de underlag som tagits fram för kulturmiljö görs en viss gradskillnad mellan huskropparna vilket Samfundet anser är felaktigt. Planens nordöstra del, Pirhuset behöver omstuderas med avseende på skala, siktlinjer och placering av höjder så att den befintliga bebyggelsens värdefulla karaktärsdrag och betydelse i stadsbilden bibehålls och för uppnå lagstiftningens krav på varsamhet. Parken framför Block 1, Hotel Ariadne, måste behållas som en viktig integrerad del av bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets övergripande bedömning är att det i fråga om den befintliga bebyggelsen (block 1 och 2) under planprocessen skett en gradvis och fördjupad kunskap om byggnadernas

kulturvärden och i vilken mån enskilda värden kan anses självständiga alternativt avhängiga andra värden inom fastigheten.

Stadsbyggnadskontoret bedömer, utifrån de flertalet utredningar som tagits fram över tid, att det får anses tillräckligt klarlagt att block 1 ensamt fortsatt anses kunna representera de mest väsentliga materiella och immateriella kulturvärdena som fastigheten ger uttryck för. Stadsbyggnadskontorets bedömning är också att utredningarna tydliggjort att block 2 primärt utgjort en stödjande funktion till block 1. De inneboende värdena i block 2 är nämnvärt lägre och stadsbyggnadskontoret bedömer att ett särskiljande av de bägge blocken är möjligt. Utifrån ett sådant resonemang bedöms fastighetens kulturhistoriska värden, i enlighet med 8 kap PBL, på fullgott sätt kunna säkerställas genom bevarandet av block 1 med tillhörande skydds- och varmsamhetsbestämmelser.

I övrigt bedömer stadsbyggnadskontoret att block 1, dess skyddsvärda karaktärsdrag och betydelse i stadsbilden i tillräcklig mån bibehålls för omgivande vatten- och markområden. Beträffande Pirhusets placering, skala och orientering bedöms dessa uppfylla erforderliga krav på varsamhet enligt 2 respektive 8 kap PBL.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

HSB Brf Hamnen

Brf Hamnen, Öregrundsgatan 15-17 (769612-5785) kräver att kontinuerliga mätningar av såväl buller som luftkvalitet inleds snarast och genomförs under hela projekttiden för Södra Värtan, alltså minst till år 2030. Förutom detta huvudkrav har vi ett antal synpunkter och frågor rörande rivningen av Block 2, förlusten av parken öster om hotell Ariadne, Pirhusets dominanta utformning, hanteringen av sedimentföroreningar, riskutredningen, bullerisoleringen, cykelparkeringarna, de många åtgärdsförslagen i MKB, samt materialets redaktionella kvalitet.

Boende Sandhamnsgatan

Sakägaren har yttrat sig över planförslaget och framhåller synpunkter på ändamålet med kontorsbebyggelse, föreslagen byggnadshöjd samt rivning av befintlig bebyggelse i kvarter D1. Vidare menar sakägaren att Stockholms stad i första hand borde planera för bostäder i området istället för kontor, att rivningen i kvarter D1 innebär resursförstörelse med avseende på ökad mängd avfall och kostnader samt att den planerade kontorsbyggnaden på 95 m bör lyftas ur planförslaget för Neapel 3. Föreslagen

byggnadshöjd är omotiverad då den inte krävs för bullerdämpande effekt från kryssningsfartygen då bullerdämpning av ramperna skulle vara tillräcklig och kan uppnås med en lägre bebyggelse än den föreslagna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I planbeskrivningen framhålls att planområdet numera, utan ett innehåll med bostäder, syftar till att klara de bullerkrav med innehållna riktvärden som planförslaget måste uppnå gentemot en pågående hamnverksamhet. Vidare bedöms rivningen av byggnaden inom fastigheten Neapel 3 (D1) vara acceptabel, sett till den antikvariska konsekvensanalys som tagits fram samt utifrån plankartans rivningsförbud och skydds- och varsamhetsbestämmelser som reglerar kvarter D2. Pirhuset och dess höjd är i enlighet med planens uttryckliga syfte och har planerats för att uppfylla en rad olika stadskvaliteter samt skärma buller för bakomliggande bostadskvarter i kommande detaljplaneetapper.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) framförde redan vid programsamrådet om Södra Värtan att det hade varit bättre att eliminera färje- och kryssningstrafiken till området, därmed slippa bullerproblem och kunna utnyttja hela området för bostadsändamål. Detta är fortfarande DLV:s principiella uppfattning. Stadens beslut hittills innebär dock att trafiken med tunga fartyg kommer att fortsätta. DLV måste i detta yttrande förhålla sig till det och framför, med den begränsande förutsättningen, att miljöbelastningen av att hus D1 rivs borde ha analyserats och kommenterats, att förlusten av parken vid bebyggelsen av kvarter B borde ha diskuterats och kompenseras, lyfter fram en stor oro för bullerfrågan i både bygg- och driftskede och ställer krav på kontinuerliga buller – och miljökvalitetsmätningar i området. DLV motsätter sig Pirhusets höjd då det kommer att skymma Hotell Ariadne som i dag utgör ett landmärke och innebär en önskad inverkan på stadsbilden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten om att tydligare redovisa miljöbelastningen utifrån en rivning av byggnad D1 inom fastigheten Neapel 3. I fråga om eventuell kompensation för borttagandet av befintlig parkanläggning så konstaterar stadsbyggnadskontoret att tillskottet av parkytor avses säkerställas i de kommande planområdena, i direkt anslutning till föreliggande planområde. Planområdet kommer dock i sig bidra med ett tillskott av allmänna vistelsezoner längs med kajerna. De delar av yttrandet

som berör åtgärder under genomförande- och driftskedet avses följas upp under respektive skede.

Besvärberättigade

De huvudsakliga frågor som besvärberättigade under granskningstiden yttrat sig gällande redovisas nedan.

Stockholms hamn AB

- Gods, transporter och risk
- Buller från fartyg och hamnverksamhet
- Fördjupad MKB och luftemmissioner

Ellevio

- Elförsörjning

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening

- Hamnverksamhet och buller
- Miljöbelastning
- Påverkan på befintlig grönyta
- Stadsbild

Samfundet s:t Erik

- Rivning av byggnad
- Stadsbild
- Påverkan på befintlig grönyta

Övriga

Boende Sandhamnsgatan,

- Föreslagen markanvändning
- Stadsbild
- Rivning av byggnad

HSB brf Hamnen

- Buller och luftkvalitet
- Rivning av byggnad
- Påverkan på befintlig grönyta
- Stadsbild
- Föroreningar
- Risk
- Buller
- Parkering
- MKB

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Återinföra bostadsändamål i planförslaget (*Rådet till skydd för Stockholms skönhet, boende Sandhamnsgatan*)
- Att förändra Pirhusets höjd och utformning (*Kulturförvaltningen, Samfundet s:t Erik, HSB brf Hamnen, boende Sandhamnsgatan, Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening*)
- Att säkerställa ett bevarande av block 2 (*Kulturförvaltningen, Samfundet s:t Erik, HSB brf Hamnen, boende Sandhamnsgatan*)
- Bevarande av befintlig grönyta invid Hotell Ariadne (*Samfundet s:t Erik, HSB brf Hamnen*)
- Ändra markanvändningen inom område GATA2 från allmän platsmark till kvartersmark med prickmark (*Trafikkontoret Stockholm stad*)
- Fortsatt konsekvensutredning kring rivningen av block 2 och dess miljöbelastning (*Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening*)
- Fortsatt kompensationsutredning inom föreliggande planförslag, avseende befintlig grönyta invid Hotell Ariadne (*Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening*)
- Särskild reglering för ny nätstation (E-område) inom fastigheten Neapel 3 (*Ellevio*)
- Att säkerställa allmän tillgänglighet för gång- och cykeltrafik på annat sätt än med x-område (*Trafikkontoret Stockholms stad*).

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreliggande planförslag med tillhörande revideringar säkerställer och tydliggör de synpunkter som inkommit under granskningsskedet.

En primär intressekonflikt som belysts i granskningsskedet handlar om riksintresset för Stockholms hamn gentemot planförslaget och behovet av en riksintresseprecisering utifrån nuvarande hamnverksamhet. Stadsbyggnadskontorets sammanvägda bedömning är att det inte föreligger någon konflikt mellan planförslaget och riksintresset. Detta får stöd av Trafikverkets kompletterade yttrande som inkom efter granskningstidens slut. Vidare har synpunkterna berört diverse förtydliganden och i vissa delar säkerställande avseende risker kopplat till föroreningar, miljökvalitetsnormer för Lilla Värtan, översvämningsrisker, geoteknik, transporter med farligt gods, omgivningsbuller från hamnverksamheten samt motiv för upphävande av strandskydd.

Synpunkter kopplat till föroreningar i mark och grundvatten, miljökvalitetsnormer samt översvämningsrisker har föranlett

förtydliganden i dagvatten- och klimatanpassningsutredning, upprättad handlingsplan för hantering av föroreningar och framtagen miljökonsekvensbeskrivning. Därtill med vissa mindre justeringar av redan föreskrivna utförande- och administrativa bestämmelser på plankartan. Synpunkter kopplat till geoteknik respektive transporter med farligt gods har medfört säkerställanden i form av en generell utförandebestämmelse respektive skyddsbestämmelser mot störning. Detta utifrån tidigare framtaget geotekniskt PM respektive framtagen riskutredning och synpunkter från Stockholms hamn.

Synpunkter kopplat till omgivningsbuller har inte föranlett några reella förändringar av planförslaget. Däremot har staden och hamnen sedan granskningsskedet fört diskussioner kring vilka bullerscenarier som bör gälla. Stadens slutliga bedömning i frågan framgår i reviderad bullerutredning. Länsstyrelsens synpunkter kring motiv till upphävande av strandskyddet har medfört att strandskyddet numera kommer kvarstå inom vattenområde W1. I övriga delar avses strandskyddet fortsatt behöva upphävas. Utifrån de justeringar av planförslaget som gjorts med anledning av inkomna synpunkter bedömer Stadsbyggnadskontoret att planförslaget på fullgott sätt säkerställt lämplig markanvändning.

Maria Sahlstrand
planchef

Andreas Rostvik
stadsplanerare