

Samrådsredogörelse

Detaljplan för fastigheten Antwerpen 2 m.fl., Södra Värtan, del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet

Dp 2015-08816

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Hur samrådet bedrivits.....	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	4
Allmänt om samrådet, planprocessen och planbestämmelser	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen	5
Arkitektur och gestaltning	14
Kulturmiljö	15
Gator och trafik	18
Teknisk försörjning.....	26
Hälsa och säkerhet	29
Riksintressen	38
Miljö- och klimataspekter	42
Övriga frågor	45
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	46
Föreslagna förändringar.....	48
Inkomna synpunkter	50
Statliga och regionala myndigheter och förbund	50
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	67
Övriga remissinstanser	85
Sakägare enligt fastighetsförteckning	89
Övriga, ej sakägare	95

Stadsbyggnadskontoret

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

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet

Under samrådsperioden har extra insatser gjorts kring dialog- och kommunikation, följande fördjupande dialoger har förts: *Digital dialog* riktad till allmänheten med fokus på utformning av allmänna platser och kopplingar till omgivande områden. *Fokusgrupper med unga kvinnor* i åldern 12-18 om hur de använder utemiljöer på fritiden samt vad som skulle attrahera dem till området. *Befintliga företagares* erfarenheter och syn på samrådsförslaget.

Parallellt med samrådet togs en separat utredning fram angående påseglingsrisk. Denna skickades till maritima intressenter och berörda remissinstanser för eventuella synpunkter inför fortsatt bearbetning inför granskningen. Inkomna synpunkter redovisas efter respektive remissinstans under rubriken ”Inkomna synpunkter” samt sammanfattas under rubriken ”Ämnesvis synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande/Hälsa och säkerhet”.

På grund av ett administrativt fel vid utskicket av samrådshandlingarna gick inte utskicket till alla aktörer som tagits med på sändlistan. Då detta blev känt fick de aktuella aktörerna möjlighet att inkomma med eventuella synpunkter under en period om 4 veckor (2017-04-26 - 2017-05-25). Inga berörda sakägare påverkades av händelsen.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet, planprocessen och planbestämmelser

Skönhetsrådet välkomnar greppet att planera genom större, mer generella detaljplaner där bestämmelserna gör det möjligt att över tid utveckla stadsdelen i bygglovskedet. *Privatperson* ifrågasätter lämpligheten i att hålla samrådsmöte i en livsmedelsbutik och menar att ex. skola/ur lämpar sig bättre då samtliga närvarande kan ta del av samtal och argumentation.

Lantmäterimyndigheten anser att Bergrum (E3) inte är ett ändamål för markanvändning. Bestämmelserna g1 och g2 behöver endast anges då gemensamhetsanläggning är en förutsättning för att genomföra detaljplanen och att prickmark i detaljplan (enl. nya PBL) innebär att det inte får finnas någon typ av bebyggelse inom området. Myndigheten menar även att avsnittet om genomförande bör förtydligas med mark som förs över mellan allmän plats och kvartersmark.

Myndigheten anser vidare att området betecknat med W inte får innehålla någon annan form av markanvändning eller bebyggelse och att illustrationer utanför plankartan inte är juridiskt bindande oavsett vad texten i illustrationen anger.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Samrådsmötet ägde rum lördagen den 28 januari 2017 mellan kl. 12-16 i form av öppet hus. Lokalen ligger mitt i det område som planeras och valdes för att den skulle vara tillgänglig för så många som möjligt, både de som aktivt sökt sig dit och de som passerar förbi av andra anledningar. Kontoret anser att samrådsmötet skett på ett lämpligt och tillgängligt sätt.

Kontoret delar Lantmäterimyndighetens bedömning och kommer inför granskning se över hur det bergrum som ligger inom de södra delarna av planområdet hanteras. Vidare kommer behovet, exempelvis av parkering, inom område för prickmark samt behov av gemensamhetsanläggningar att ses över. Kontoret kommer i planbeskrivningen i samråd med Lantmäterimyndigheten förtydliga konsekvenserna för respektive fastighet inför fastighetsbildning. Ingen bebyggelse föreslås inom de användningsområden som betecknas med W på plankartan. De illustrationer som finns på plankartan hänvisar till planbestämmelserna, kontoret bedömer att de fyller ett syfte genom förtydligande av bestämmelserna.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Bebyggelse, skala, täthet, utsikt

Luftfartsverket menar att planerad bebyggelse ligger inom skyddsområdet för Bällsta radar och motsätter sig byggnader som överstiger 94 meter över havet i det aktuella området.

Luftfartsverket anser att koordinering bör ske mellan byggkranförare och flygtrafikledning om det skulle visa sig att byggkranar stör Bällsta radar. Flera *privatpersoner* samt *HSB Brf Hamnen i Stockholm* menar att Södra Värtan planeras för tätt samt att bebyggelsen blir för hög, främst i kvarteren i områdets södra del. Invändningarna gäller i huvudsak försämrade utsikt från Gärdet. Vissa *privatpersoner* framför alternativa förslag som exempelvis att högre bebyggelse bör samlas till en del av området för att på så sätt generellt öka ljusinstrålningen och förbättra utsikten. Två *personer* menar att en för hög exploatering leder till otillräckliga friytor nära bostäderna och efterfrågar fler parker och öppna ytor. *Samfundet S:t Erik* och *Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening* anser att "pirhuset" bör sänkas och samkomponeras med Hotell Ariadne. *Föreningen Östermalm* anser att "pirhusets" storlek och utformning inte harmoniserar med övrig bebyggelses relativa småskalighet. En

privatperson ifrågasätter föreslagen höjd på den södra delen av bebyggelsen på fastigheten Lybeck 2. En *person* anser att bebyggelsen i förslaget generellt sett kan bli högre.

Bostadsrättsföreningen *HSB Brf Hamnen i Stockholm* menar att förslaget medför negativ påverkan på föreningens intressen, bl.a. avseende utsikt och föreslår ett antal åtgärder som skulle förbättra sikten från föreningens byggnader.

Kungsleden AB anser att den bebyggelse om 6-13 våningar som föreslås runt fastigheten Rotterdam 1 innebär att utsikten från byggnaden på fastigheten kommer att försvinna. Detta bedöms innebära en negativ ekonomisk hyrespåverkan för berörda kontor. Vidare har företaget synpunkter på den allmänna platsmarken runt sin fastighet. *Vasakronan AB* anser att föreslagen bebyggelse på fastigheten Reval 1 bör sänkas till 5 våningar så att dagsljusintaget i fastigheten Riga 1 inte påverkas negativt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ny bebyggelse kommer att anpassas i höjd så att skyddsområdet för Bällsta radar inte påverkas. Kontoret förutsätter att koordinering mellan kranförare och flygtrafikledning kommer att hanteras i planens genomförandeskede, frågan kan inte hanteras inom ramen för detaljplanen.

Stadsbyggnadskontoret har inför plansamråd gjort en sammanvägd bedömning kring bebyggelsens placering, skala och områdets generella täthet och mängd friyta. Kontoret har även gjort en avvägning mellan enskilda intressen, som exempelvis upplevd försämrad utsikt, och allmänna intressen som fler bostäder, ny infrastruktur och en god bebyggd miljö. Kontoret anser det inte motiverat att göra en annan bedömning än tidigare avseende dessa frågor utifrån de synpunkter som kommit in under samrådet.

Genom att området utvecklas med investeringar i nya bostäder, kontor och allmänna platser bedöms mervärdet för befintliga fastigheter vara så stor att det motiverar att vissa befintliga förutsättningar delvis förändras. Vad gäller exempelvis påverkan på utsikt bedömer kontoret att förändringarna är acceptabla med hänsyn till läget i innerstaden och att olägenheten inte kan antas vara betydande. Staden har för avsikt att ge samtliga gator en ny attraktiv gestaltning i samband med detaljplanens genomförande, detta omfattar även gator i anslutning till fastigheten Rotterdam 1. Stadsbyggnadskontoret bedömer att den sammanvägda påverkan avseende dagsljusintag för befintlig bebyggelse blir godtagbar vid planens genomförande.

Planförslaget har samråtts med berörda parter som representerar hamnens verksamhet, det har inte framkommit några ytterligare argument varför gatan längs kajen och angränsande bebyggelse ska dras tillbaka. Kontoret gör ingen annan bedömning.

Kopplingar till omkringliggande områden

Flera privatpersoner och remissinstanser anser att det är viktigt att Södra Värtan får bra fysiska kopplingar till omkringliggande områden. Synpunkterna från privatpersoner varierar där vissa uttrycker missnöje och menar att Södra Värtan planeras isolerad från omgivningen, medan andra för fram konkreta synpunkter på hur kopplingarna bör eller inte bör utformas. En *person* anser att kopplingarna till Gärdet ej bör planeras i tunnlar medan en annan *person* föreslår en gång- och cykeltunnel från Gärdets tunnelbana till Värtanparken samt ett brosystem. Ytterligare en *person* föreslår att Södra Hamnvägen däckas över. En *person* vill inte att Gärdet och Södra Värtan kopplas samman alls. *Föreningen Östermalm* ser positivt på att Bangården Östra föreslås ersättas av en boulevard vilket enligt föreningen skulle förbättra kopplingen till Gärdet.

Skönhetsrådet delar stadsbyggnadskontorets målsättning om att stadsdelen ska bli en integrerad del av staden men är inte övertygat av att de nya passager som planeras mot Gärdet räcker för att uppnå målet. *Trafikkontoret* anser det viktigt men svårt att skapa bra kopplingar till närliggande områden, främst med anledning av stora höjdskillnader mot Gärdet. Det är dock viktigt att de kopplingar som bedöms möjliga genomförs och att tillgänglighetsaspekterna beaktas för dessa kopplingar. Bostadsrättsföreningen *HSB Brf Hamnen i Stockholm* anser att den fysiska tillgängligheten till kajen blir tillfredsställande.

Östermalms stadsdelsförvaltning menar att området parker och gröna gator kommer utsättas för ett högt besöksstryck och stort slitage. Det är därför viktigt att goda kopplingar till närliggande grönområden säkerställs samt att utvecklingen av den närliggande Finlandsparken genomförs innan inflyttning. *Vasakronan AB* anser att det är viktigt att vidareutveckla Södra Hamnvägen för att minska dess barriäreffekt, höja integreringen med stadens rörelsestråk, hastighetssäkra korsningspunkter samt arbeta med orienterbarheten till Gärdets tunnelbanestation. *Utbildningsförvaltningen* och *Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening* anser att det i det fortsatta detaljplanearbetet är viktigt att beakta behovet av säker skolväg och undvika trafikbarriärer, exempelvis i rörelseriktning mot Hjorthagens skola, Bobergskolan och Gärdesskolan. *Bonnier Fastigheter* anser inte att det av planen framgår hur det är tänkt att färjeresenärer ska ta sig från terminalerna till området.

Samfundet S:t Erik menar att Stockholms sjöfart kommer få en ökad betydelse i framtiden varför persontransporter och småbåtar bör kunna använda kajen söder om det planerade utomhusbadet. Två *privatpersoner* anser att en småbåtshamn/gästhamn bör möjliggöras längs kajen.

Skönhetsrådet samt Länsstyrelsen anser att de planerade förskolorna får för små gårdar. Samfundet S:t Erik anser att kvarterens gårdsytor är otillräckliga för de förskolor (och gruppboenden) som planeras

och att detta bör åtgärdas med sänkt exploatering som följd. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* förordar istället ökad exploatering på höjden inom hela området för att därmed frigöra större ytor för förskolegårdar och vistelseytor som park, torg m.m. Eventuell ökad skuggverkan på gårdarna kompenseras av ökad yta för utomhusvistelse.

Östermalms stadsdelsförvaltning anser att det är viktigt att förskolorna får tillgång till egen gård och att detta säkerställs på kvartersmark.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför plansamråd har kontoret gjort en sammanvägd bedömning kring bebyggelsen skala och områdets generella täthet med mängd friyta och storlek på gårdar. Kontoret instämmer i att det är en utmaning att få till bra gårdsmiljöer för förskolorna i en tät stadsmiljö men gör bedömningen att det går att uppnå ett tillfredsställande resultat genom att bl.a. arbeta med gårdarnas gestaltning. Genom planbestämmelser säkerställs en minsta förskolegård om 700 kvm per förskola vilket motsvarar ca 10kvm/barn då förskolorna planeras att vara för 4 avdelningar (ca 72 barn). Skulle förskolorna inrymma fler än de planerade 4 avdelningarna minskar andelen friyta per barn vilket kontoret bedömer negativt. De allmänna platserna utformas medvetet för vistelse för barn. Förskolorna är placerade så att goda kopplingar till större parkområden finns utan att behöva korsa högt trafikerade gator. Att säkerställa goda kopplingar till kringliggande miljöer som ex Gärdesfältet, som beskrivits ovan, är viktigt även utifrån barnperspektivet och närheten till större grönområden.

Kontoret delar inte uppfattningen att det genom att öka höjden på exploateringen går att frigöra mer plats för gårdar eller att gårdsmiljöerna skulle vara så otillräckliga att mängden exploatering skulle behöva minska totalt sätt.

Innehåll, verksamheter och service

Exploateringskontoret ser positivt på föreslaget som möjliggör att ett område som idag är glest bebyggt och till stora delar otillgängligt, öppnas upp för allmänheten. Östermalms stadsdelsförvaltning, Föreningen Östermalm, Oscars församling samt flera privatpersoner är positiva till att hamnområdet omvandlas till ett nytt bostadsområde. Östermalms stadsdelsförvaltning menar att Södra Värtan har potential att bli en levande stadsmiljö med nya parker, kajer och ett nytt bad som kan bli ett besöksmål för hela staden. Föreningen Östermalm skulle gärna se en större andel bostäder i den tillkommande bebyggelsen.

Skönhetsrådet och *Bonnier fastigheter* anser planen bör medge mer utrymmen för skola, idrott och andra allmänna funktioner så som kulturell verksamhet. *Idrottsförvaltningen* identifierar flera idrottsbehov inom Norra Djurgårdsstaden men ser inte att dessa är möjliga att inrymma inom detaljplanen. Däremot anser förvaltningen att det finns behov av en bollplan i Södra Värtan. Även en *privatperson* anser att anläggning för idrott och lek bör möjliggöras i planen. *Oscars församling* framhäver vikten av tillgång till bred samhällsservice av olika slag och menar att det kommer finnas behov av mötesplatser som religiösa samfund kan erbjuda för att möta människors andliga behov. *Djurgården-Lilla*

Värtans Miljöskyddsförening anser att studentlägenheter bör planeras in i ännu ej markanvisade kvarter. *Privatperson* anser att små hantverksateljéer samt teatrar och restauranger skulle förbättra helhetsintrycket och levandegöra området.

Utbildningsförvaltningen, Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening och två privatpersoner anser att en grundskola bör planeras in i ännu ej markanvisade kvarter.

Utbildningsförvaltningen bedömer att det finns behov av skolplatser i Södra Värtan i form av en grundskola för ca 600 elever och begär att mark avsätts för ändamålet i detaljplanen. Vidare är behovet av att utöka antalet gymnasieplatser generellt stort i staden varför detaljplanen bör möjliggöra utbildningsverksamhet på ett par olika fastigheter inom detaljplaneområdet. *Futuraskolan* anser att staden inte är positiv till en skoletablering inom fastigheten Hamburg 3 och önskar argument för varför staden inte ställer sig positiv till en sådan etablering.

Äldreförvaltningen noterar att någon motsvarande behovsanalys som gjorts för förskola och skola inte gjorts kring behovet av boenden för äldre. Förvaltningen menar att om inga vård- och omsorgsboenden planeras inom andra delar av Norra Djurgårdsstaden kan detta innebära svårigheter att möta det framtida behovet av vård och omsorgsboende i den östra delen av innerstaden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är positivt till en eventuell utveckling av fastigheten Rotterdam 1, vad som är möjligt avseende innehåll och omfattning är något som behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet tillsammans med fastighetsägaren. Om en utveckling av fastigheten inte blir av kommer de höjder som regleras på detaljplanekartan ses över inför granskning. Kontoret ser även positivt på att fastighetsägaren studerar möjligheten att utveckla bottenvåningen med ambitionen att göra den mer aktiv.

För att säkerställa behovet av förskoleplatser i området är den sammanvägda bedömningen att en förskola kommer att behöva inrymmas inom fastigheten Lybeck 2 enligt samrådsförslaget och stadsdelens yttrande. Det ligger redan idag en förskola inom fastigheten. Kontoret anser inte att det är lämpligt att placera en friliggande förskola inom fastigheten Lybeck 3 bl.a. med hänvisning till platsens topografiska förutsättningar, störningar på platsen samt med risk för påverkan av stationshusets kulturhistoriska värde. Förskolegården har i förslaget placeras på kvarterets innergård som är i minsta laget för en sådan verksamhet. För att kunna säkerställa både en bra boendemiljö och vistelsemiljö för barn har

Kontoret ställer sig positiv till att tillsammans med fastighetsägare i området studera möjligheten att inrymma skola och annan utbildningsrelaterad verksamhet där det är möjligt. Kontoret är inte negativt inställd till skolverksamhet inom fastigheten Hamburg 3.

men det åligger fastighetsägaren att visa på att fastigheten är lämplig för ändamålet.

Utformningen av de allmänna platserna regleras inte i detaljplanen. Det är möjligt att inom ändamålet PARK inrymma mindre ytor för lek- och idrottsrelaterad verksamhet, t.ex. en bollplan, vilket studeras vidare i kommande projektering. Annan idrottsverksamhet som ex. en ny idrottshall planeras uppföras i utvecklingen av Loudden.

Arkitektur och gestaltning

Skönhetsrådet anser att projekt är ambitiöst med goda förutsättningar att bli en ny attraktiv stadsdel i Stockholm. Skönhetsrådet ser positivt på förslagets ”skålförm” med högre bebyggelse i norr och söder och menar att formen känns naturlig och ger goda solförhållanden i det centrala parkrummet. Stadsmuseet ser positivt på att området omvandlas till en funktionsblandad levande stadsdel med bebyggelse som utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening och en privatperson anser att bebyggelsens utformning är enförmig. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening anser att fönstersättningen och de långa balkongerna är för enahanda och förordar ett högre mått av variation. Två privatpersoner anser att fasadkulörerna i området är för mörka. En privatperson menar att områdets fina fasader ej räcker för att skapa en upplevelserik stadsdel samt att området saknar spännande husprofiler.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget bygger på att skapa ett sammanhållet gestaltungsgrepp i stadsdelens identifierade bebyggelsefronter, dvs mot vattnet, mot huvudgatan och mot det större parkrummet. Bebyggelsens utformning varierar men kan ändå härledas till hamnkaraktären avseende gestaltungsgrepp, materialval och kulörer. Delar av områdets kvarter har ännu inte markanvisats och saknar därmed byggaktörer och ett framtaget gestaltungsförslag, de redovisas mer generellt i planhandlingarna. Kontoret anser att ambitionsnivån på gestaltningen är hög, och är i linje med planens intentioner, även om förslaget kommer att utvecklas i vissa delar under den fortsatta planprocessen. Ett kvalitetsprogram för områdets gestaltning kommer tas fram inför granskning, den slutgiltiga gestaltningen prövas och fastställs i bygglovskedet.

Kulturmiljö

Kulturmiljö och skyddsbestämmelser

Stadsmuseet avstyrker de delar av förslaget som innebär rivning av särskilt värdefull kulturhistorisk bebyggelse (grönklassificerade byggnader) och anser att dessa bör bevaras i sin helhet.

Stadsmuseet menar att förslaget inte tagit tillräcklig hänsyn till befintliga kulturhistoriska värden och framför att stora delar av den äldre hamnanknutna bebyggelsen redan har rivits. *Stadsmuseet* anser vidare att rivningen av de gulklassificerade byggnaderna inte bör ske då de hade kunnat bidra till en mer mångskiftande bebyggelse och historisk förankring samt att det stämmer bättre med stadens hållbarhetsmål. *Länsstyrelsen* menar att rivningen av fastigheten Bristol 1 innebär en försvagning av hamnområdets kulturhistoriska värden, men anser inte att detta utgör risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115). Föreningen Östermalm anser inte att rivningen av del av bebyggelsen inom Bristol 1 är motiverad. *Länsstyrelsen* samt *Föreningen Östermalm* ser positivt på att två av de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna, Restaurang Skeppet och Kranverkstaden, från 1920-talet skyddas i planen.

Stadsmuseet och *Samfundet S:t Erik* anser att byggnadskomplexet Neapel utgör en arkitektoniskt genomtänkt helhet och bör behandlas så. *Stadsmuseet* efterfrågar tydligare antikvariska argument för rivningen av delar av byggnaden. *Stadsmuseet* ser positivt på att vissa byggnader fått skydds- och varsamhetsbestämmelser men anser att de behöver bearbetas ytterligare, exempelvis för f.d. kranverkstaden och interiöra miljöer i Restaurang Skeppet. *Stadsmuseet* och *Samfundet S:t Erik* anser att fabriksbyggnaden Bristol 1 bör bevaras. *Samfundet S:t Erik* anser även att byggnaden på fastigheten Lybeck 2 bör bevaras, om byggnaden rivs befaras även att jätteeken i Finlandsparken försvinner. Vidare bör parken framför Hotel Ariadne bevaras.

Stadsmuseet anser att utbyggnadsförslaget i vattnet kan accepteras ur kulturhistoriskt perspektiv då den är begränsad i omfattning och utbredning. Det är dock av yttersta vikt att stenskonung m.m. bevaras och får skydd i plan samt att utbyggnader beläggs med tydligt avskiljbart material. *Länsstyrelsen* framför att planområdet inte ligger inom Nationalstadsparken, men att dess värden ändå behöver beaktas i planprocessen på grund av närheten till parken

Stadsmuseet ser med oro på den framträdande rollen ”pirhuset” får i den obebyggda delen av siluetten i vyn från Stora Pelousen/Hagaparken i Nationalstadsparken, byggnadens höjd bör anpassas för att inte påverka stadsbilden negativt och konkurrera

med slottet samt kyrktornen. *Länsstyrelsen* ser att "pirhuset" kommer att ha påverkan på vissa stadssiluetter men anser att detta kan accepteras sett till riksintresset för kulturmiljövården. *Länsstyrelsen* anser med beaktande av avståndet och att det är en begränsad siktsektor som berörs att inslaget i denna vy får bedömas som möjligt. *Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening* anser att "pirhuset" blir allt för dominerande och stör utblickar från Nationalstadsparken.

Stadsmuseet har förståelse för de olika skäl som ligger bakom beslutet att lägga ner Värtabanan även om det innebär en stor förändring. Spårområdet utbredning kommer emellertid att bevaras i och med dess införlivning i gatubredd. För att ytterligare öka avläsbarheten anser museet att det vore positivt om t.ex. själva banvallen bevaras som allé samt att partier av räls bevaras i gatumiljöerna. *Stadsmuseet* och *Samfundet S:t Erik* menar att det är synd att förslaget inte tar större hänsyn till den karaktäristiska planstrukturen, exempelvis stickspårens dragning ut mot kajen och rälsens synbarhet i gatan. Utifrån tillgängligt underlag kan museet inte bedöma hur kulturhistoriska värden eventuellt skulle påverkas av Södra Hamnvägens nya höjdsättning.

Stadsmuseet utgår från att kontakt tagits med Länsstyrelsen angående lämning RAÄ 202.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har arbetat aktivt med strukturen inom planområdet kopplat till de historiska lagren och gör bedömningen att detaljplanen ger goda förutsättningar att behålla de kulturhistoriska värdena trots inkomna synpunkter. Ett av huvuddragen har varit att i den omfattning det är möjligt bevara befintlig bebyggelse som bidrar positivt till stadsdelens karaktär och historia. Kontoret delar bedömningen att det uppstår en negativ påverkan på kulturmiljön när byggnader rivs men att detta i vissa fall måste vägas mot andra värden som uppstår när området utvecklas, exempelvis nya bostäder och en fungerande stadsstruktur.

Fastigheten Neapel 3 är av Stockholms stadsmuseum grönklassad och anses av museet ha ett formspråk som gör byggnaden känslig för förändringar. Kontoret delar museets ställningstagande om att de antikvariska argumenten för en rivning behöver förtydligas men gör samtidigt bedömningen att fastigheten är möjlig att utveckla men att större hänsyn då måste tas till byggnadens kulturhistoriska värden.

Den grönya som finns öster om högdelen inom fastigheten Neapel 3 bedöms inte inneha höga ekologiska värden och dess kulturhistoriska värde som grönya är begränsad. Kontoret bedömer att platsen är möjlig att utveckla med nytt bebyggelsekvarter.

För fastigheten Bristol 1 har SBN under hösten 2016 beviljat rivningslov (2016-09-08) och byggnaden revs under våren 2017. En rivning medför fördelar och möjliggör en publik byggnad (kvarter K) invid områdets kommande torg. För fastigheten Lybeck 2 anser kontoret att fördelarna med att få till en fungerande gatustruktur (delar av det som föreslås bli Södra Hamnvägen ligger inom fastigheten Lybeck 2) och att en allmän koppling genom kvarteret tillkommer ihop med ca 200 bostäder och ny modern kontorsbebyggelse överväger nackdelarna med att riva befintlig byggnad. Som konsekvens av att Lybeck 2 utvecklas med nya bostäder och kontor kommer en större ek inom fastigheten att tas bort vilket kontoret bedömt som acceptabelt.

Gärdets karakteristiska siluett kommer fortsatt att vara framträdande på håll, där "pirhuset" med sin högre höjd skapar en värdefull markör. Byggnaden kommer att synas exempelvis i vyn från Stora Pelousen/Hagaparken i Nationalstadsparken, den sammanvägda bedömningen är dock att detta inte har en så stor negativ påverkan för kulturmiljön att byggnaden måste utgå eller sänkas avsevärt. Byggnadens totalhöjd kommer dock att justeras från +100 till +94 meter över nollplan inför granskning, vilket till viss del kommer minska dess roll i siluetten (en sänkning görs p.g.a. av sannolik påverkan på Bällstaradarns influensområde och baseras inte på avvägning av kulturhistoriska värden).

När det gäller att bevara banvallens karaktär som historisk förankring anser kontoret att det är viktigare att prioritera att tydliga fysiska kopplingar tillkommer som möjliggör att stadsdelen blir så integrerad i omgivningen som möjligt. För att få en rationell bebyggelsestruktur har vissa gator rätats ut vilket bedömts som acceptabelt ur kulturhistoriskt perspektiv. I detaljplanen finns varsamhetsbestämmelser som omfattar spårsträckningar i gaturummet längs Hamburgsvägen, det är viktigt bevaka att dessa bevaras i den kommande utformningen av gaturummet.

Kajerna kommer att behöva byggas om. För södra kajen pågår detta arbete från våren 2017 inom gällande detaljplan. Det kommer i det fortsatta planarbetet utredas om det är möjligt att bevara stenskoning längs kajen samt utredas hur utbyggnaden i vattnet kan markeras i den yttre miljön.

Kontoret kommer att se över ytterligare behov av skydds- och varsamhetsbestämmelser för befintlig bebyggelse som avses bevaras i samråd. Kontoret avser även att mer utförligt beskriva konsekvenserna av Södra Hamnvägens nya höjdsättning inför granskning, bl.a. utifrån påverkan på de kulturhistoriska värdena.

Inga spår finns kvar från lämning RAÄ 20 inom planområdet.

Gator och trafik

Biltrafik

Trafikkontoret ser positivt på att mobilitetsindex tillämpas och att byggaktörerna erbjuds en möjlighet att påverka stadsdelens hållbara resor genom olika åtgärder på fastighetsnivå. Trafikverket anser att kommunen bör analysera och redovisa konsekvenser för trafiken i området, exempelvis analys av Södra Hamnvägen i ett helhetsgrepp samt en analys över Tegeluddvägens framtida funktion. Om Östlig förbindelse inte blir aktuell samt innan den är byggd, behöver planen visa hur befintligt statligt vägnät påverkas.

Eventuella åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen, vilka krävs för planens genomförande, inklusive finansiering och genomförande menar *trafikverket* ska regleras i avtal innan planen antas. *Trafikverket* har ingen möjlighet att bekosta eventuella åtgärder. *Trafikverket* för fram att kommunens planering ej får omöjliggöra, försvåra eller fördyra den pågående planprocessen avseende Östlig förbindelse som binder ihop norra och södra länken.

Stockholms Hamn AB framför att transporter till och från Frihamnen planeras gå längs Södra Hamnvägen. Hamnen menar att det är viktigt att trafiklösningarna längs transportvägen utformas för att minska risken för köer i samband med ankommande och avgående fartyg. Hamnen anser att planförslaget saknar analyser av trafikflödena och trafikplatsernas kapacitet. Hamnen har uppfattat att varu- och leveranstransporter inte ska ske på gator i planen betecknade som vistelsegator och menar att gatan närmast Magasin 1 till södra delen av Södra kajen samt norra delen av Fjärde Bassängvägen behöver nyttjas för transporter.

Trafikförvaltningen anser att planbestämmelsen "Huvudgata" bör kompletteras med "Spårväg" för att ge fullt planstöd för en framtida spårutbyggnad längs Södra Hamnvägen. I det fall reglering avseende störningar från spårvägen görs i järnvägsplan bör störningsskyddsbestämmelserna avseende störningar från spårvägstrafiken strykas ur detaljplanen.

Kontoret delar trafikverkets uppfattning att åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen, dvs avseende bangården, behöver regleras i avtal innan planen antas. Kontoret deltar aktivt i trafikverkets process gällande Östlig förbindelse. Kontoret anser det angeläget att hitta lokaliseringar av trafikplatser som både fungerar ur trafikhänseende samt ur ett stadsbyggnadsperspektiv.

Staden bedömer att den möjliga kapacitet som finns i föreslaget gatunät kan anses tillräcklig. Vid högtrafik kommer det kunna uppstå viss köbildning i området. Den högsta belastningen i gatunätet infaller under sommarhalvåret (förutom under semestertiden) strax efter förmiddagens vanliga maxtrafik då både Värtahamnen och Frihamnen har flera färjor och kryssare som ankommer hamnarna samtidigt vilket ger en mycket hög belastning i gatunätet. I huvudsak har kapaciteten på Södra Hamnvägen dimensionerats för att motsvara vad det omkringliggande vägnätet, och då främst norra länken, klarar av att ta emot. Södra Hamnvägen kommer under hamntömningen även ha ett särskilt hamntömningsprogram i trafiksignalerna som ger hamntrafiken och kollektivtrafikens stomtrafik, som har egna kollektivtrafikkörfält i gatans mitt, en högre prioritet mot korsande trafik än under övrig tid.

Att planera området med högre kapacitet i gatunätet än vad som nu görs anser staden olämpligt av flera skäl. Södra Hamnvägen blir redan i föreslagen utformning så bred att det blir en barriär i området och det är en stark ambition i staden att den nya bebyggelsen integreras med den befintliga. Såväl stadens framkomlighetsstrategi som områdets program för hållbar stadsutveckling anger tydligt att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras. Det finns även begränsningar i omkringliggande vägnät som gör att en högre kapacitet lokalt inte skulle kunna nyttjas fullt ut. Gatorna har utformats med ambitionen att skapa ett jämt flöde i trafiksystemet där det fordon som kommer ut på huvudvägnätet ska kunna ta sig vidare utan mer än med en normal fördröjning i systemet.

En Östlig förbindelse med en trafikplats i Frihamnen skulle förändra trafiksituationen något och de potentiella tillfällena med kösituationer i området skulle minska. Den tunga trafiken till och från Frihamnen skulle inte heller behöva belasta det mer lokala gatunätet i området.

Gatan norr om Magasin 1 kommer på del av sträckan behöva utformas mer som en traditionell gata. Gatan kommer användas av bland annat hamnens transporter till Magasin 1 och kajen. Med anledning av leveranstransporterna, den planerade infarten till parkeringsgarage i kvarteret Hull samt trafiksignalen i korsningen med Södra Hamnvägen gör det olämpligt att utforma hela sträckan som vistelsegata. Kontoret vill i sammanhanget påpeka att det även på vistelsegatorna i området kommer vara möjligt att köra och

Trafikkontoret, Föreningen Östermalm samt Lidingö stad ser positivt på gatornas föreslagna utformning som vistelsegator med

fotgängare i fokus. Vartefter förslaget bearbetas menar *trafikkontoret* att gatornas tillgänglighet, drift och underhåll fortsatt behöver finnas med som viktiga aspekter att beakta. *Trafikkontoret* ser positivt på att det i området planeras för många cykelparkeringsplatser. Cykelparkering på kvartersmark måste förutom att vara tillräckligt många även utformas så att de blir attraktiva att använda.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen ser positivt på att ny bebyggelse planeras i centrala lägen som på ett effektivt sätt kan trafikförsörjas med kollektivtrafik samt att Södra Hamnvägen utformas med hänsyn till framtida spårvägstrafik. *Lidingö stad* vill framhålla vikten av att planeringen inte förhindrar en framtida dragning av Spårväg city hela vägen fram till Ropsten. *Trafikförvaltningen* understryker att den framtida kollektivtrafiken i området inte kan slås fast i detta tidiga skede då frågan är beroende av förutsättningar utanför planområdet. *AFA Fastigheter, Bonnier fastigheter AB, Kungsleden AB, NIAM AB, Wallfast AB, Wallenstam AB, CA Fastigheter AB* ser behov av bindande beslut kring en spårbunden kollektivtrafiklösning innan byggstart 2019. Aktörerna menar att stadsdelens attraktivitet, konkurrenskraft och hållbarhet samt det dagliga livet hos boende, besökare, turister och arbetare i hög grad är beroende av att området försörjs med spårbunden kollektivtrafik. Behov av spårbunden kollektivtrafik är den mest frekvent förekommande synpunkten i yttranden från privatpersoner. En person anser att Östlig förbindelse bör byggas för spårvagnar istället för bilar. Som argument för spårbunden kollektivtrafik lyfts huvudsakligen fram att trafikslaget är säkert, demokratiskt, miljö- och klimatvänligt och attraktivt.

Trafikförvaltningen anser att svängradier för busstrafik på Södra Hamnvägen, Fjärde bassängvägen och Hangövägen behöver studeras vidare, liksom utfarten på Södra Hamnvägen från Fjärde Bassängvägen där signalreglering kan behövas för att underlätta för utsvängande bussar. Man påpekar också att det söder om planområdet finns en temporär bussdepå samt att avtal finns mellan Stockholms stad och trafikförvaltningen om en permanent depå i området som kan medföra industribuller

En privatperson anser att det vore positivt om området försörjs med anöringsplats för Vaxholmsbåtar och liknande. En *privatperson* anser att bättre uppgångar från tunnelbanan bör byggas vid Ropsten för att minska trycket på Gärdets tunnelbanestation.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om att området behöver en resursstark kollektivtrafik för att upplevas som attraktiv och tillgänglig. Detta är också anledningen till att Södra Hamnvägen har dimensionerats och förberetts för möjlig spårtrafik. Frågan är beroende av faktorer utanför planområdet och som inte kan hanteras inom ramen för detaljplanearbetet. Beslut om vilken kollektivtrafik som trafikerar området i framtiden ansvarar trafikförvaltningen för och hanteras ej i detaljplanen. Staden samverkar med trafikförvaltningen i dessa frågor.

Frågan avseende lokaliseringen av en permanent bussdepå ryms inte inom föreliggande detaljplanearbete och kommer därför att hanteras i kommande etapper.

Frågan om busstrafikens framkomlighet på planerade gator beaktas i det vidare projekteringsarbetet.

Genom användningsbestämmelsen W2 möjliggörs angöring för fartyg och båtar invid kaj, exempelvis kollektivtrafikbåtar.

Kontoret bedömer att det inte är möjligt att inom denna detaljplan utreda andra uppgångar från tunnelbanan vid Gärdet.

Tillgänglighet

Trafikkontoret anser att området bör planeras så att gatorna och de allmänna platserna blir tillgängliga för alla. Området är platt och saknar därmed branta lutningar vilket är positivt ur tillgänglighetssynpunkt. AFA Fastigheter önskar förtydligande kring möjligheterna för angöring från Södra Hamnvägen till fastigheten Lybeck 2. AFA Fastigheter ser stora utmaningar att uppfylla kraven för tillgängliga entréer enligt stadens önskemål eftersom planområdets gräns är dragen i fastighetsgräns och utrymmet därför är för litet för att användas till trafik.

Trafikkontoret menar att höjdangivelsen för angöringsbryggan för vattenburen kollektivtrafik kan behöva anpassas för att klara tillgängliga lutningar till båtarna och varierande vattennivåer. Det är viktigt att kopplingarna mellan de olika bytespunkterna utformas så att det blir tydligt och lätt att hitta för resenärerna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret är medvetet om att det är en utmaning att lösa angöringskraven för fastigheter längst Södra Hamnvägen då inga angöringsplatser ryms i gatans framtida gestaltning. Att skapa god

tillgänglighet är en prioriterad fråga och kontoret bedömer därför att respektive byggaktör ska klara stadens krav inom kvartersmark, från gator där angöring är möjlig.

Stadsbyggnadskontoret avser att tillsammans med trafikkontoret se över höjdangivelsen för angöringsbryggan.

Parkering och gemensamma garage

Trafikkontoret ser lösningen med parkering i sammankopplade garage på kvartersmark som en viktig förutsättning för de vistelsegator som planeras. Gator som underbyggs med garage kräver avtal med byggaktörerna om att det är byggaktörerna som äger och ansvarar för all drift och underhåll av konstruktionen. Konstruktionen behöver vidare dimensioneras som en brokonstruktion som klarar dynamisk trafiklast enligt trafikkontorets krav på dimensionering. Med anledning av att gatan anläggs ovanpå konstruktionen menar *trafikkontoret* att det är viktigt att konstruktionen ligger tillräckligt djupt för att möjliggöra gata ovanpå, särskilt då områdets gator planeras med mycket träd och grönska. Gator med kollektivtrafik eller andra gator i huvudnätet bör ej underbyggas med garage med anledning av att gatorna sannolikt behöver grävas upp vid underhåll av konstruktionen. *Trafikkontoret* påtalar även att det finns risk för att kommande bostadsrättsföreningar inte kommer ha ekonomi att återställa gatorna i önskvärt skick vid underhåll av konstruktionen. *Trafikkontoret* anser det viktigt att tillgänglig parkering kan ske via garagen då gatornas utformning förutsätter det. *TB Projekt Väst, HSB Bostad, Mannersons, Erik Wallin, CA Fastigheter, Seniorgården/Borätt* framför i gemensamt yttrande synpunkter på föreslagen gemensam garagelösning under mark. För att kunna sammankoppla garagen behöver hela garagegolvnivån sänkas så att schaktbottennivå förläggs till ca -1,5 m. Att endast sänka kulvertar samt den yta som krävs för att skapa rätt lutning ned till ramperna bedöms ta allt för stor parkeringsyta i anspråk. Grundvattennivån ligger på +0,2 m. Med utgångspunkt att alla ytor sänks till kulvertarnas nivåer medföljer en rad risker kopplat till konstruktion och anläggning (risk för grundvatteninträngning) samt till miljö- och klimat (fler lastbilstransporter), trygghet etc. Ovanstående konsekvenser menar byggaktörerna var svåra att förutse vid tidpunkten för markanvisningsavtalets tecknande. Istället föreslår byggaktörerna att varje kvarter får egen garagelösning och in-/utfarter.

Vasakronan AB menar att det råder ett underskott på parkeringsplatser för verksamheten som bedrivs i fastigheten Riga 2 och efterlyser en övergripande handels- och parkeringsutredning

som utgår både från den befintliga verksamheten och kommande utbyggnad. Vasakronan anser att parkering kan skapas genom korttidsparkering på områdets gator, effektiva gemensamma parkeringsanläggningar under mark och centraliserade mobilitetslösningar som exempelvis bilpooler. *Kungsleden AB* menar att verksamheter gynnas av möjlighet till markparkering i direkt närhet till entréer och föreslår därför att planen kompletteras med ett mindre antal markparkeringsplatser med tillåten parkeringstid om max 15 min.

Stockholm Stads Parkerings AB menar att om det i detaljplanen finns ett syfte att installera poolbilsplatser med laddmöjligheter på gata, bör det redan i byggskedet förberedas för elserviser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden avser att i exploateringsavtal ställa krav på att kopplingarna mellan garagen under mark ska uppföras som en brokonstruktion som klarar dynamisk trafiklast enligt trafikkontorets krav. Kontoret avser vidare att i samarbete med trafikkontoret och berörda parter studera garagekopplingarnas djup i det fortsatta arbetet.

Kontoret avser att i den vidare processen studera om ytterligare krav ska ställas på kopplingarnas konstruktion avseende exempelvis tätskikt. Detta för att på så sätt ytterligare förlänga tiden mellan tillfällena då tätskiktet behöver underhållas. Avtal avseende ansvar för konstruktionen avses upprättas genom exploateringskontoret vid markförsäljning.

Kontoret delar inte byggaktörernas uppfattning att kulvertarna tar så stor plats i anspråk att hela garagegolvnivån behöver sänkas. Kontoret är vidare medvetet om att anläggningar under grundvattennivån innebär en mer avancerad konstruktion men bedömer inte att det är något hinder för genomförandet. Kontoret bedömer vidare att den miljöbelastning som eventuellt tillkommer för att anlägga kopplingarna inte är så stor att det finns skäl att inte sammankoppla garagen. Kontoret anser inte att sammankopplade garage riskerar att öka otryggheten i garagen i sådan utsträckning att det finns anledning att frånga konceptet. Frågan är dock viktig att hantera i det fortsatta arbetet genom olika typer av åtgärder så som exempelvis god belysning, tydlig skyltning, kameraövervakning etc. Att styra trafikrörelserna, anlägga ett fåtal infarter och istället sammankoppla garagen under mark möjliggör lägre trafikflöden i gatumiljön vilket i sin tur möjliggör en gestaltning som uppmuntrar till vistelse i högre grad. Kontoret bedömer sammanfattningsvis att det sedan tiden för markanvisning inte har framkommit nya förutsättningar som är av sådan karaktär att det finns anledning att ändra konceptet med sammankopplade garage.

Såväl stadens framkomlighetsstrategi som områdets program för hållbar stadsutveckling anger tydligt att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras. Kontoret bedömer därför inte att markparkering är det mest effektiva sättet att nyttja marken på i denna nya del av innerstaden. Ett antal parkeringsplatser för besökare kommer att anläggas som gatuparkering längs gatorna i den nordliga delen av planområdet. Inför granskning kommer staden studera möjligheterna för att anlägga ett parkeringsgarage för besökare under det större torget, med avsikt att säkerställa tillgången till besöksparkering på längre sikt. Inom parkeringsgaragen uppmuntrar staden till samnyttjande av platserna samt mobilitetslösningar som ex bilpool. Staden ställer genom exploateringskontoret krav på anläggande av laddplatser samt förberedelse för laddning i garagen. Detaljplanen anger inte särskilda platser för bilpoolsparkering på gata.

Parkeringsutbudet i området kommer att förändras i och med byggnationen. Mark som idag utgör markparkering kommer att omvandlas till bebyggelsekvarter. Parkeringsfrågan är svår och innebär många avvägningar mellan olika behov. Utgångspunkten för de parkeringstal som tillämpas i området är att åstadkomma ett fungerande och hållbart transportsystem, men även utan miljöaspekten finns det begränsningar i vägnätet som innebär att området måste ha ett bilresande som liknar det i den övriga innerstaden. Staden försöker uppmuntra detta genom att tillämpa parkeringstal som liknar det faktiska utbudet i resten av innerstaden. Som underlag för en parkeringsbedömning för området har en parkeringsberäkning avseende bil och cykel tagits fram. Denna beräkning omfattar både befintliga och tillkommande verksamheter och bostäder och totalt bedöms upp till 1900 parkeringsplatser motsvara områdets parkeringstal. På sikt, då hela området är utbyggt avses områdets behov att täckas med planerade garageanläggningar och implementering av mobilitetsåtgärder som exempelvis bilpool och god cykelinfrastruktur.

Teknisk försörjning

Ledningar

Stockholm Vatten och Avfall AB anser att det i Södra Hamnvägen bör ges plats för planerade ledningar för separerade system vilka är trycksatta från området vid Ropsten samt planerade ledningar från Valparaiso.

Stockholm Vatten och Avfall AB framför att nytt utlopp för dagvatten kommer erfordras i Fjärde Bassängvägen. I Södra Bassängkajen ligger befintliga ledningar för vatten och avlopp som rinner mot Södra Värtans pumpstation. Dessa är inte dimensionerade för planerad bebyggelse och måste troligen läggas om. Med hänsyn till befintlig banvall och Södra Hamnvägens höjdsättning bör det detaljstuderas i vilken omfattning vatten som rinner via Finlandsparken påverkar Södra Värtan vid skyfall. Vid dessa tillfällen är ledningsnäten fulla och kan ej ta emot ytterligare dagvatten. Vidare behöver förutsättningarna för ökade flöden från fastigheten Lybeck 2 tydliggöras så att *Stockholm Vatten och Avfall AB* kan ta höjd för eventuella förändringar i de nya ledningssystemen. Utlopp för dagvatten i Södra Bassängkajen finns där utfyllnad planeras. Utlopp måste flyttas vilket erfordrar ledningsomläggning i Södra Bassängkajen. Befintliga dagvattenutlopp för dagvatten mot Södra Bassängkajen är inte dimensionerade för instängda områden eller dagens dimensioneringsförutsättningar för 30-årsregn. Hamnens nya kajlinje kommer utgöra barriär för vatten vid skyfall vilket medför översvämningsrisk för befintliga fastigheter. *Stockholm Vatten och Avfall AB* menar att nya utlopp för dagvatten kommer att krävas i Södra kajens norra del och bör finnas med i miljödomsansökan för ny kaj. Ledningarna måste vidare samordnas med den planerade badanläggningen vars behov av vatten behöver identifieras i tidigt skede så att förbrukningen kan planeras in mot planerade ledningar.

Beträffande servisanslutning av nya fastigheter eller servisanslutning av de fastigheter som söker nya förbindelsepunkter kommer *Stockholm Vatten och Avfall AB* ej tillåta spillvattenledning med självfall för nivåer under markytan. Med anledning av detta kommer de lägst belägna våningarna att behöva pumpa spillvatten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Projektet, genom exploateringskontoret, planerar för de ledningar för separerade system som Stockholm Vatten och Avfall AB anser bör ges plats för i Södra Hamnvägen. Underlag för det nya utlopp för dagvatten som erfordras i Fjärde Bassängvägen tas fram i systemhandlingsskedet för allmän platsmark. Detta gäller även för de befintliga ledningar för vatten och avlopp som ligger i Södra Bassängkajen.

Gällande skyfallsflöden från närliggande områden samt hur dessa tas om hand studerar exploateringskontoret vidare i systemhandlingsskedet för allmän platsmark. Utlopp för dagvatten innanför spont kommer att läggas om och nya ledningar i Södra Bassängkajen kan komma att behöva flyttas. Staden kommer att

vidare studera konsekvenser av instängt område vid Södra Bassängkajen samt eventuella erforderliga åtgärder. Vad gäller behovet av nya dagvattenutlopp i Södra kajens norra del samt samordning med det planerade badet kommer staden att studera dessa frågor i det vidare arbetet samt i systemhandlingen för allmän platsmark.

Beträffande att Stockholm Vatten och Avfall AB ej tillåter spillvattenledning med självfall för nivåer under markytan kommer staden säkerställa detta i exploateringsavtal med områdets byggaktörer.

Dagvatten

Trafikkontoret anser att höjdsättning på gator behöver anpassas så att problem med stående vatten och halka minimeras. Stockholm Vatten och Avfall AB menar att gatan norr om ”pirhuset” bör utformas så att vatten från Södra Bassängkajen kan rinna över kant vid skyfall. I planerad höjdsättning stiger marken utåt. Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att dagvattenutredningen visar att planområdets framtida bidrag till föroreningssituationen i Lilla Värtan jämfört med idag, är lägre för de flesta föroreningarna och oförändrad för kväve och kvicksilver. Nämnden menar att detta förutsätter att föreslagna lösningar för att omhänderta dagvatten lokalt genomförs.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret kommer tillsammans med berörda parter utreda områdets höjdsättning och utformning för att optimera dagvattenhanteringen utifrån flöde och reningseffekt. Ledningssamordning kommer ske parallellt med fortsatt detaljplanearbete. Behov som föranleder hantering i detaljplanen kommer att beaktas.

Energiförsörjning

Ellevio AB framför att behovet av nätstationer är i planeringsfas i vilken antal och lägen måste bestämmas. Ellevio AB menar att en ny nätstation kommer vara inhyt i ännu icke markanvisade kvarter. Eftersom kvarter B och C ligger i etapp 1 bör ny nätstation byggas där. En nätstation är även anvisad i kvarter P. Ellevio AB menar att antalet nätstationer och deras lägen samt utrymmesbehov behöver anpassas ytterligare och framhåller vikten av att kapaciteten motsvarar konsekvenserna av högstanivåer i energiförsörjningen. Ordningen i vilken nätstationerna etableras måste också fungera med tidplaner för etapp 1 och 2. Närheten till vatten, grundvattennivåer och översvänningsrisk måste beaktas vid grundläggning för och inhysning av nätstationer. Ellevio AB

hänvisar till Länsstyrelsen i Stockholm och menar att lägsta grundläggningsnivå för nätstationer är +2,7m (i höjdsystem RH2000). Bolaget menar att hänsyn även måste tas till nätstationernas funktionskrav, tillgänglighet samt stadens policy för magnetfält.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Elnätsstationer som placeras i kvarter under +2,7m är gas- och vattentäta i enlighet med planbestämmelser. Kontoret kommer tillsammans med berörda parter att studera behovet av antal nätstationer samt deras placering och utbyggnadsordning.

Hälsa och säkerhet

Risk

Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare redovisning av var i Frihamnen respektive Värtahamnen det fortsättningsvis kan vara aktuellt att hantera farligt gods. I riskutredningen står att det är 250 meter till riskkällan i Värtahamnen. Det bör framgå av karta i planbeskrivningen varifrån detta avstånd mäts. *Länsstyrelsen* menar att kommunen bör förtydliga hur utveckling av hamnverksamheten kan samordnas för att undvika en framtida utökning av hantering av gods som kan innebära risker.

Storstockholms Brandförsvär efterlyser en riskbedömning av ett scenario där containerterminalen och oljehamnen i Loudden inte avvecklas avseende transporter av farligt gods på Södra Hamnvägen. *Länsstyrelsen* menar att en olycka skulle kunna få stora konsekvenser för bebyggelsen då planförslaget möjliggör byggnader endast 6 meter från vägen. *Länsstyrelsen* är positiv till att åtgärder införs för att reducera konsekvenser från olyckor med farligt gods. *Storstockholms Brandförsvär* hänvisar till *Länsstyrelsens* rekommendationer att avståndet till sekundära farligt godsleder bör vara minst 25 meter och i undantagsfall 15 meter. *Länsstyrelsen* efterfrågar en bedömning av vilken riskreducerande effekt kraven på glaspartier har vid en olycka med brandfarlig gas, eftersom detta kommer vara den vanligaste transporten fram till 2025. *Storstockholms Brandförsvär* anser att det inte tydligt framgår av planhandlingarna vilket skydd gällande fönster som behöver uppnås eller om den föreslagna fönstertypen (600/10) säkerställer det skydd som behövs och hänvisar till *Länsstyrelsens* rekommendationer om glas i klass EW 30, vilket anses tydligare. Vidare menar *Storstockholms Brandförsvär* att skyddet försämras om fönstren tillåts vara öppningsbara. *Länsstyrelsen* uppmärksammar att riskerna med vägtransport av farligt gods är nära förknippad med vilken hantering som kan bli aktuell inom Frihamnen i framtiden.

Stockholms Hamn framför att planen bör ta hänsyn till den verksamhet som Lantmännen bedriver i silos på Frihamnspiren. Verksamheten kräver en säkerhetszon på 200 m. Även om det är

längre till närmaste byggnad menar hamnen att detta bör uppmärksammas i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Projektet Södra Värtahamnen och den övergripande projektplanen för hela Norra Djurgårdsstaden har hela tiden utgått ifrån nedläggning av oljehanteringen på Loudden och tidplanen för detta är synkroniserad med denna plans genomförande ca 2020. Även anläggningen för LNG, flytande naturgas, kommer att flyttas när övrig verksamhet avvecklas. Riskanalysen är baserad på detta scenario. Till granskningen föreslås dock att riskanalysen kompletteras med ett resonemang om detta, liksom ett förtydligande om inom vilka områden i Värtahamnen respektive Frihamnen som hantering av farligt gods beräknas fortgå. Riskreducerande åtgärder finns angivna som planbestämmelser på plankartan angående obrännbar fasad samt fönster som klarar 600 grader under 10 minuter. Förskolorna är placerade med skyddande bebyggelse emellan och har därmed inte utretts vidare i riskutredningen. Ett förtydligande görs i riskanalysen om att fönstertypen säkerställer det skydd som behövs samt en bedömning av vilken riskreducerande effekt kraven på glaspartier har vid en olycka med brandfarlig gas enligt Länsstyrelsens synpunkt. Med hänsyn till boendekvaliteten anser kontoret att fönstren ska kunna vara öppningsbara enligt tidigare praxis i samråd med Länsstyrelsen.

Angående suicidrisk kopplat till högre byggnader och takterrasser förutsätter kontoret att projekten och takterrasserna utformas på lämpligt sätt med räcken etc. för att minska denna risk. Situationen är inte annorlunda jämfört med exempelvis balkonger på våningar högre upp i byggnaderna.

Kontoret avser att tillsammans med berörda parter se över vilka kvarter som kan behöva alternativ utrymning till maskinstege, exempelvis Tr1 och Tr2 trapphus. Inom planområdet överstiger inte avståndet mellan körbar väg och byggnadernas entréer 50 meter.

Utredningen om påseglingsrisk kommer att kompletteras och fördjupas utifrån inkomna synpunkter innan granskningen. Vidare utredningar syftar till att visa på att risknivån för badet är acceptabel och att skyddsåtgärder kan vidtas som minskar risken för allvarliga konsekvenser.

Planhandlingarna kompletteras med information om de silos som ligger på Frihamnspiren. Skyddsavståndet som hamnen framför i sitt remissvar, på 200m, uppfylls.

Buller

Länsstyrelsen framhåller att det är av stor vikt att kommunen visar att riktvärdet för det lågfrekventa bullret går att uppnå.

Länsstyrelsen anser vidare att detaljplanens bestämmelse avseende lågfrekvent buller bör förtydligas så att det framgår att det är Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) som avses och därmed ska uppnås. *Stockholms Hamn AB* har inga synpunkter på underlaget till bedömningen av lågfrekvent buller i bullerutredningen men vill särskilt påpeka att man inte kan garantera att det inte kommer fartyg som alstrar mer lågfrekvent buller. Hamnens villkor ger också tillåtelse till detta i begränsad omfattning. *Stockholms Hamn AB* anser vidare att ansvar för eventuella framtida klagomål rörande buller och lågfrekvent buller ska åligga byggaktörerna och att detta ansvar ska skrivas in i deras exploateringsavtal. Detta ansvar ska även gälla för kommande ägare av fastighet/byggnad. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser det inte lämpligt att möjliggöra lägenhetshotell, som ofta nyttjas under en längre period för övernattnings, i kvarter Q och sydöstra delen av kvarter R. Här är det extra svårt att uppnå riktvärdena för lågfrekvent buller inomhus på grund av närheten till kryssningsfartygen. Även *trafikverket* anser att tillfälligt boende omfattas av Folkhälsomyndighetens allmänna råd om lågfrekvent buller. *Trafikverket* anser att buller från fartyg i farleden även bör beaktas.

Stockholms Hamn AB menar att planförslaget utgår från de bullervillkor som Hamnen har i sitt nu gällande tillstånd enligt miljöbalken. För de fall tillsynsmyndigheten skulle finna att det finns risk för olägenhet för människors hälsa har den rättslig möjlighet att ålägga Hamnen att vidta utredningar och eventuellt åtgärder. Hamnen menar att detta kan inträffa om det visar sig att de planeringsförutsättningar rörande buller som tagits fram i detaljplanearbetet inte överensstämmer med de faktiska ljudnivåerna från hamnverksamheten. *Stockholms Hamn AB* påtalar att deras villkor är satta som ekvivalenta ljudnivåer över hela dag-, kvälls- och nattperioden med samma värden för vardag och helg. Detta skiljer sig från Boverkets vägledning om industribuller där helgen har ett 5 dBA strängare värde och planeringen ska baseras på verksamhet under en maxtimme. I den bullerutredning som ligger till grund för detaljplanen har ett maxscenario tagits fram för en dimensionerande timme. Hamnen anser att bostäderna planeras mycket detaljerat utifrån detta scenario, men att det inte finns tillräckligt med marginaler. Vid ändrade tidtabeller eller fartyg kan ljudnivåerna under maxtimmen öka även om Hamnen klarar sina villkor. *Stockholms Hamn AB* förordar att

detaljplanebestämmelserna och plankartan anger Hamnens villkor. *Stockholms Hamn AB* menar att för att säkerställa en god ljudmiljö bör riktvärdena i Boverkets vägledning gälla för den sammanlagda bulleralstringen, och inte enbart buller från hamnverksamheten. *Stockholms Hamn AB* framför även synpunkter på tekniska lösningar samt de akustiska utlåtandena.

Stockholms Hamn AB menar vidare att ljudnivån vid de planerade bostäderna till stor del är beroende av närliggande kvarters utformning och byggnadshöjd. Då planen inte reglerar minst höjd eller byggnadsarea kan förutsättningarna i bullerutredningen komma att förändras om byggrätterna inte utnyttjas till fullo. Hamnen anser att den skärmande bebyggelsen bör regleras med en minimihöjd för att säkerställa att bakomliggande bostäder får en god ljudmiljö. För att inte riskera att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa behöver kommunen enligt *Länsstyrelsen* reglera utformningen av bebyggelsen i planen. Detta för att klara förordningens riktvärden på bullerskyddad sida och på annat sätt i särskilt utsatta lägen.

Länsstyrelsen, Stockholms Hamn AB och Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planhandlingarna bör kompletteras med beskrivning av hur annat störande verksamhetsbuller kommer att åtgärdas; som fordonspassager över ramp mellan kaj och fartyg, fläktar, kylaggregat etc.

Länsstyrelsen menar att riktvärden för trafikbuller i de flesta fall kan klaras, men att särskilda lösningar behöver användas i vissa fall. Hörnlägenheter är här extra utsatta. *Länsstyrelsen* anser att planbeskrivningen behöver förtydligas angående vilka nödvändiga speciallösningar som behövs för att nå riktvärdet. Dessa ska beskrivas och omfattningen redovisas. En fullständig beräkning av maximal ljudnivå från vägtrafiken saknas och bör redovisas i fortsatt planarbete. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* menar att bullerutredningen och de akustiska utlåtandena visar att det är problem att klara riktvärden för både verksamhets- och trafikbuller vid byggnader som sticker upp ovanför intilliggande bebyggelse. I dessa fall anser nämnden att utgångspunkten bör vara att utreda möjligheten att höja omkringliggande byggnader snarare än att sänka de uppstickande partierna eller använda sig av tekniska lösningar. Alla fastigheter har tillgång till ljuddämpade sidor, men i vissa fall borde dessa i högre utsträckning tas tillvara genom att utforma byggnader och disponera lägenheter så att fler bostadsrum ligger mot ljuddämpad sida. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att alternativa planutformningar bör studeras ytterligare i samråd med förvaltningen för att klara riktvärdena för buller och för att öka

Synpunkt om att även byggnadernas minsta utbredning och minsta höjd ska regleras på plankartan anser kontoret inte är nödvändigt, då markvärdet och exploateringsintresset kommer att driva upp volymen så långt planen medger samt att bestämmelse finns om att skärmande bebyggelse ska uppföras innan slutbesked ges för bakomliggande bostadsbebyggelse. Även exploateringsavtal tecknas som säkerställer projektens genomförande kopplat till tidplan och skeden. Angående hamnens krav på att avtal ska skrivas som gör att ansvar för eventuella klagomål framöver ska åligga byggaktörerna samt att detta även ska gälla framtida ägare av fastighet/byggnad konstaterar kontoret att det inte en planfråga. Fortsatt diskussion

Kontoret delar Miljö- och hälsoskyddsnämndens och Trafikverkets synpunkt om att det inte är lämpligt med användningen lägenhetshotell i byggnaderna närmast kryssningsfartygen på grund av risk för bullerstörningar och föreslår att planbestämmelsen revideras med innebörden att lägenhetshotell inte möjliggörs i dessa lägen.

Angående mer detaljerade synpunkter på tekniska lösningar samt de akustiska utlåtandena ses dessa över enligt hamnens och miljöförvaltningens synpunkter inför granskningen. Även en inventering av eventuella andra störande bullerkällor i området tas med i det fortsatta arbetet. Kontoret vill förtydliga att fordonspassager över ramp mellan kaj och fartyg redan finns med i bullerberäkningarna.

Markföroreningar

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget innebär att föroreningar av betydande omfattning lämnas kvar i marken. Länsstyrelsen anser att detta kan innebära risker över tid vad gäller exponeringen för boende och andra i området.

Förslaget till detaljplan innehåller en bestämmelse som anger att kvartersmark som ska användas för bostadsändamål ska vara renad ner till känslig markanvändning innan startbesked ges. *Länsstyrelsen* konstaterar att de platsspecifika riktvärden som enligt kommunen ska anses motsvara känslig markanvändning, är betydligt högre än det generella riktvärde som Naturvårdsverket anger som känslig markanvändning. *Länsstyrelsen* anser att en föroreningsgrad motsvarande de föreslagna platsspecifika riktvärdena därför inte medger bebyggelse som är lämplig med hänsyn till människors hälsa utan ytterligare insatser behöver genomföras.

Länsstyrelsen framhåller vidare att förslaget till detaljplan innehåller en bestämmelse som anger att för ny bebyggelse ska en detaljerad utredning tas fram som redovisar förekomst av markföroreningar och föroreningar i grundvatten. I bestämmelsen anges också att där larmnivåer för ånginträngning och/eller där flyktiga föroreningar har påträffats i jord, ska gastät ventilerad grundläggning utföras enligt särskild bestämmelse. Vidare anges att startbesked inte får ges innan utredning har tagits fram som redovisar vilken grundläggning som behövs för att uppnå planbestämmelsen. *Länsstyrelsen* vill framhålla att en planbestämmelse om ytterligare utredning riskerar att bli otydlig. En förutsättning för att villkora bygglov eller startbesked enligt 4 kap. 14 § PBL är att kommunen redan vid planläggningen kan visa att marken kommer att bli lämplig att bebygga när föroreningen blivit avhjälp.

Länsstyrelsen påpekar även att föroreningar över tid kan förväntas röra sig inom området och hänvisar till den hydrogeologiska utredningens bedömning att ledningsgravarna i anslutning till nybyggnation skapar mer vattengenomsläppliga kanaler samt att denna risk ökar vid snabbt stigande havsvattenstånd. Även om föroreningsgraden vid tidpunkten för en nybyggnation inte riskerar

Föreningssituationen i området är väl känd av staden och projektet Norra Djurgårdsstaden. Det finns även gedigen erfarenhet och rutiner att hantera dessa frågor inom stadens organisation både i genomförande och uppföljning. Ett särskilt möte har hållits med Länsstyrelsen för att säkerställa utgångspunkter och reda ut frågeställningar. Sanering av området pågår och sker enligt de platsspecifika värdena som är framräknade enligt Naturvårdsverkets modell. Kontoret vill förtydliga att med "åtgärd" avses sanering i första hand, tekniska åtgärder sker i andra hand

om fortsatta utredningar visar på ett sådant behov. Detta förtydligas i planbeskrivningen och underliggande utredningar. Även hur processen går till under planeringen och i samband med genomförandet beskrivs tydligare. Staden har en väl fungerande kontrollfunktion genom miljöförvaltningens deltagande och granskning.

Angående synpunkt om att planbestämmelsen om vidare utredningar riskerar att bli otydlig menar kontoret att den ger stöd för mer detaljerade utredningar som inte är rimliga i detta skede. Dock ska kontoret förtydliga i planhandlingarna att marken bedöms lämplig för de ändamål som anges i planen, att föroreningarna är kända och att de går att avhjälpa genom beprövad teknik och till kända kostnader.

Angående risk för förflyttning av föroreningar exempelvis kopplat till ett stigande havsvattenstånd, kompletteras handlingarna med en bedömning av markföroreningarna kopplat till klimatförändringar samt beskrivning av hur denna risk hanteras.

Kontoret poängterar att särskild hänsyn har tagits till planering av känsliga verksamheter. Riskbedömningen och de platsspecifika riktvärdena utgår från risk för åtkomst av den känsligaste målgruppen, dvs hänsyn har tagits till skolor, förskolor och lekande barn. Planbestämmelsen om det ventilerade utrymmet mellan bottenplatta och bostäder, förtydligas så att verksamhet i ett sådant utrymme inte används för skola/förskola för att ytterligare minska risken för exponering.

Framtida användning av oljebergrummen är oklar, de kommer sannolikt inte att kunna användas för något annat än exempelvis teknisk anläggning då de ligger så djupt under mark. Eventuellt lämnas utrymmena helt och de kommer då långsamt att grundvattenfyllas. Sanering är redan genomförd och i dagsläget planeras inga ytterligare åtgärder. Kontrollprogram för uppföljning av åtgärder pågår f.n. i St1:s regi. Planhandlingarna kompletteras med en beskrivning av detta samt den bedömda hälsorisken.

Riksintressen

Riksintressen generellt

Länsstyrelsen anser att förslaget följer gällande översiktsplan avseende utvecklingen av nya bostäder, arbetsplatser och infrastruktur, men konstaterar att det inte följer gällande översiktsplan och Länsstyrelsens granskningsyttrande i de delar

som berör riksintresset kommunikation Stockholms hamn och järnväg.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret delar inte Länsstyrelsens synpunkt att förslaget inte stämmer med översiktsplanen då det behandlas både under rubriken Stockholms hamn (2.2) och under rubriken Norra Djurgårdsstaden (kap 4), där det framgår att stadens avsikter är att tillgodose hamnverksamhetens utveckling samtidigt som ny vattennära bebyggelse kan tillskapas. Angående Länsstyrelsens granskningsyttrande (2009) av översiktsplanen vill kontoret förmedla de processer som följt efter översiktsplanens antagande. Ett fördjupat program har tagits fram för Södra Värtahamnen (2012) som grund för detaljplanearbetet och för att ge en helhetsbild av områdets långsiktiga utveckling. Kontinuerlig dialog har förts med företrädare för Stockholms Hamn AB för att säkerställa riksintresset samt att hamnverksamheten ska kunna fortsätta att utvecklas. En process är påbörjad om att förändra gränsdragningen för riksintresseområdet och därigenom häva riksintresset i de delar som omvandlas till stadsbebyggelse.

Riksintresse hamn

Under förutsättning att det som anförts i planbeskrivningen ifråga om kommunens visions- och strategiarbete gällande att den tyngre hamnverksamheten flyttas, att färjetrafik koncentreras till Värta- respektive Frihamnspiren samt att bangården Värtan Östra avvecklas anser *Länsstyrelsen* att exploateringen inte kan anses innebära påtaglig skada på riksintresset för Stockholms hamn med influensområde.

Länsstyrelsen påpekar att en förutsättning för att detaljplanen ska vara genomförbar är att riksintresse för Stockholms hamn upphävs i den del som inte planläggs för hamnverksamhet. *Länsstyrelsen* menar att kommunen innan detaljplanen antas behöver visa att riksintresset för Stockholms hamn kan tillgodoses utan påverkan på själva riksintresseanspråket. *Länsstyrelsen* och *Sjöfartsverket* menar att utveckling inom hamnens närområde ej heller får leda till framtida krav på inskränkning av kvarvarande hamnverksamhet, såsom bullerrestriktioner, tid för att utföra arbetsuppgifter med mera. *Länsstyrelsen* bedömer därför att det är av viktigt att planerad bebyggelse klarar gällande riktvärden för verksamhetsbuller. Om dessa förutsättningar är uppfylla bedömer *Länsstyrelsen* att exploateringen därmed inte kommer att påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen Stockholms hamn. *Sjöfartsverket* vill förtydliga att även farleden i sin helhet in och förbi området är av

riksintresse för sjöfart. Farleden utgör även allmän farled, klassificerad till högsta farledsklass.

Länsstyrelsen menar att en hållbar struktur för regionens försörjning av flytande drivmedel ännu inte är säkerställd. *Länsstyrelsen* kan konstatera att verksamheten vid Loudden är uppsagd och kommer att avvecklas. Detta är därför inget hinder för detaljplanen men kan eventuellt påverka dess genomförande tidsmässigt. *Försvarmakten* anser att samrådsförslaget inte i tillräcklig utsträckning beaktar totalförsvarets behov utifrån transporter samt försörjnings- och drivmedelsperspektiv. *Försvarmakten* bedömer att förändringen av hamnområdet med utflyttning av containerhamnen och nedläggning av drivmedelsdepån Loudden inte gagnar totalförsvaret.

Försvarmakten konstaterar att Värtahamnen idag brukas för vissa militära och tillståndspliktiga transporter/transiteringar till och från andra länder där möjligheten till järnvägstransporter är av stor vikt. *Försvarmakten* bedömer att Värtahamnen fortsatt behövs för myndighetens transporter/transiteringar. *Försvarmakten* kan av sekretessskäl dock inte redogöra för i vilken omfattning myndigheten använder Värtahamnen. *Försvarmakten* anser att detaljplanen bör belysas ur ett bredare perspektiv avseende Stockholms betydelse ur ett nationellt perspektiv och därmed behov av hamnkapacitet och en generell totalförvarsplanering.

Det är för *Stockholms Hamn AB* mycket viktigt att detaljplanens gränser gentemot intilliggande ännu ej planlagda områden beaktar de behov som Hamnen fortsättningsvis har av ytor för hamnverksamhet. Planens avgränsning i dess södra del ligger norr om Magasin 1 och den ramp med tillhörande ytor som Hamnen behöver för lastning/lossning av fartyg längs norra sidan av Frihamnspiren. Detta område är och måste vara inhägnat. Hamnen menar att den i förslaget illustrerade förlängningen av promenadstråket utanför planområdet ger en felaktig bild av framtida möjligheter. Stråket skulle hindra hamnens verksamhet och komma i konflikt med gällande riksintresse. Hamnen anser att detaljplanen i denna del måste omarbetas.

Stockholms Hamn AB framhåller vikten av att detaljplanen även fortsättningsvis hålls samman som en plan och inte delas upp i flera detaljplaner. Hamnen menar att en uppdelning i separata processer skulle göra det mycket svårt att bedöma de totala konsekvenserna och riskerna för påverkan på riksintresset hamn. Det skulle vidare innebära svårigheter för kretsen av sakägare att få en helhetsbild.

förutsätter att lämpliga åtgärder redovisas och beaktas i planhandlingarna inför nästa skede.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening anser att byggnader ej bör tillåtas att uppföras under 2,7 meter över dagens medelvattenstånd med anledning av havsnivåhöjningen.

Geoteknik

Länsstyrelsen framför att kommunen behöver beakta att de geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida varmare och blötare klimat, framförallt avseende en högre havsnivå. Det behöver framgå i planhandlingarna om i så fall i vilka delar särskilda grundläggningsåtgärder, exempelvis pålning behövs för att bebyggelsen ska bli lämplig.

Natur

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen lagt stor vikt vid gröna värden. Vidare håller Länsstyrelsen med MKB:n om att detaljplanen kan bidra till ökad ekologisk kvalitet i området. Länsstyrelsen rekommenderar dock ett större fokus på att förbättra de nya grönområdenas funktion som spridningszon till Nationalstadsparken via grönområdena på Gärdet och Finlandsparken.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Höjdsättningen av gatorna måste anpassas efter befintliga byggnader som idag ligger på en lägre marknivå än +2,7 m och kontoret anser att det är en viktig stadsmiljöfråga att det inte blir höga, slutna sockelvåningar. Därför har planbestämmelsen formulerats så att lägsta nivå för överkant golvbjälklag i bostadsrum får ligga på lägst +2,7 m. Kontoret vill förtydliga att kajen har en höjdsättning som är +2,7 m invid bebyggelsekvarteren, vilket gör att vatten inte kan "rinna över kanten" utifrån perspektivet stigande havsvattenstånd om riktlinjen är en vattennivå på högst +2,7 m. Detta förtydligas i planbeskrivningen. Utredning om översvämningssrisk vid skyfall kopplat till dagvattenhantering pågår och kommer att preciseras inför granskning. Kontoret anser dock inte att vallar eller barriärer är en framkomlig lösning utifrån ett stadsmiljöperspektiv för att skydda befintliga byggnader.

Markens lämplighet utifrån de geotekniska förutsättningarna förtydligas inför granskningsskedet.

om detta sker mellan berörda aktörer parallellt med men utan koppling till planprocessen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen bedömer att planbeskrivningens beskrivning av vattenförekomsten Lilla Värtan och miljökvalitetsnormer för vatten är tillräckligt bra för att kunna göra en bedömning av vilka effekter dagvattenhanteringen i planområdet får på Lilla Värtan. Kommunen bör emellertid komplettera planbeskrivningen med bedömning av planens påverkan på recipienten samt visa att planen medverkar till att miljökvalitetsnormer för vatten följs. Med anledning av att en del av markföroreningarna inte avses saneras bort anser

Länsstyrelsen det nödvändigt att anpassa dagvattenhanteringen på ett sätt som säkerställer att föroreningarna varken transporteras till Lilla Värtan eller till grundvattnet i området. *Länsstyrelsen* anser att det behöver klargöras hur stor risken är för läckage av markföroreningar och hur denna risk kommer att hanteras i planen samt vad som kommer att hända med det gamla kombisystemet för dag- och spillvatten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förtydligande angående risk för spridning av föroreningar i mark och vatten, se ställningstagande under rubriken Markföroreningar. En utredning finns framtagen angående dagvatten- och klimatstrategi för planområdet, där konstateras att i förorenade områden som ej kan saneras föreslås dagvattenanläggningarna utföras täta. Vid nyanläggning av ledningar anläggs separerade system. Dock finns delar där befintliga ledningar, i dagens kombisystem, kommer ligga kvar. Dessa kommer successivt bytas ut enligt Stockholm vattens övergripande upprustningsplan. Inom området finns även befintliga fastigheter där det inte föreslås förändringar, och som därför kommer behålla sina nuvarande system.

Övriga frågor

Snötipp

Stockholms hamn framför att en verksamhet som inte framgår av detaljplanen är en framtida plats för snötipp inom området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Funktionen behöver inte planstöd och hanteras därmed inte inom ramen för fortsatt planprocess. Dock är det en viktig funktion och en lösning för alternativ placering behöver hittas vid någon av

stadens kajer. Frågan om placering av snötipp är vidareförd till trafikkontoret och exploateringskontoret.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

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

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

En viktig förutsättning för samlokalisering mellan hamn och stad är också att bullerpåverkan kan hanteras utan att riskera hamnens framtida utvecklade verksamhet. Genom fortsatt underhandskontakt med Stockholms Hamnar ska kontoret säkerställa att rätt ingångsvärden används för att göra erforderliga bullerberäkningar med målsättningen att marginal ska finnas för hamnens verksamhet

att utvecklas framgent samtidigt som bostäder kan uppföras i dess närhet. En fortsatt vidareutveckling av byggaktörernas lösningar för att hantera verksamhetsbullret krävs också.

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

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

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

Kontoret avser att tillsammans med berörda parter studera vidare skolbehovet inom stadsdelen som helhet. Om behov för en skola finns inom detaljplaneområdet bör en sådan utredas i de delar som ännu inte är markanvisande, i området norr om parken.

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

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

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

Föreslagna förändringar

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

- Hur detaljplanen hanterar det stängda bergrum som ligger inom de södra delarna av planområdet.
- Konsekvenserna för respektive fastighet inför fastighetsbildning.
- Behov av planbestämmelser för gemensamhetsanläggningar.
- Vidareutveckling av fastigheten Rotterdam 1, vilket avses göras i samband med ännu ej markanvisade kvarter i planområdets mittendel.
- Studera vidare skolbehovet inom stadsdelen som helhet och vid behov inom detaljplaneområdet.
- Vidare studier kring förskolans placering inom fastigheten Lybeck 2.
- Vidare studier kring påverkan på de kulturhistoriska värdena vid en rivning av delar av Neapel 3.
- Ytterligare behov av skydds- och varsamhetsbestämmelser för befintlig bebyggelse.
- Hur allmänhetens tillträde till passagerarna genom ”pirhuset” och Lybeck 2 säkerställs på bästa sätt.
- Tillsammans med exploatörerna fortsatt studera hur gemensamma garage kan anläggas samt att hållbara konstruktionslösningar säkerställs.

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

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- ”Pirhuset” sänks till + 94 (+100 i samrådsförslaget) med anledning av att byggnaden ligger inom Bällstaradarns influensområde.
- Lågfrekvent buller förtydligas att det är Folkhälsomyndighetens allmänna råd som avses.
- Användningen lägenhetshotell utgår för byggnaderna närmast kryssningsfartygen på grund av risk för bullerstörningar.

- Förtydligande att det ventilerade utrymmet mellan bottenplatta och bostäder inte får användas för skola/förskola.
- Planbestämmelse införs som anger att luftintag ska placeras vända bort från kajen (Södra Bassängkajen, Södra Kajvägen samt "Gata ett").

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

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2015-08816. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen är positiv till att Stockholms stad valt att studera utvecklingen av Södra Värtan som helhet vilket ger förutsättningar för att strategiska ställningstaganden identifieras och hanteras samlat och att nödvändiga avvägningar mellan exploatering, utpekade riksintressen och andra allmänna intressen kan ske. I nu aktuell detaljplan är frågorna kring miljö- och riskhänsyn synnerligen komplexa med hänvisning till förekomsten av markföroreningarna. Marken kommer kunna bebyggas, men omfattande saneringsåtgärder kommer vara nödvändiga för att skapa en hållbar bebyggelse, boendemiljö och säkra ansvarsförhållanden.

Detta yttrande delas i det följande upp under två rubriker. Synpunkter under rubriken "Statens intressen" kopplar till de frågor Länsstyrelsen har att bevaka i samrådsskedet enligt 5 kap. 14 § första stycket PBL. De synpunkter som framförs under rubriken "Rådgivande synpunkter" är att betrakta som råd angående tillämpningen av 2 kap. PBL samt råd i övrigt enligt 5 kap. 14 § andra stycket PBL, där det framgår att Länsstyrelsen under samrådet ska ge råd. Länsstyrelsen vill betona att samrådsyttrandet lämnas under förutsättning att den strategi som kommunen har för Stockholms hamnar förverkligas, som bland annat innebär att den tyngre hamnverksamheten – såsom containerverksamhet och oljehantering – flyttas till andra lägen i regionen, medan kryssnings- och färjetrafik koncentreras till Värta- respektive Frihamnspiren.

planläggningen kan visa att marken kommer att bli lämplig att bebygga när föroreningen blivit avhjälpt.

Det kommer inom planområdet att finnas områden som är mycket förorenade. Föroreningar kan över tid förväntas röra sig inom området. Geosigma (hydrogeologisk utredning Södra Värtan, 2013-05-21) bedömer att ledningsgravarna i anslutning till nybyggnation skapar mer vattengenomsläppliga kanaler. Denna risk ökar vid snabbt stigande havsvattenstånd. Även om föroreningsgraden vid tidpunkten för en nybyggnation inte riskerar att överskrida larmnivåer för ånginträngning, kan halterna och arten av förorening således senare komma att överskrida dessa nivåer. Länsstyrelsen vill även framhålla att tekniska lösningar som kommer användas för att begränsa påverkan från föroreningar behöver kunna garantera funktionalitet över tid.

Länsstyrelsen anser att särskild hänsyn ska iakttas vid planering för verksamheter som skolor, förskolor och för lektytor, då barn är känsligare för exponering av föroreningar.

Inom planområdet finns två avvecklade bergrum, belägna under mark, som har använts som oljelager. Länsstyrelsen bedömer att den tidigare användningen av dessa oljebergrum kan medföra en risk för människors hälsa om bostadsbebyggelse uppförs i deras närhet. Kommunen behöver i det fortsatta planarbetet bedöma de risker för människors hälsa som är förenade med den tidigare användningen av dessa bergrum samt riskernas omfattning. Vidare behöver kommunen i planbeskrivningen redogöra för nuvarande och framtida användning av bergrummen och beskriva hur man avser att förebygga eventuella risker utifrån tidigare och planerad användning. De möjligheter som finns att reducera risken till en nivå som inte riskerar att påverka boende och andras hälsa negativt behöver redovisas.

Omgivningsbuller

Av verksamhetsbullen från kvarvarande hamnområden är det lågfrekventa bullret särskilt svårt att åtgärda vid byggnadernas fasader, på grund av bullrets karaktär. Då beräkningar visar att det finns risk för att riktvärdet för det lågfrekventa bullret överskrids i ett par av bostadshusen är det av stor vikt att kommunen visar att det går att åtgärda. Planförslaget innehåller en bestämmelse avseende lågfrekvent buller med en hänvisning till planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) ska klaras. Föreslagen planbestämmelse bör därför förtydligas så att det framgår att det är de allmänna råden som avses. Planhandlingarna

bör kompletteras med beskrivning av hur annat störande verksamhetsbuller kommer att åtgärdas, som fordonspassager över ramp mellan kaj och fartyg. Gällande riktvärden för trafikbuller kan i de flesta fall klaras, men särskilda lösningar behöver i vissa fall användas. Hörnlägenheter är extra utsatta. Länsstyrelsen anser att kommunen i planbeskrivningen behöver förtydliga nödvändiga speciallösningar för att nå riktvärdet. Dessa ska beskrivas och omfattningen redovisas. En fullständig beräkning av maximal ljudnivå från vägtrafiken saknas och bör redovisas i fortsatt planarbete. För att inte riskera att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa behöver kommunen även reglera utformningen av bebyggelsen i planen, för att klara förordningens riktvärden på bullerskyddad sida, och på annat sätt i särskilt utsatta lägen.

Risker

Bedömningen av riskerna i planförslaget utgår från att Louddens verksamheter med drivmedelshantering, bangården Värtan Östra och containerterminalen i Frihamnen är avvecklade. Förutsatt att verksamheterna blir avvecklade har Länsstyrelsen följande synpunkter på hantering av olycksrisker i planförslaget och tillhörande underlag. Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare redovisning av var i Frihamnen respektive Värtahamnen det fortsättningsvis kan vara aktuellt att hantera farligt gods. Dessa platser bör framgå av karta i planbeskrivningen. I riskutredningen står att det är 250 meter till riskkällan i Värtahamnen. Det bör framgå varifrån detta avstånd mäts. Kommunen bör förtydliga hur utveckling av hamnverksamheten kan samordnas för att undvika en framtida utökning av hantering av gods som kan innebära risker. Risken för påsegling behöver hanteras i det fortsatta planarbetet. Det handlar enligt riskutredningen om både byggnadstekniska åtgärder och säkerhetsavstånd som säkerställer att fartygens överhäng inte kan påverka bebyggelsen vid en olyckshändelse. I plankartan finns bestämmelser (m1 och m2) som syftar till att skydda mot påseglingsrisk. Av planbeskrivningen framgår att en rapport om påseglingsscenarioer håller på att tas fram. Länsstyrelsen förutsätter att planen anpassas efter de resultat som utredningen kommer fram till och att lämpliga åtgärder vidtas och tydliggörs i planhandlingarna till nästa skede. Transporter av farligt gods på väg förekommer till St1:s drivmedelsstation för gas samt till Frihamnen. Drivmedelsstationen kommer enligt riskutredningen att vara i drift till 2025 och är målpunkt för transporter av fordonsgas. Därefter är det endast transporter till Frihamnen som passerar planområdet. Planförslaget möjliggör nya byggnader endast 6 meter från vägen, och en olycka skulle kunna få stora konsekvenser för bebyggelsen. Länsstyrelsen är positiv till att åtgärder införs för att reducera

konsekvenser från olyckor med farligt gods. Länsstyrelsen efterfrågar en bedömning av vilken riskreducerande effekt kraven på glaspartier har vid en olycka med brandfarlig gas, eftersom detta kommer vara den vanligaste transporten fram till 2025.

Bedömningen av riskerna med vägtransport av farligt gods är nära förknippad med vilken hantering som kan bli aktuell inom Frihamnen i framtiden.

Översvämning

Länsstyrelsen rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse längs Östersjöns kust placeras ovanför nivån 2,7 meter i höjdsystemet RH2000, vilket inkluderar en marginal för ett längre tidsperspektiv än år 2100. Normalt bör inte underkant på grundsula eller platta (grundläggningsnivån) tillåtas under den angivna nivån. Avsteg kan göras i vissa fall, exempelvis om planbestämmelser kan säkerställa att byggnadsdelarna under den rekommenderade nivån utformas på sådant sätt att konstruktionen inte skadas vid eventuella högvatten. Stockholm stad har tagit fram en generell princip om att sammanhållen bebyggelse och samhällsviktiga funktioner vid Saltsjön inte ska läggas på lägre nivå än 2,25 meter (RH2000), men plankartan medger ändå att en stor del av bebyggelsen får grundläggas under 2,7 meter och viss bebyggelse under 2,25 meter. Länsstyrelsen anser att planen ska säkerställa att byggnadsdelar under nivån + 2,7 meter ska utföras med vattentät konstruktion. Kommunen behöver också komplettera planen avseende tillgänglighet vid översvämning, hur utryckningsfordon, boende eller verksamma inom området kan ta sig till och från bebyggelsen. Åtgärder för att minska översvämningsrisken för den befintliga bebyggelsen har inte tagits fram. Länsstyrelsen anser att översvämningsrisken behöver hanteras för befintlig bebyggelse som ska bevaras, exempelvis genom skyddsåtgärder som vallar eller barriärer. Inom planområdet finns flera instängda områden där vatten kan ansamlas vid kraftig nederbörd. Av planhandlingarna framgår att ytterligare studier ska tas fram för att se på möjligheten att reducera översvämningsrisken. Bland annat föreslås åtgärder i parker utanför planområdet och höjdsättning av gator. Länsstyrelsen inväntar kompletterande studier och förutsätter att lämpliga åtgärder redovisas och beaktas i planhandlingarna till nästa skede.

Geoteknik

Av planbeskrivningen framgår att området består av lera och friktionsjord på berg. Länsstyrelsen erinrar om att det under planskedet ska klarläggas att föreslagen markanvändning blir lämplig utifrån geotekniska aspekter. Kommunen behöver beakta att de geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat, framför allt avseende en högre

påverkan på själva riksintresseanspråket. Detaljplaneområdet ligger delvis inom Värtapiren, samt inom Frihamnens influensområde. Utveckling inom hamnens närområde får inte heller leda till framtida krav på inskränkning av kvarvarande hamnverksamhet, såsom bullerrestriktioner, tid för att utföra arbetsuppgifter med mera. Länsstyrelsen bedömer därför att det är av viktigt att planerad bebyggelse klarar gällande riktvärden för verksamhetsbuller. Om dessa förutsättningar är uppfyllda bedömer Länsstyrelsen att exploateringen därmed inte kommer att påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen Stockholms hamn. En hållbar struktur för regionens försörjning av flytande drivmedel är ännu inte säkerställd. Länsstyrelsen kan konstatera att verksamheten vid Loudden är uppsagd och kommer att avvecklas. Detta är därför inget hinder för detaljplanen men kan eventuellt påverka dess genomförande tidsmässigt.

Kulturmiljö – riksintresse enligt 3 kap. 6 § MB

Planområdet ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115). De uttryck för riksintresset som berörs är sjöfarts- och industristaden samt hamnanläggningar från skilda tider. Länsstyrelsen ser positivt på att två av de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna, Restaurang Skeppet och Kranverkstaden, från 1920-talet skyddas i planen. Rivningen av den före detta Smörjoljefabriken (fastigheten Bristol 1) innebär en försvagning av hamnområdets kulturhistoriska värden, men detta utgör inte någon risk för påtaglig skada på riksintresset. Det höga så kallade ”pirhuset” kommer att ha en påverkan på vissa stadssiluetter, men accepteras utifrån riksintressesynpunkt.

Nationalstadsparken – riksintresse enligt 4 kap. 7 § MB

Planområdet ligger inte inom Nationalstadsparken, men i planprocessen behöver ändå dess värden beaktas på grund av närheten till parken. Det höga "pirhuset" kommer att vara synligt i den kulturhistoriskt centrala Hagadelen i en vy från Pelousen. Med beaktande av avståndet och att det är en begränsad siktsektor som berörs får inslaget emellertid bedömas som möjligt.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Enligt Länsstyrelsens bedömning innehåller planbeskrivningen en acceptabel beskrivning av vattenförekomsten Lilla Värtan och miljökvalitetsnormerna för vatten. Länsstyrelsen anser att underlaget är tillräckligt bra för att kunna göra en bedömning av vilka effekter dagvattenhanteringen i planområdet får på Lilla Värtan. Länsstyrelsen anser att hållbarhetskraven på bebyggelsen och styrdokumentet om utformningen av dagvattenhanteringen är ambitiösa i sin avsikt att skapa en hållbar stadsdel. Det finns ett

Godkänt dokument - AlttreasArkostivian,Stokkbbhtssstedsbygggaddskkntqr,2020-71-08204Dn200859038966

Länsstyrelsen anser att bedömningen av påseglingsrisk bör beakta variationer i Saltsjöns vattennivå. Redan i dag varierar vattenytans nivå och i framtiden förväntas medelvattennivån stiga med cirka 50 cm på grund av klimatförändringarna. Detta har beaktats i detaljplanen vad avser risken för översvämning, men det framgår inte om det är beaktat i rapporten om påseglingsrisk.

Utifrån en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker har SSBF funnit ett antal riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet. SSBF uppmärksammar att det i slutändan är stadsbyggnadskontoret som tar beslut huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas där riskbedömningar utförda av konsulter endast utgör ett underlag för stadsbyggnadskontorets beslut.

SSBF:s kommentarer gällande befarad risknivå

SSBF efterlyser en riskbedömning av ett scenario där containerterminalen och oljehamnen i Loudden inte avvecklas avseende transporter av farligt gods på Södra Hamnvägen. SSBF bedömer att avståndet mellan förskolor, bostäder etc. ur detta hänseende är mycket kort (6-8 meter enligt riskanalysen). SSBF hänvisar till Länsstyrelsens rekommendationer att avståndet till sekundära farligt godsleder bör vara minst 25 meter. I undantagsfall kan detta minskas till 15 meter om risknivån visas vara låg.

SSBF anser att det av planhandlingarna inte tydligt framgår vilket skydd gällande fönster som behöver uppnås eller om den föreslagna fönstertypen (600/10) säkerställer det skydd som behövs. SSBF hänvisar till Länsstyrelsens rekommendationer om glas i klass EW 30, vilket SSBF anser vara tydligare. SSBF anser att skyddet försämrats om fönstren tillåts vara öppningsbara.

SSBF anser att frågan vad gäller suicidrisk bör lyftas under planarbetet då det inom planområdet planeras för högre byggnader med takterrasser. Med anledning av att det på flertalet byggnader planeras växthus och likande installationer framför SSBF vikten av att taken uppfyller de krav på taktäckning som ges i Boverkets byggregler. Detta för att förhindra risk för brandspridning till taket.

SSBF saknar en beskrivning av vilka risker förskolegårdar i de olika kvarteren kan medföra avseende exempelvis om de ligger nära Södra Hamnvägen, ligger upphöjda på tak, förutsättningar för utrymning, fallrisk etc.

Möjlighet till räddningsinsatser

SSBF rekommenderar att kvarteren dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens maskinstege exempelvis via trapphus i Tr1, Tr2 eller loftgångslösningar. SSBF bedömer att stora delar av gatunätet och dess utformning sannolikt kommer att medföra stora problem gällande säkerställandet av möjligheten till alternativ utrymningsväg.

Framkomlighet/tillgänglighet

SSBF framför att i samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens entréer och tillträdesvägar för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. SSBF menar att detta i grunden är en projekteringsfråga men att det bör säkerställas i plan.

Kontaktledning Spårväg City

Kontaktledningar för den planerade Spårväg city inklusive eventuella upphängningsanordningar kan försvåra räddningstjänstens insatsmöjligheter med maskinstege. Strömförande ledningar kan innebära fara för räddningstjänstens personal och kontaktledningarna kan blockera manöverutrymmet för höjdfordon. Det finns ett avsnitt i riskanalysen som belyser detta. Utformningen bör dock studeras mer i detalj, tillsammans med trädplanteringar, belysningsarmaturer etc.

Brandvatten

För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter.

Synpunkter på rapport om påseglingsrisk:

Storstockholms brandförsvär har inget att invända mot analysen i stort, dock anser man inte att riskanalysen är tillräckligt tydlig med avseende på vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta för att risknivån för planområdet ska bli acceptabel, detta behöver förtydligas i analysens slutsatser. Det bör även tydliggöras vilka åtgärder som behöver regleras med bestämmelser i detaljplanen. Vid hänvisning till att eventuella nya typer av fartyg ("ropax-färjor") sätts i trafik, efterfrågas hur detta kan hanteras över tid om riskbedömningen behöver revideras. Slutligen framförs att förståelsen för riskanalysen skulle förbättras om ett avsnitt med förklaringar av facktermer tillfördes.

Trafikverket

Trafikverket framför att planförslaget berör riksintresset samt influensområdet för Stockholms hamn, Östlig förbindelse samt Värtabanan och Östra Värtan bangård. Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär att riksintresset ska skyddas mot åtgärder, exempelvis nybyggnad inom en anläggnings influensområde, som påtagligt kan försvåra eller negativt påverka tillkomsten till eller nyttjandet av anläggningen.

Värtabanan samt Östra Värtan bangård

Värtabanan är av riksintresse och ansluter till Rail Freight Corridor 3/ScanMed (Stockholm – Palermo). Banan är även en del av "Rail Net Europe" samt utpekad som TEN-T. Med anledning av dess strategiska läge för transporter mot öst samt med dess infrastruktur med anslutande väg och järnväg är Värtahamnen klassad som "Core-Hamn".

Trafikverkets krav för en avveckling av Värtan Östra är att den kapacitet som Värtan Östra utgör går att omlokalisera till Värtan

Västra, samt att den nya utformningen på Värtan Västra medger en funktionell rangering. Trafikverket menar att riksintresset inte kan hävas förrän ovanstående är klarlagt. Trafikverket anser att bangården och Värtabanan ska planläggas med en tillfällig eller permanent planbestämmelse som medger järnvägsändamål.

Riksintresset Stockholm hamn

Trafikverket framför att planen ligger inom Värtapiren samt inom Frihamnens influensområde. Utvecklingen som sker i Stockholms hamns närområde ska inte leda till framtida krav för inskränkningar på riksintresset Stockholm Hamn, t.ex. bullerrestriktionen, tid för när arbete inte får utföras m.m. I planbeskrivningen hänvisas till en ansökan om förändring av riksintresset Stockholm hamn. Trafikverket har ännu inte fattat beslut i frågan.

Östlig förbindelse

Trafikverket har inlett en planprocess avseende Östlig förbindelse, som binder ihop Norra och Södra länken. Östlig förbindelse pekas ut som riksintresse p.g.a. särskild betydelse för regional och interregional trafik. Detaljplanen ligger inom utredningsområdet för Östlig förbindelse och i nuläget föreligger inga konflikter med de förslag på närliggande trafikplatser (Ropsten och Frihamnen) som utreds. Kommunens planering får ej omöjliggöra eller försvåra och fördyra denna process.

Buller

Trafikverket framhåller att bullersituationen i Södra Värtahamnen är komplex med buller från flera olika bullerkällor och med stora variationer över tid. Planområdet påverkas av buller från båt-, väg och järnvägstrafik samt buller från trucktransporter, rangering etc. Fartyg vid kaj genererar även ett lågfrekvent buller. Stadens byggnationer får ej inskränka eller begränsa möjligheterna att nyttja riksintresset hamn.

Trafikverket saknar ett resonemang och analys till att påbörja exploateringen innan överenskommelse gällande Värtabanan samt bangårdens avveckling för både trafik- och verksamhetsbuller. Ytterligare bör buller från fartyg i farleden beaktas.

Trafikverket ser positivt på att lågfrekvent buller finns med i planbestämmelsen. Staden planlägger för tillfälligt boende i den norra delen av planområdet. Trafikverket anser att även tillfälligt boende omfattas av Folkhälsomyndighetens allmänna råd om lågfrekvent buller.

Trafik

Trafikverket anser att kommunen bör analysera och redovisa konsekvenser för trafiken i området. Planen möjliggör Södra Hamnvägen med hög kapacitet, men saknar en analys av Södra Hamnvägen i ett helhetsgrepp samt en analys över Tegeluddvägens framtida funktion.

Om Östlig förbindelse inte blir aktuell för produktion, samt innan den är byggd, menar Trafikverket att befintligt statligt vägnät – Norra länken och Lidingövägen – kommer att påverkas av ökade trafikflöden p.g.a. den exploatering som ingår i planen. Trafikverket anser att även detta bör analyseras.

Eventuella åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen, vilka erfordras för planens genomförande, ska regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket innan planen antas. Avtalet ska reglera finansiering och genomförande. Trafikverket har ingen möjlighet att bekosta eventuella åtgärder.

Uppdelning av planen

Trafikverket saknar ett resonemang om huruvida planen kan antas innan beslut fattas om eventuell omfördelning av Värtabanan samt Östra Värtans bangård. Trafikverket anser därför att detaljplanen bör etappindelas och ej inkludera Värtabanan samt Östra Värtans bangård. Buller och risk bör studeras vidare utifrån det perspektivet samt hur området planeras försörjas med kollektivtrafik.

Försvarmakten

Försvarsmakten bedömer att samrådsförslaget inte i tillräcklig utsträckning beaktar totalförsvarets behov utifrån transporter samt försörjnings- och drivmedelsperspektiv. Försvarsmakten har tidigare lämnat svar och underlag om och kring området och dess planerade förändring. Försvarsmakten bedömer att förändringen av hamnområdet med utflyttning av containerhamnen och nedläggning av drivmedelsdepån Loudden inte gagnar totalförsvaret.

Försvarsmakten menar att Stockholms stad vid planering av Södra Värtan bör beakta de behov som Försvarsmakten framfört i tidigare skrivningar. Försvarsmakten konstaterar att Värtahamnen idag brukas för vissa militära och tillståndspliktiga transporter/transiteringar till och från andra länder där möjligheten till järnvägstransporter är av stor vikt. Försvarsmakten bedömer att Värtahamnen fortsatt behövs för myndighetens transporter/transiteringar. Försvarsmakten kan av sekretesskäl dock inte redogöra för i vilken omfattning myndigheten använder Värtahamnen.

Försvarmakten anser att detaljplanen bör belysas ur ett bredare perspektiv avseende Stockholms betydelse ur ett nationellt perspektiv och därmed behov av hamnkapacitet och en generell totalförsvarsplanering.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket vill förtydliga att, utöver områdets belägenhet i nära anslutning till hamnverksamhet och riksintresse för hamnen, även farleden i sin helhet in och förbi området är av riksintresse för sjöfart. Farleden utgör även allmän farled, klassificerad till högsta farledsklass.

Den riskanalys för påsegling (SSPA 2004) som riskutredningen hänvisar till påtalar att risken för kollision eller kontakt mellan fartyg och kajer är relativt hög. Riskutredningen tar inte upp någon detaljerad sannolikhetsbedömning utan anser att det är en förutsättning att påseglingsriskerna hanteras i det fortsatta planarbetet. Sjöfartsverket anser att det är av stor vikt att detta genomförs och att även konsekvenserna och eventuella riskreducerande åtgärder redovisas.

Verket ställer sig tveksam till att planera publika anläggningar i område för tung sjötrafik. En riskanalys bör även omfatta det allmänna badet med kiosk som planeras.

Synpunkter på rapport om påseglingsrisk:

Sjöfartsverket anser att rapporten innehåller det som bör beaktas vid riskgenomgång inför planering av bebyggelse i område i direkt anslutning till område för tung yrkessjöfart. Rapporten visar på att risk finns för påsegling och att konsekvenserna kan bli allvarliga. Några osäkerheter finns, bland annat framtida utveckling av fartygstonnaget. Sjöfartsverket noterar att rapporten endast avser färdigt uppförd byggnation och anläggningar men inte risker under bygg- och anläggningsarbetena. Sjöfartsverket anser att inga åtgärder kan vidtas eller restriktioner införas i vattenområdet som förändrar eller begränsar tillgängligheten för fartygens möjlighet till säker angöring och manövrering. I fortsatt arbete bör staden beakta vad som framkommer i riskanalysen och att området är av riksintresse för sjöfart.

Transportstyrelsen***Synpunkter på rapport om påseglingsrisk:***

Transportstyrelsen anser att riskanalysen är utförd på ett bra sätt. Slutsatser och rekommendationer bör beaktas i det fortsatta arbetet med utformning och konstruktion av kajer, säkerhetsavstånd och riskreducerande åtgärder mm. Det bör utredas om det finns behov av ytterligare analyser i form av till exempel fartygssimuleringar innan slutlig utformning av kajen fastställs. Angående badanläggningen anser Transportstyrelsen att slutsatsen att badande hinner sätta sig i säkerhet vid ev. påsegling är tveksam och en sådan anläggning framstår direkt olämplig ur säkerhetssynpunkt.

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk avstår från att yttra sig.

Luffartsverket, LFV

LFVs radarstation i Bällsta är av mycket stor betydelse för riksintressena Arlanda flygplats, Bromma flygplats samt för Försvarmakten och överflygande trafik. Radarinformationen används såväl i kontrollcentraler som i flygledartorn av flygledarpersonal.

LFV motsätter sig byggnader som överstiger 94 meter över havet i det aktuella planområdet.

LFV tillstyrker etablering under förutsättning att koordinering kan etableras mellan kranförare och flygtrafikledning om det skulle visa sig att kranen stör Bällsta radar på ett oacceptabelt sätt. Kritiskt manövrerande, exempelvis lyft av stora byggelement, kan då komma att begränsas under vissa tider. LFV kan endast acceptera byggkranar överstigande 94 meter över havet under en begränsad tid om det är absolut nödvändigt för byggnationen.

LFV meddelar att yttrandet gäller på utfärdsdatum samt att verket förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och radar) förändras eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

LFV har i remissvaret inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att påverkas. LFV upplyser om att berörda flygplatser alltid ska tillfrågas som sakägare om planen innehåller byggnadsverk över 20 meter, eller om de av annan anledning misstänks kunna påverkas av etablering.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten anser att tydligheten och hanterbarheten skulle öka om området delats in i flera mindre detaljplaner. Annars föreligger risk för att detaljer missas under handläggning och vid granskning. Planområden av den här storleken kan vidare innebära svårigheter att lokalisera sig för den som letar efter gällande planbestämmelser för ett specifikt mindre område inom detaljplanen. Med anledning av planområdets omfattning har Lantmäterimyndigheten inte haft möjlighet att granska planförslaget i detalj.

Plankartan

Lantmäterimyndigheten påpekar att illustrationer utanför plankartan enligt Boverket inte är juridiskt bindande oavsett vad texten i illustrationen anger. Markreservat för gemensamhetsanläggningar som anges inom kvartersmark (g1 och g2) behöver endast anges då gemensamhetsanläggningar är en förutsättning för att genomföra detaljplanen. Lantmäterimyndigheten menar att prickmark i detaljplanen med nya PBLs definition innebär att det inte får finnas någon typ av bebyggelse inom området, som t.ex. parkeringsplatser, och lyfter frågan om det är avsikten med bestämmelsen. Område som betecknas med W vattenområde får inte innehålla någon annan form av markanvändning eller bebyggelse. Lantmäterimyndigheten upplyser om att Bergrum E3 inte är ett ändamål för markanvändning och ställer sig frågande till vilket ändamål för markanvändning bergrummet ska ha.

Planbeskrivningen

Planbeskrivningens avsnitt om genomförande bör förtydligas ytterligare vad avser konsekvenserna för berörda fastigheter. Om avsikten är att fastighetsbildning ska ske för justeringar mellan allmän plats och kvartersmark för mindre områden som uppmärksammades vid den tekniska granskningen, så bör dessa regleringar specificeras i planhandlingarna för respektive fastighet. Detta så att konsekvenserna för varje fastighet tydligt framgår.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd avstår från att yttra sig.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd är positiv till att detaljplaneförslaget som innebär att ett hamnområde omvandlas till en levande

stadsmiljö med nya parker, kajer och ett nytt bad, som kan bli ett besöksmål för hela staden.

Nämnden har deltagit i planeringen av förskolor och nämndens behov av förskola i området tillgodoses genom fem nya förskolor á fyra avdelningar i de kvarter som ansetts vara lämpligast för förskoleverksamhet. I dessa kvarter är detaljplanebestämmelsen tvingande för anläggandet av förskola. Det är viktigt att förskolorna får tillgång till egen gård och att detta säkerställs på kvartersmark. SBK har även möjliggjort förskoleverksamhet i ytterligare tre kvarter utifrån att behovet skulle bli större än prognosen. Enligt förvaltningens prognos kommer 20 avdelningar vara tillräckligt för att möta behovet.

Nämnden har sen tidigare beställt en gruppbostad med sex lägenheter i detaljplanens etapp två för att täcka nämndens behov av specialbostäder. Enligt äldreförvaltningens prognos finns det behov av äldreboende i Norra Djurgårdsstaden år 2026. Det bör därför utredas vidare om detta ska planeras in i detaljplanen för Södra Värtan eller i kommande etapp Loudden.

Nämnden ser positivt på planeringen av parker som bidrar med grönska och olika former av ekosystemtjänster. Det är även positivt att gårdar och tak utformas så att de bidrar till kvarterens grönytefaktor, vilket gynnar biologisk mångfald och dämpar effekterna av klimatförändringar samt att gatorna ges en grön karaktär som länkar samman områdets grönska. Områdets parker och gröna gator kommer utsättas för ett högt besöksstryck och stort slitage. Det är därför viktigt att goda kopplingar till närliggande grönområden säkerställs samt att utvecklingen av den närliggande Finlandsparken genomförs innan inflyttning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljöförvaltningen anser att planförslaget är väl genomarbetat avseende många miljö- och hälsoaspekter, främst avseende dagvatten, markföroreningar och naturmiljö. Förvaltningen anser dessutom att avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen är väl avvägd.

Trafik- och verksamhetsbuller

Projektet har enligt förvaltningen visat på möjligheten att bygga bostäder inom området genom att placera högre kontorsbebyggelse vid de mest utsatta lägena som bullerskydd för övrig bebyggelse. Det planeras även för tysta sidor för både trafik- och verksamhetsbuller genom slutna gårdar. Enligt byggaktörernas akustiska utlåtanden och enligt Structors grova bedömning i den

detaljerade bullerutredningen av kvarter E-J kommer 1150 lägenheter (54 %) av det totala antalet bostäder i planområdet att klara riktvärdena för verksamhetsbuller från hamnen, 800 lägenheter (38 %) klara riktvärdena med avsteg enligt Zon B samt 170 lägenheter (8 %) klara riktvärdena med avsteg och tekniska lösningar. Miljöförvaltningen anser att alternativa planutformningar bör studeras ytterligare i samråd med förvaltningen för att klara riktvärdena för buller och för att öka antalet lägenheter utan tekniska lösningar.

Bullerutredningen och de akustiska utlåtandena visar att det är problem att klara riktvärdena för både verksamhets- och trafikbuller vid byggnader som sticker upp ovanför intilliggande bebyggelse. I dessa fall anser förvaltningen att utgångspunkten bör vara att utreda möjligheten att höja omkringliggande byggnader snarare än att sänka de uppstickande partierna eller använda sig av tekniska lösningar. Alla fastigheter har tillgång till ljuddämpade sidor, men i vissa fall borde dessa i högre utsträckning tas tillvara genom att utforma byggnader och disponera lägenheter så att fler bostadsrum ligger mot ljuddämpad sida.

Utöver detta anser förvaltningen att det inte är lämpligt att placera lägenhetshotell i kvarter Q och sydöstra delen av kvarter R. Här är det extra svårt att uppnå riktvärdena för lågfrekvent buller inomhus på grund av närheten till kryssningsfartygen. Lägenhetshotell nyttjas ofta under en längre period för övernattnings i jämförelse med hotell som ofta nyttjas för enstaka övernattnings. Konsekvensen av att placera lägenhetshotell i ett bullerutsatt läge kan därför påverka sömnen negativt under en längre tid för boende.

Det är bara verksamhetsbuller från hamnen som redovisas i planförslaget. I det fortsatta planarbetet bör även undersökas om det finns fläktar, kylaggregat eller dylikt på kontorsbyggnader, affärer m.m. i området som kan orsaka bullerstörningar till kommande bostäder.

Eftersom det i vissa fall endast handlar om en minskning av ett fåtal decibel för att klara bullerriktvärdena kan det vid fortsatta studier av planutformningen vara intressant att studera möjligheten att minska bullernivåerna med hjälp av akustisk design. Genom att förse hårda ytor på tak och väggar med ljudabsorbenter i form av exempelvis växter kan reflexerna inom området minska, vilket medför lägre ljudnivåer.

Dagvatten

Dagvattenutredningen visar att planområdets framtida bidrag till

föroreningsituationen i Lilla Värtan jämfört med idag, är lägre för de flesta föroreningarna och oförändrad för kväve och kvicksilver. Detta förutsätter att föreslagna lösningar för att omhänderta dagvatten lokalt (LOD-lösningar) genomförs.

Markföroreningar

Markföroreningsfrågan är omhändertagen då eventuella föroreningar kommer att kartläggas genom provtagning, jämföras med framtagna riktvärden och åtgärdas vid behov. För befintliga byggnader kan byggnadstekniska åtgärder bli aktuella. Ett kontrollprogram för omgivningspåverkan kommer att upprättas. Miljöförvaltningen är i egenskap av tillsynsmyndighet involverad i frågorna. Planbestämmelsen om att det ventilerade utrymmet mellan bottenplatta och bostäder kan utgöras av verksamhetsyta är missvisande eftersom exempelvis en förskola skulle kunna tolkas som en verksamhetsyta. Planbestämmelsen måste förtydligas med att detta inte ska utgöra verksamheter för känsliga målgrupper som exempelvis förskola.

Naturmiljö

När det gäller naturmiljö så kommer projektet möjliggöra en utökning av grönyta i ett område som tidigare främst bestått av hårdgjorda ytor. Grönytefaktorn kommer att tillämpas i området som bidrar till ett tillskott av ekosystemtjänster vilka har stor betydelse för människors välbefinnande inom området, men även för exempelvis dagvattenhanteringen och den biologiska mångfalden.

Luftföroreningar

Spridningsberäkningar för luftföroreningar från programskedet visar att miljökvalitetsnormerna för PM10 och NO2 klaras för planområdet. Spridningsberäkningarna inkluderar även luftföroreningar från hamnverksamheten. Trafikmängderna i planförslaget ligger kvar på samma nivå som vid beräkningarna i programskedet vilket innebär att spridningsberäkningarna fortfarande är tillämpliga för området. Som planbestämmelse finns det ur risksynpunkt krav på att friskluftsintag inte ska placeras mot gatorna Södra Hamnvägen, Tegelluddsvägen och Första Bassängvägen. Detta är även positivt ur luftföroreningsynpunkt eftersom dessa gator är de mest trafikerade inom området och därmed de som mest bidrar till luftföroreningar.

Förskolegårdar

Exploateringen i området kommer att ta mycket mark i anspråk vilket innebär att ytor för förskolegårdar och parker kommer att bli

begränsad. Miljöförvaltningen förordar istället öka exploateringen på höjden inom hela området för att därmed frigöra större ytor för förskolegårdar och vistelseytor som park, torg m.m. Eventuell ökad skuggverkan på gårdarna kompenseras av ökad yta för utomhusvistelse.

Miljöförvaltningen är positiv till att ytor för förskolegårdar reserveras genom planbestämmelse, men skulle gärna se att dessa ytor var större än 10 kvm/barn. 10 kvm/barn kan jämföras med att Boverket bedömer ca 40 kvm/barn som tillräckligt stor friyta. Tillgången till närliggande lättillgängliga större grönytor som förskolorna kan nyttja är dessutom begränsad. Lekfunktioner som behövs för förskolornas utomhusverksamhet, och inte får plats på den egna förskolegården, behöver placeras i de allmänna parkerna i området om ytterligare yta för förskolegårdar inte kan tillskapas inom planområdet.

Dagsljus

Med en tät stadsstruktur i området är det positivt att dagsljusberäkningar kommer att göras av respektive byggaktör. Miljöförvaltningen vill redan nu skicka med att ljusare fasadmateriell och markbeläggningar reflekterar ljuset och ökar möjligheten att klara dagsljuskraven i lägenheterna. Ljusa material har dessutom en temperaturdämpande effekt, vilket är av betydelse eftersom Sveriges framtida klimat väntas bli varmare.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på planförslaget i stort som bygger på ett omfattande och väl genomarbetat underlag. Kontoret har varit delaktigt i processen och anser därmed att förslaget redan beaktar många för kontoret viktiga aspekter.

Bangården

Kontoret anser att det behöver utredas ytterligare om det är möjligt att ens genomföra vissa delar av detaljplanen innan beslut fattats om avveckling av bangården. Om bangården helt eller delvis blir kvar riskerar förslaget sannolikt behöva omarbetas. Bangårdens varande eller icke varande påverkar sannolikt även kommande delområden i Norra Djurgårdsstaden.

Gatornas utformning

Kontoret ser positivt på gatornas föreslagna utformning som vistelsegator med fotgängare i fokus. Vartefter förslaget bearbetas behöver tillgänglighet, drift och underhåll fortsätta finnas med som viktiga aspekter att beakta.

Garage och underbyggda gator

Kontoret ser lösningen med parkering i sammankopplade garage på kvartersmark som en viktig förutsättning för de vistelsegator som planeras. Om gator underbyggs med garage krävs avtal med byggaktörerna om att det är byggaktörerna som äger och ansvarar för all drift och underhåll av konstruktionen, tätskikt och skydd för tätskikt. Konstruktionen behöver dimensioneras som en brokonstruktion som klarar dynamisk trafiklast enligt kontorets krav på dimensionering. Gatan anläggs ovanpå konstruktionen varför det är viktigt att konstruktionen ligger tillräckligt djupt för att möjliggöra gata ovanpå, särskilt då områdets gator planeras med mycket träd och grönska. Vidare behöver sannolikt gatorna grävas upp när byggaktören behöver underhålla sin konstruktion varför gatorna inte kan vara belägna så att detta blir ett stort problem för trafiken. Därför bör gator med kollektivtrafik eller andra gator i huvudnätet ej underbyggas med garage. Risk finns även för att bostadsrättsföreningar inte kommer ha ekonomi att återställa gatorna i önskvärt skick när de underhåller sin konstruktion.

Cykelparkering

Kontoret ser positivt på att det i området planeras för många cykelparkeringsplatser. Cykelparkering på kvartersmark måste förutom att vara tillräckligt många även utformas så att de blir attraktiva att använda. Cykelparkering på allmän plats blir ett komplement till områdets huvudsakliga cykelparkering på kvartersmark.

Tillgänglighet

Området bör planeras så att gatorna och de allmänna platserna blir tillgängliga för alla. Området är platt och saknar därmed branta lutningar vilket är positivt ur tillgänglighetssynpunkt.

Vistelsegatorna planeras i huvudsak enligt kontorets riktlinjer med en skyddad gångzon för att säkerställa att det finns en zon även för personer som har svårt att samspela och annars riskerar att uppleva vistelsegatorna som otrygga.

Det är viktigt att tillgänglig parkering kan ske via garagen då gatornas utformning förutsätter det. Lastplatser eller motsvarande kommer att behöva samordnas för att tillgodose flera fastigheters behov, vilket innebär att leveranser från gatemark får anpassas efter gatornas utformning.

Kontoret ser positivt på att förslaget beaktar barns behov av närhet till grönytor och lektytor.

Kopplingar till närområdet

Södra Värtan är beroende av bra kopplingar till närområdet för att inte upplevas som en egen och avskärmad del av staden. På grund av stora höjdskillnader till intilliggande Gärdet är det svårt att skapa bra kopplingar dit. Det är dock viktigt att de kopplingar som bedöms möjliga genomförs och att tillgänglighetsaspekterna beaktas för dessa kopplingar. Eventuella trappor behöver exempelvis kompletteras med barnvagnsramp.

Kontoret är tveksamt till om den öppning som föreslås genom fastigheten Lybeck 2 verkligen ska vara stadens gångväg. Kontoret delar uppfattningen att det är viktigt med en visuell koppling i Sandhamnsgatans förlängning men anser att gångvägen kommer att bli dyr för staden att sköta då det sannolikt kommer krävas trappor för att klara höjdskillnaden. Kopplingen kommer sannolikt även vara underbyggd med garage.

Kollektivtrafik

Höjdangivelsen för angöringsbryggan för vattenburen kollektivtrafik kan behöva anpassas för att klara tillgängliga lutningar till båtarna och varierande vattennivåer. Det är viktigt att kopplingarna mellan de olika bytespunkterna utformas så att det blir tydligt och lätt att hitta för resenärerna.

Mobilitetsindex

Kontoret ser mycket positivt på att mobilitetsindex tillämpas och att byggaktörerna erbjuder en möjlighet att påverka stadsdelens hållbara resor genom olika åtgärder på fastighetsnivå.

Genomförande

Ett väl genomtänkt genomförande är viktigt för att minimera påverkan på den befintliga trafik som redan finns i området. Trafikkontoret ser positivt på att den bygglogistiklösning som redan finns i området fortsatt kommer att nyttjas.

Övrigt

Viktigt att områdets höjdsättning beaktas den avvattningsproblematik som finns i området annars riskeras problem med stående vatten och halka.

Kontoret ställer sig tveksam till om GATA1 genom ”pirhuset” verkligen bör vara stadens gata. Gatan kommer att vara både underbyggd och överbyggd vilket kan komplicera drift och underhåll av gatan.

Att Värtanbanan försvinner kommer att innebära en stor förändring. Stadsmuseet har dock förståelse för de olika skäl som ligger bakom beslutet att lägga ner spåren. Spårområdet utbredning kommer emellertid att bevaras i och med dess införlivning i gatubredd, vilket i viss mån gör själva sträckningen avläsbar. För att ytterligare öka avläsbarheten vore det mycket positivt om t.ex. själva banvallen bevaras som allé samt att partier av räls bevaras i gatumiljöerna.

Områdets kvartersstruktur

Områdets kvartersstruktur är idag i stort oförändrad sedan den anlades i slutet av 1800-talet. De mjukt svängda Malmvägen och Hamburgervägen berättar om stickspårens dragning ut mot kajen men rätas nu ut. Stadsmuseet menar att det är olyckligt att förslaget inte i högre grad tar fasta på den för området så karaktäristiska planstrukturen.

Södra Hamnvägens höjning

Den föreslagna högre marknivån på Södra Hamnvägen kommer att påverka byggnaderna längs sträckningen. Utifrån tillgängligt underlag kan Stadsmuseet inte bedöma hur kulturhistoriska värden eventuellt skulle påverkas av denna ändring. Ytterligare underlag samt utredningar krävs.

Stadsmuseet utgår från att kontakt tagits med Länsstyrelsen angående lämning RAÄ 202.

Stadsmuseet vill i god tid innan omvandlingen av området påbörjas kontaktas för möjlighet till dokumentation.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan och menar att Södra Värtan är ett ambitiöst stadsutvecklingsprojekt som har stora förutsättningar att bli en ny attraktiv del av det centrala Stockholm. Rådet framför särskilda erinringar vad gäller kopplingar till kringliggande stadsdelar, de offentliga ytornas attraktionskraft, avsaknad av ytor för skola- och idrottsändamål samt de till ytan underdimensionerade förskolegårdarna.

Rådet välkomnar greppet att planera genom större, mer generella detaljplaner där bestämmelser gör det möjligt att över tid utveckla stadsdelen i bygglovsskedet. Rådet är mycket positivt till att utnyttjandegraden av byggnadsarean fastställts till max 85 procent i områdets södra del eftersom det ger en flexibilitet över tid i planen. Rådet finner de tvingande planbestämmelserna om publika lokaler mot huvuddelen av gatorna riktig. Att detaljplanen i områdets norra del vidareutvecklar den redan befintliga strukturen ser rådet som naturligt. Likaså att bebyggelsen går upp i höjd mot norr och söder för att fungera som barriär mot buller. Denna skålform ger också goda solförhållanden vid det centrala parkrummet. Den södra delen består av bostadsbebyggelse i en lättorienterad gatustruktur där tvärgatorna från Södra Hamnvägen ger en stark vattenkontakt.

Kopplingar till omkringliggande stadsdelar

Stockholms Stads Parkerings AB

Bolaget förmedlar att om det i detaljplanen finns ett syfte att installera poolbilsplatser på gatan med laddmöjligheter, bör det redan i byggskedet förberedas för elserviser.

Idrottsförvaltningen

Idrottsförvaltningen har inte identifierat några direkta behov av utebad i Södra Värtan då närliggande Kampementsbadet tillgodoser detta behov i en relativ närhet. Möjligheter till bad och simning hör dock till medborgarnas främsta önskemål varför ett utebad kan fungera väl som målpunkt i området. Förvaltningen lyfter vikten av att badet även planeras för vinteranvändning om syftet är att platsen ska fungera som målpunkt under hela året, exempelvis i form av ett vinterbad.

Idrottsförvaltningen vill vara tydlig med att finansiering av ett eventuellt bad inte ryms inom förvaltningens budget, utan att det i sin helhet måste rymmas inom exploateringsprojektet. Vidare bör en utredning om vem som ska drifva badet ingå i det fortsatta arbetet.

Idrottsförvaltningen identifierar flera idrottsbehov inom Norra Djurgårdsstaden såsom simhall, fullstor bollplan, idrottshall och idrottsplats. Dessa bedöms dock av förvaltningen inte som möjliga att rymma inom Södra Värtan pga. utrymmesskäl, komplexitet samt med hänsyn till samplanering med utbildningsförvaltningen gällande idrottshallar. Det är dock viktigt att dessa satsningar ryms inom kommande etapper av Norra Djurgårdsstaden. En bollplan är dock nödvändig för närområdets barn och unga. Utformningen behöver studeras vidare inom projektet. Samma sak gäller för andra rörelseaktiviteter i parkstråk och övriga offentliga rum.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen meddelar att behovet av utbildningsplatser är stort i Östermalms stadsdelsområde och att det är viktigt att säkra tillgången till utbildningslokaler när stadsdelen fortsätter att förtätas och bostäder tillkommer i Norra Djurgårdsstaden.

Utbildningsförvaltningen framför att Stadsbyggnadskontoret tidigare meddelat att det ej varit möjligt att erhålla skoltomt i Södra Värtan, men att ny information från kontoret i november 2016 sa att om behov finns ska detta möjliggöras. Förvaltningen bedömer behovet av skolplatser i Södra Värtan vara en grundskola för ca 600 elever, vilket vidare preciseras i till yttrandet bifogat PM.

Utbildningsförvaltningen begär att mark avsätts för ändamålet inom aktuellt detaljplaneförslag.

Med anledning av det fria skolvalet, är det viktigt att beakta behovet av säker skolväg och undvika trafikbarriärer, exempelvis i rörelseriktning mot Hjorthagen/Bobergskolan och Gärdesskolan, i det fortsatta detaljplanearbetet.

Även behovet att utöka antalet gymnasieplatser är generellt stort i staden, varför förvaltningen gärna ser att detaljplanen möjliggör ytterligare kapacitet, genom att tillåta utbildningsverksamhet på ett par olika fastigheter inom detaljplaneområdet.

Äldreförvaltningen

Äldreförvaltningen noterar att någon motsvarande behovsanalys som gjorts för förskola och skola inte gjorts kring behovet av boenden för äldre. Äldreomsorgsperspektivet belyses inte heller inom några andra delar i ärendet. Enligt stadens äldreboendeplanering kommer 180 nya platser på vård- och omsorgsboende att behöva tillskapas innan 2039 i Östermalms stadsdelsområde, där stadsdelen Ladugårdsgärdet ingår. Även inom det närliggande stadsdelsområdet Norrmalm finns det förändringar i befolkningsstrukturen som innebär att nya platser kommer att behöva tillskapas även där. Om inga vård- och omsorgsboenden planeras inom andra delar av Norra Djurgårdsstaden kan detta innebära svårigheter att möta det framtida behovet av vård och omsorgsboende i den östra delen av innerstaden. Äldreförvaltningen vill generellt poängtera vikten av att äldreomsorgsperspektivet kommer in på ett tidigt stadium i stadens samhällsplanering.

Äldreförvaltningen vill framhålla att en bra utbelysning i en stadsdel är viktigt att öka tryggheten i stadsdelen och en fråga som bör vara med i planeringen av stadsdelen.

Stockholms hamn AB

Trafik

Stockholms Hamn AB framför att transporter till och från Frihamnen planeras gå längs Södra Hamnvägen. Hamnen anser att planförslaget saknar analyser av trafikflödena och trafikplatsernas kapacitet. Hamnen menar att det är viktigt att trafiklösningarna längs transportvägen utformas för att minska risken för köer i samband med ankommande och avgående fartyg.

Hamnen har uppfattat att varu- och leveranstransporter inte ska ske på gator i planen betecknade som vistelsegator och framför att gatan

närmast Magasin 1 till södra delen av Södra kajen samt norra delen av Fjärde Bassängvägen behöver nyttjas för transporter.

Buller

Hamnen menar att planförslaget utgår från de bullervillkor som Hamnen har i sitt nu gällande tillstånd enligt miljöbalken. För de fall tillsynsmyndigheten skulle finna att det finns risk för olägenhet för människors hälsa har de rättslig möjlighet att ålägga Hamnen att vidta utredningar och eventuellt åtgärder. Hamnen menar att detta kan inträffa om det visar sig att de planeringsförutsättningar rörande buller som tagits fram i detaljplanearbetet inte överensstämmer med de faktiska ljudnivåerna från hamnverksamheten.

Hamnen framför att dess villkor är satta som ekvivalenta ljudnivåer över hela dag-, kvälls- och nattperioden med samma värden för vardag och helg. Detta skiljer sig från Boverkets vägledning om industribuller där helgen har ett 5 dBA strängare värde och planeringen ska baseras på verksamhet under en maxtimme. I den bullerutredning som ligger till grund för detaljplanen har ett maxscenario tagits fram för en dimensionerande timme och baseras till största delen på dagens trafikering med tillkommande skärgårdstrafik. Bostäderna planeras utifrån detta scenario. Vid ändrade tidtabeller eller fartyg kan ljudnivåerna under maxtimmen öka även om Hamnen klarar sina villkor. Ljudnivån vid de planerade bostäderna är vidare till stor del beroende av närliggande kvarters utformning och byggnadshöjd. Då planen inte reglerar minsta höjd eller byggnadsarea menar Hamnen att förutsättningarna i bullerutredningen kan komma att förändras om byggrätterna inte utnyttjas till fullo.

Utöver vanligt buller exponeras byggnaderna närmast kajerna även för lågfrekvent buller. Hamnen har inga synpunkter på indata till bedömningen av lågfrekvent buller i bullerutredningen men vill särskilt påpeka att man inte kan garantera att det inte kommer fartyg som alstrar mer lågfrekvent buller. Hamnens villkor ger också tillåtelse till detta i begränsad omfattning.

Hamnen påpekar att om det visar sig att verkliga ljudnivåer överskrider de som redovisas i detaljplanens bullerutredning fallerar förutsättningarna för Hamnens straffrihet vid överskridande av bullervillkor. Detta kan medföra kostnader för utredningar och åtgärder för Hamnen. Hamnen anser därför att ansvar för eventuella klagomål rörande buller ska åligga byggaktörerna och att detta ansvar ska skrivas in i deras exploateringsavtal samt med skyldighet att också tillse att detta ansvar även ska gälla för kommande ägare av fastighet/byggnad. Detta ska gälla både buller och lågfrekvent

Det är för Hamnen mycket viktigt att detaljplanens gränser gentemot intilliggande ännu ej planlagda områden beaktar de behov som Hamnen alltjämt och fortsättningsvis har av ytor för hamnverksamhet. Planens avgränsning i dess södra del ligger norr om Magasin 1 och den ramp med tillhörande ytor som Hamnen behöver för lastning/lossning av fartyg längs norra sidan av

Frihamnspriten. Detta område är och måste vara inhägnat. Hamnen menar att den i förslaget illustrerade förlängningen av promenadstråket utanför planområdet ger en felaktig bild av framtida möjligheter. Stråket skulle hindra Hamnens verksamhet och komma i konflikt med gällande riksintresse. Hamnen anser att detaljplanen i denna del måste omarbetas.

Hamnen framhåller vikten av att detaljplanen även fortsättningsvis hålls samman som en plan och inte delas upp i flera detaljplaner. Hamnen menar att en uppdelning i separata processer skulle göra det mycket svårt att bedöma de totala konsekvenserna och riskerna för påverkan på riksintresset hamn. Det skulle vidare innebära svårigheter för kretsen av sakägare att få en helhetsbild.

Hamnen vill även poängtera att planen bör ta hänsyn till den verksamhet som Lantmännen bedriver i silos på Frihamnspiren. Verksamheten kräver en säkerhetszon på 200 m. Även om det är längre till närmaste byggnad menar Hamnen att detta bör uppmärksammas i detaljplanen. En annan verksamhet som inte framgår av detaljplanen är en framtida plats för snötipp inom området.

Luftemissioner

Hamnen bedömer att luftemissioner från fartyg särskilt bör utredas och tas hänsyn till. I andra områden i staden har Hamnen fått klagomål på luftemissioner som tränger in i bostad. Vid utredningar som Hamnen har fått göra och bekosta har det visat sig att luftintagen inte varit optimalt placerade i förhållande till fartygens skorstenar. Hamnen anser att byggaktören måste ta detta ansvar och att krav på detta bör framgå av detaljplanen. Hamnen anser att det av de avtal som träffas med byggaktörerna måste framgå att det är byggaktören och senare ägare av fastighet/byggnad som har skyldighet att bekosta utredningar och åtgärder föranledda av eventuella klagomål.

Synpunkter på rapport om påseglingsrisk:

Stockholms hamn anser det viktigt att utvecklingen av området beaktar att fartygstrafiken kommer att utvecklas ytterligare i framtiden. De planerade anläggningarna och utvecklingen av kajområdet får därför inte riskera att begränsa denna utveckling. I rapporten föreslås exempelvis påkörningsskydd i sjön för att skydda bassänganläggningen. Detta kan begränsa fartygens manövreringsmöjligheter genom minskade ytor, varför denna typ av lösningar bör undvikas. Effekten av om ett fartyg kommer ur kurs och kolliderar rakt in i kajen belyses väl. Dimensioneringen av kajen bör beakta att fartygens stävars utformning förändras över tid

Södra Bassängkajen

Utlopp för dagvatten finns där utfyllnad planeras. Dessa måste flyttas vilket erfordrar ledningsomläggning i Södra Bassängkajen. Befintliga dagvattenutlopp för dagvatten mot Södra Bassängkajen är inte dimensionerade för instängda områden eller dagens dimensioneringsförutsättningar för 30-årsregn. Hamnens nya kajlinje kommer utgöra barriär för vatten vid skyfall vilket medför översvämningsrisk för befintliga fastigheter. Gatan norr om ”pirhuset” bör utformas så att vatten från Södra Bassängkajen kan rinna över kant vid skyfall. I planerad höjdsättning stiger marken utåt. Nytt utlopp för dagvatten erfordras i Fjärde bassängvägen, preliminärt har en dimension av 2000 mm angivits av Stockholm Vatten. Befintliga ledningar för vatten och avlopp i Södra Bassängkajen som rinner mot Södra Värtans pumpstation är inte dimensionerade för planerad bebyggelse och måste troligen läggas om. Ledningen ligger idag inom hamnområdet och kan komma behöva flyttas.

Södra Hamnvägen

Stockholm Vatten och Avfall menar att lågpunkter bör optimeras så att vatten rinner mot planerat parkstråk vilket bör höjdsättas så att jämn lutning erhålles mot kajkanten. I Södra Hamnvägen bör också plats reserveras för planerade ledningar för separerade system vilka är tryggsatta från området vid Ropsten samt planerade ledningar från Valparaiso.

Finlandsparken

Stockholm Vatten och Avfall anser att det med hänsyn till befintlig banvall och Södra Hamnvägens höjdsättning bör detaljstuderas i vilken omfattning vatten som rinner via Finlandsparken påverkar Södra Värtan vid skyfall. Vid dessa tillfällen är ledningsnäten fulla och kan ej ta emot ytterligare dagvatten.

Lybeck 2

Spillvatten och dagvatten från Lybeck 2 rinner idag ner till Södra Värtan. Stockholm Vatten och Avfall anser att förutsättningarna för ökade flöden från fastigheten Lybeck 2 måste tydliggöras så att bolaget kan ta höjd för eventuella förändringar i de nya ledningssystemen.

Södra Kajen

Stockholm Vatten och Avfall menar att nya utlopp för dagvatten kommer att krävas i Södra kajens norra del och bör finnas med i miljödomsansökan för ny kaj. Ledningarna måste vidare samordnas med den planerade badanläggningen vars behov av vatten behöver

identifieras i tidigt skede så att förbrukningen kan planeras in mot planerade ledningar.

Råd för funktionshinderfrågor

Råd för funktionshinderfrågor anser att det bör planeras för fler sopsugar så att avståndet till dessa kan minskas. Vidare bör angoringskraven ses över för att göra de interna korridorerna så korta som möjligt.

Övriga remissinstanser

Tallink Silja

Synpunkter på rapport om påseglingsrisk:

Tallink Silja avråder från att försöka begränsa farten ytterligare i området. Idag är farten begränsad till 8 knop vilken är den lägsta fart som används på övriga områden inom hamnen och i farlederna. Lägre hastighet ger en betydligt större avdrift och blir därmed en säkerhetsrisk. I rapporten nämns möjlighet att bygga påseglingsskyddande grund, vilket Tallink Silja avråder starkt då det blir en säkerhetsrisk på grund av minskat manöverutrymme. Man vill inte se några begränsningar för sjöfarten då det riskerar förseningar som blir kostsamma och störande. Tallink Silja tillstyrker förslaget om att bygga någon form av dykdalb/er eller liknande för att skydda "pirhuset" och undvika problem vid starka nordliga vindar.

AB Fortum Värme

AB Fortum Värme menar att det är viktigt att energi, klimatmål och hållbarhetsmål för byggnader anges på ett sätt som är teknikneutralt.

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkyla-ledningar. AB Fortum Värme förordar tidig information och samrådsmöten gällande planering av eventuella ledningsomläggningar, nya ledningsdragningar samt för att säkra befintlig drift med så få störningar som möjligt. För distributionsledningar fjärrvärme/fjärrkyla behöver U-område säkras. Inom planområdet finns befintliga gasledningar som måste flyttas. För detta måste ett genomförandeavtal skapas eller en beställning skickas innan eventuella omläggningar påbörjas. Möjlighet finns för anslutning av nya fastigheter till fjärrvärme och fjärrkyla samt till gasnätet. Åtgärder i AB Fortum Värmes distributionsanläggningar utförs av AB Fortum Värme och bekostas av byggaktören enligt gällande avtal. Viktigt är att samarbets- och genomförandeavtal tecknas snarast.

AB Fortum Värme anser att avvecklingen av bangården måste mötas av motsvarande kapacitetshöjning på Värtan västra. Planerade samrådsmöte för detta behöver slutföras inför detta planärende.

AB Fortum Värme anser att utredning krävs avseende eventuell risk för att "pirhuset" träffas av rökplym från Värtaverkets skorstenar.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar med ett väl utbyggt fiber- och kopparnät med många överlämningspunkter inom detaljplaneområdet. Skanova kommer fortsatt satsa på fiberutbyggnad inom området. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt anser Skanova skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Ellevio

Behovet av nätstationer är i planeringsfas, antal och lägen måste bestämmas. I planbeskrivningen beskrivs under energiförsörjning högstannivåer 40 respektive 45 kWh/kvm och år. Det brukar innebära bergvärme alternativt värmepumpar, något som Ellevio AB inte räknat med. Det skulle innebära större utrymmen för, eller större antal nätstationer än hittills planerat.

En övergripande planering har gjorts med Stockholms stad. En ny nätstation kommer vara inhyt i icke markanvisade kvarter. Eftersom kvarter B och C ligger i etapp 1 borde ny nätstation byggas där. En nätstation är anvisad i kvarter P.

Sammantaget behöver antalet nätstationer och deras lägen samt utrymmesbehov anpassas ytterligare. Det är viktigt att kapaciteten motsvarar konsekvenserna av högstannivåer i energiförsörjningen. Ordningen i vilken nätstationerna etableras måste också fungera med tidplaner för etapp 1 och 2. Ellevio AB vill bli kontaktat för samråd.

Närheten till vatten, grundvattennivåer och översvämningrisk måste beaktas vid grundläggning för och inhysning av nätstationer. Lägsta grundläggningsnivå för nätstationer är 2,7m (i höjdsystem RH2000) enligt Länsstyrelsen i Stockholm. Hänsyn måste även tas

Åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av byggaktören. Ellevio AB vill bli kontaktade för ledningssamordning.

Stockholm Simförbund framför att svensk simidrott växer och att fler efterfrågar träning i olika kombinationsidrotter där simning ingår. Förbundet menar att behov finns för att utöka antalet bassänger som är utformade för simidrotter – simning, vattenpolo, simhopp och konstsimm.

För att öka användbarheten av en simanläggning för alla åldrar föreslår Stockholm Simförbund att badet bör utformas med standardbassänger om 25x20 m alternativt 50x20 meter, samt en mindre bassäng med högre temperatur och hög och sänkbar botten. Bassängerna bör utformas med funktion och enkelhet i fokus.

Menar att området riskerar att bli ogästvänligt och otryggt under de kalla månaderna och föreslår en ”året-runt-anläggning” som skulle göra att fler människor rörde sig i området under fler av dygnets timmar och större del av året. Förbundet föreslår ett växthus med bassäng och tillhörande caféverksamhet. Menar att förslaget har potential att bli ett besöksmål i området. Förbundet bifogar skiss över förslaget.

Förbundet framhåller vikten av energihushållning och föreslår därför att använda överskottsvärme till att värma upp bassänger och växthus.

Samfundet anser att kvartersmönstret är väl utformat men att Hamburgsvägens och Malmvägens lätt svängda form bör behållas som ett minne av de för hamnen viktiga järnvägsspårens sträckning.

Samfundet anser att kvarterens gårdsytor är otillräckliga för de förskolor (och gruppboenden) som planeras. Detta bör åtgärdas med sänkt exploatering som följd.

Samfundet ser med oro att ännu en lång kajsträcka planeras byggas bort. Samfundet menar att Stockholms sjöfart i framtiden troligen kommer att få ökad betydelse varför en för persontransporter och småbåtar användbar kaj bör behållas söder om det planerade

utomhusbadet. Frågan är även väsentlig ur kulturhistorisk synpunkt. Enligt Samfundet S:t Erik bör den planerade gatan längs kajkanten tillsammans med angränsande bebyggelse dras tillbaka.

Samfundet anser att tre byggnader i området som föreslås rivas istället bör bevaras. Den första utgörs av byggnaden på fastigheten Bristol 1 vilken enligt Samfundet kan inrymma olika typer av kulturverksamheter, någonting som anses saknas i förslaget. Den mot sydöst öppna och trädbevuxna gården lämpar sig enligt Samfundet som uteservering. Den andra byggnaden är belägen på fastigheten Lybeck 2 och är enligt Samfundet skickligt inpassad på den smala fastigheten och har elegant postmodern entré mot Tegeluddsvägen. Samfundet anser att byggnaden istället för att rivas kan byggas på med exempelvis bostäder. Om byggnaden rivs riskerar även jätteeken i Finlandsparken att huggas ner. Det tredje rivningshotade objektet omfattar en fjärdedel av hotell- och kontorskomplexet på fastigheten Neapel 3. Samfundet upplyser om att hela komplexet ritades av Hans Jondal och Ingemar Ståhl vilket illustrerar att byggnaden är en samkomponerad helhet, någonting som stöds av den stora hotellobbys övergång i ljusgård. Med anledning av detta bör byggnaden bevaras.

Samfundet finner det märkligt att den existerande parken framför Hotel Ariadne inte nämns i planförslaget utan endast i förbigående i den antikvariska förundersökningen. Parken ritades av Sven-Olof Nyberg och var ett villkor för byggnadsnämnden när hotellet beviljades. Parken bör bevaras och samordnas med det planerade "pirhuset" som i sin tur bör samkomponeras med Hotel Ariadne och sänkas.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening, DLV

DLV anser att befintligt grönstråk längs Tegeluddsvägen och järnvägen bör planläggas som park då grönytan fyller en funktion som spridningsväg mellan Hjorthagen och det skogklädda berget bakom Kungliga Borgen. Vidare förordar DLV att kopplingen till Hjorthagens nu avbrutna grönytor i stråkets ände måste återskapas för Nationalstadsparken. DLV har uppmärksammat att Södra Hamnvägen utgör ett grönstråk men att dess utformning bör vara bindande.

DLV känner oro för att boende kan komma att bli störda av buller med anledning av de lagändringar som innebär att högre bullernivåer tillåts i anslutning till bostäder samt att gränsvärden för lågfrekvent buller får överstigas enstaka gånger. DLV anser att det bör vara obligatorisk elanslutning för de fartyg som lägger till i Stockholm.

Det anges att LNG-lager och hantering ska flyttas till Fortums område vid Energihamnen. Det anser DLV är lika farligt, som när det först planerades men flyttades till Norvik. Stora Höggarn är bättre plats. Container- och oljehamnarna planeras flytta till Norvik respektive Södertälje samtidigt som järnvägstrafiken upphör. Föroreningar djupt ner i mark är i vissa delar omfattande efter den hamnverksamhet, som länge förekommit.

DLV anser att byggnader ej bör tillåtas uppföras under 2,7 meter över dagens medelvattenstånd med anledning av havsnivåhöjningen.

DLV anser att bebyggelsens utformning är enformig sett till fönster och långa balkonger och förordar ett högre mått av variation. Vidare anses "pirhuset" i nordöst bli allt för dominerande och störa såväl Hotel Ariadne som utblickar från Nationalstadsparken. DLV anser att byggnaden bör sänkas och göras mindre kompakt, vidare är DLV tveksam till utformningen mot vattnet som ser ut som "staplade containrar". DLV föreslår att byggnaden kan bli högre mot vattnet och därmed sänkas i högdelen. DLV uppmärksammar att både "pirhuset" och utebadet ligger i riskzonen för påsegling.

DLV anser att det bör planeras för studentbostäder samt skola i områdets ej ännu ej markanvisade del. Stadsbyggnadskontoret bör redovisa hur barn ska kunna ta sig till Hjorthagens skola.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Stockholms Hamn AB

Se under rubrik "*Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar*".

HSB Brf Hamnen i Stockholm, Fastigheten Lissabon 6
Bostadsrättsföreningen menar att förslaget medför en alltför långtgående negativ påverkan på bostadsrättsföreningens enskilda intresse, främst för att utsikten från många lägenheter helt kommer skymmas av den nya bebyggelsen. Praktiskt taget alla lägenheter förlorar den vattenutsikt som bidrog väsentligt till lägenheternas priser.

Bostadsrättsföreningen framför nedanstående fyra krav på förändringar i detaljplanen:

- att de nya byggnadernas totalhöjd ska anges, inte endast byggnadshöjd till takfot.

- att husen närmast bostadsrättsföreningens hus görs lägre, förslagsvis genom att byggrätterna omfördelas så att den totala exploateringen blir oförändrad men skadan för föreningen minimeras.
- att lokalgata två mellan föreningens hus och kajen, samt parken, orienteras så att de medger siktlinjer från föreningens hus mot vattnet. Detta skulle även vara till fördel för besökande i området och ankommande färjeresenärer.
- att medlemmarnas fysiska tillgänglighet till kajen blir tillfredsställande, d.v.s. att det måste vara lätt för gående och cyklister att korsa Södra Hamnvägen och fortsätta längs de två lokalgatorna ned till vattnet.

Bostadsrättsföreningen ser positivt på att detaljplaneförslaget innebär fler bostäder än vad som angavs i det fördjupande programmet. Dock riskerar det stora antalet arbetsplatser att de offentliga rummen blir ödsliga på kvällar och helger. För att undvika detta krävs dels fungerande kommunikationer, dels någon form av kulturutbud i området.

I 2012 års fördjupade program fanns en grupp lamellhus inritade omedelbart öster om bostadsrättsföreningens hus, dessa hus är inte en del av föreliggande plan men har potential att bli mycket störande för föreningen.

Privatperson

Menar att det är viktigt att området försörjs med spårbunden kollektivtrafik snarast. Anser vidare att byggnaderna är för likartade samt att bostadshusens fasader saknar karaktär.

Vilken kommunikation i övrigt är tänkt till området?

Stadsbyggnadskontorets kommentar

Den mest kapacitetsstarka kollektivtrafiken i området, stomtrafiken, planeras trafikera i Södra Hamnvägen. Södra Hamnvägen och planeras för separata kollektivtrafikkörfält som kan trafikeras av såväl spårvagns- som busstrafik. Inom planområdet planeras för en kollektivtrafikhållplats på Södra Hamnvägen strax söder om korsningen med Tegelluddsvägen. Ytterligare hållplats planeras strax söder om planområdet vid Magasin 1. Stomtrafiken kompletteras även av busstrafik på Fjärde Bassängvägen och Hangövägen. Inom planområdet finns två busshållplatslägen. Hållplatsläge för kollektivtrafik på vatten finns längs Södra Kajen i anslutning till parken. Det finns även möjlighet att angöra med skärgårdsbåtstrafik längs den södra delen av Södra Kajen.

Kungsleden AB, tomträttshavare fastigheten Rotterdam 1
Kungsleden AB ser positivt på stadsutvecklingen i området och bedömer att det kommer berika Stockholms stad. Bolaget påpekar dock att utvecklingen innebär negativ värdepåverkan på deras byggnad på fastigheten Rotterdam 1.

Värdepåverkan

Kungsleden AB framför att byggnaden på fastigheten Rotterdam 1 idag har fri utsikt i flera väderstreck vilket är en stor kvalitet för bolagets hyresgäster. Uppförandet av bebyggelse i 6-13 våningar som föreslås runt tomträtten innebär att utsikten kommer att försvinna, vilket av bolaget bedöms innebära en negativ ekonomisk hyrespåverkan för berörda kontor på i storleksordningen 10-20 procent. Bolaget menar vidare att det totala hyresvärdet under projekttiden skulle påverkas p.g.a. buller, immission, logistik etc. Bolaget konstaterar vidare att områdets allmänna vistelsegator och parkmark inte har förlagts intill Rotterdam 1 vilket ytterligare påverkar fastigheten och värdet negativt. Kungsleden AB hänvisar till den ekonomiska uppgörelse mellan Atrium Ljungberg ABs och Stockholms stad som kom till stånd i samband med ombyggnationen av Slussen, där Atrium Ljungberg AB kompensades för värdeminskning med anledning av tillkommande byggrätt framför bolagets byggrätt.

Kungsleden ABs utvecklingsplaner

Kungsleden AB föreslår en påbyggnad om ca 3 våningar på byggnaden på fastigheten Rotterdam 1. Kungsleden AB vill utveckla fastigheten på ett sådant sätt att visionen för Södra Värtan stärks. Menar att en sådan påbyggnad är lämplig och rimlig i förhållande till tidigare nämnda värdepåverkan. Nuvarande samrådshandling möjliggör kontor, centrumändamål och hotell och Kungsleden AB framför önskemål om möjlighet att även kunna utveckla fastigheten med bostäder. Detta kan innebära en 3D-fastighetsbildning där bostäder skiljs från övrig användning. Kungsleden AB bifogar skisser på den tänka utvecklingen (bilaga 2 till yttrandet).

Övriga synpunkter

Kungsleden AB ser positivt på stadens ambition att skapa aktiva bottenvåningar i området då dessa berikar såväl fastigheten som gaturummet. Bolagets erfarenhet är att verksamheter gynnas av möjlighet till markparkering i direkt närhet till entréer och föreslår därför att planen kompletteras med ett mindre antal markparkeringsplatser med tillåten parkeringstid om max 15 min.

Kungsleden AB menar att det är en utmaning att skapa en aktiv bottenvåning i byggnaden på fastigheten Rotterdam 1 med anledning av att byggnaden har en halvåning som bottenplan samt att bottenplanet ligger ca 1,8-2 m högre än omgivande mark. Bolaget upplyser om att det pågår studier för att utreda frågan vidare.

Kungsleden AB informerar om att fastigheten Rotterdam 1 har in- och utfart via Andra bassängvägen för ca 130 garageparkeringar samt att detta ger ett stort fordonsflöde. Vidare har fastigheten idag befintlig in- och utlastning via Tredje bassängvägen vilken är av väsentlig funktion för hyresgästernas verksamheter.

Kungsleden AB upplyser om att byggnaden på fastigheten Rotterdam 1 har en byggnadshöjd om 22,50 m samt 27,70 m vid Hangövägen vilket inte stämmer med angivna höjder på plankartan och vill att höjderna justeras på plankartan (se bilaga 1 till yttrandet).

Vasakronan AB, Riga 2

Vasakronan AB är genom bolaget KB Positionen 2 ägare till fastigheten Riga 2 och framför synpunkter gällande parkering, bebyggelsen höjder, kollektivtrafik samt kopplingar till närliggande områden. Antalet parkeringsplatser på fastigheten Riga 2 uppgår till ca 100 st. vilka samnyttjas mellan kontoren och handeln i fastigheten.

Parkering

Vasakronan AB (dåvarande AP-fastigheter) färdigställde fastigheten Riga 2 2010. Byggnadens handelsyta i bottenvåningen, nuvarande ICA Kvantum Värtan, skapades därmed i ett tidigt skede av Värtahamnens utbyggnad. Vasakronan AB framför att Stockholms stad och Vasakronan AB var eniga om att den parkering som möjliggjordes inom fastigheten inte var tillräcklig för denna typ av verksamhet. Planen var därför att förse fastigheten med parkering i en kommande parkeringsanläggning gemensam för flera kvarter. Vasakronan AB erhöll 2012-03-15 en markanvisning för kontor inom fastigheten Bristol 1. Inom fastigheten projekterades en utökad parkeringsanläggning som delvis även skulle försörja fastigheten Riga 2. I och med föreliggande planförslag för Värtahamnen omöjliggörs den tänkta kontorsbyggrätten inom kv. Bristol 1 och markanvisningen har dragits tillbaka av staden. Idag är motsvarande yta delvis planerad för ett torg.

Vasakronan AB menar att behovet av parkering/tillgänglighet är starkt beroende av flera olika faktorer och efterlyser därför en övergripande handels- och parkeringsutredning för planområdet som utgår både från befintlig verksamhet och kommande utbyggnad. I detta ingår även vilken dagligvaruhandel i övrigt som planeras inom området. Vasakronan AB anser att det är en viktig hållbarhetsfråga att ett område av förslagets storlek förses med en fungerande dagligvaruhandel och att detta förutsätter att sådan verksamhet ges rätt förutsättningar att driva verksamheten.

Vasakronan AB menar att parkering kan skapas på flera sätt. Korttidsparkering för handel kan tillåtas på gatorna i området, vilka enligt Vasakronan AB är tillräckligt breda för att inrymma parkering. Effektiva gemensamma parkeringsanläggningar kan skapas som sammanbinds under mark och därmed underlättar samnyttjande.

Byggnadshöjder

I samrådsförslaget föreslås i kvarter I (fastigheten Reval 1) ett byggnadskvarter med 10 våningar i det nordvästra hörnet, 6 våningar mot fastigheten Riga 2 och 5 våningar mot Malmvägen. Vasakronan AB ser det som nödvändigt att antalet våningar mot fastigheten Riga 2 sänks till 5 våningar för tillfredsställande dagsljusintag i den befintliga byggnaden.

Kollektivtrafik

Vasakronan AB framför följande frågor. Stadsbyggnadskontorets svar redovisas i kursiv stil.

Om det med begreppet kommuntrafik menas matarbussar menar Vasakronan AB att antalet hållplatser är i underkant i planområdet med endast 2 st. Var är dessa planerade?

Vasakronan AB undrar vad som avses med direkttrafik samt vad stomtrafiken kommer att bestå av.

Övrigt

Vasakronan AB anser att det är viktigt att vidareutveckla Södra Hamnvägen för att minska dess barriäreffekt, höja integreringen med stadens rörelsestråk, hastighetssäkra korsningspunkter samt arbeta med orienterbarheten till Gärdets tunnelbanestation.

Stadsbyggnadskontorets kommentar

Den kapacitetsstarka kollektivtrafik som planeras längst Södra Hamnvägen, som kommer att utgöras av antingen spårtrafik eller

AFA Fastigheter önskar förtydligande kring möjligheterna för angöring till fastigheten Lybeck 2 från Södra Hamnvägen. AFA Fastigheter ser stora utmaningar att uppfylla kraven för tillgängliga

entréer enligt stadens önskemål eftersom planområdets gräns är dragen i fastighetsgräns och utrymmet därför är för litet för att användas till trafik.

Watz Design Sweden AB, tomträttshavare Bristol 2
Bedriver verksamhet i form av huvudsakligen keramisk verksamhet samt textilarbeten och annat hantverk och restaurang.

Tomträttshavaren framför synpunkter på skyddsbestämmelser i detaljplanen. Tomträttshavaren ämnar installera öppningsbar glasvägg utanpå byggnadens industriportar som vetter mot Malmvägen för att bevara byggnadens exteriör med anledning av problem med klotter samt från väderåverkan. Tomträttshavaren ämnar byta ut plåttaket till tak av samma kvalitet och utformning. In- och utlastningsdörr som vetter mot söder avses öppnas upp. Tegelmuren i byggnadens längdriktning norrut längs Södra Hamnvägen ämnas återställas till sin ursprungliga sträckning.

Övriga, ej sakägare

Privatperson

Anser att inga resurser bör läggas på planering för biltrafikanter om målet är att skapa en hållbar stadsdel. Bedömer att de bostäder som planeras säkerligen kan befolkas av människor som varken kan eller vill äga bil. Vidare anses att en helt bilfri stadsdel skulle utgöra ett starkt försäljningsargument samt att Stockholm har chans att bli en föregångare genom att skapa en helt bilfri enklav.

Privatperson

Anser att tillgängliga skisser på det planerade badet visar ett icke-funktionellt bad och menar att det råder stor brist på bassänger som kan brukas för simundervisning varför badet bör ges en vanlig rektangulär form. Menar att simidrott växer i popularitet i alla åldrar, oavsett ekonomi och bakgrund. Kostnaderna för en rektangulär bassäng blir sannolikt inte högre än för en bassäng med oregelbunden form. Vidare föreslås att bassängen kan värmas upp med spillvärme från närbeläget värmekraftverk då detta skulle vara miljövänligt och kostnadseffektivt.

Privatperson

Föreslår att planen även bör inbegripa skolor samt anläggning med byggnad för sport- och idrottsändamål innehållandes exempelvis hallar för olika bollsporter, reception, restaurang och andra aktiviteter för olika åldrar samt idrotts- och lektytor utomhus. Menar att anläggningen skulle kunna bli ett "hjärta" i ett socialt centrum.

Privatperson

Framför synpunkter på samrådets form samt kvartersytornas storlek.

Ifrågasätter lämpligheten i att samrådsmötet ska hållas i vindfånget till en livsmedelsbutik då många riskerar att vara upptagna med sina ärenden. När samråd hålls i skolaaulor och dylikt infinner sig de som har intresse i frågan och samtliga närvarande kan ta del av samtal, repliker och argument. Vid samrådsmöten likt det som planeras i föreliggande fall ställs frågor av enskilda direkt till stadens representanter och samtalet får i bästa fall en fragmentarisk karaktär. Samrådet riskerar att stanna vid en formalitet trots planförslagets omfattning och betydelse.

Angående kvartersytornas storlek framförs att ambitionen att skaffa fram många bostäder i vissa projekt har lett till hög exploatering och små gårdar i relation till omgivande hushöjder. Detta leder till att otillräckliga friytor nära bostäderna och trapphusen. Närheten till Gärdet och djurgårdsnaturen ersätter inte bristande markytor i anslutning till bostäderna.

Privatperson

Framför synpunkter på områdets offentliga platser. Menar att det i förslaget inte tas hänsyn till att fler än boende, så som "fartygsgäster" och "arbetsplatsgäster", kommer att röra sig i området. De offentliga ytorna är med anledning av ovanstående för snålt tilltagna.

De offentliga ytorna bör ges en öppen utformning med soffor och gräsytor att vistas på. Det finns ingen plats för lekplatser eftersom de då tar för mycket yta i anspråk av de små friytorna. Varje gård måste därför inrymma lekplatser om barnen ska kunna leka utanför förskoletid.

Undrar hur kajpromenaden hanteras ur säkerhetssynpunkt eftersom många bor och vistas i närheten av vattnet. Uteserveringar bör inte tillåtas ta yta i anspråk av de offentliga platserna. Befarar att Södra Värtan kommer bli en skräpig stadsdel och betonar vikten av att hålla rent i staden och menar att papperskorgar eller andra åtgärder som tvingar människor att slänga skräp krävs. Anser att eventuella utsmyckningar bör vara små och utformas med exempelvis båttema och vara barnvänliga. Utsmyckningarna kan utgöra värdeskapande tillskott i utemiljön och fungera som samlingspunkter för barnen i området.

Anser att stadsbyggnadskontoret bör redogöra för vad som avses med begrepp som exempelvis "vistelsegata" och "gångfartsgata" samt ifrågasätter föreslaget utomhusbad och föreslår istället ett

Det bör planeras för en småbåtshamn längs kajen eftersom många kommer att bo nära vattnet. Som besökare med båt från exempelvis Lidingö vore det trevligt att kunna angöra kajen och besöka en restaurang.

Privatperson

1. Många övergripande stadsbyggnadsutvecklingsfrågor passeras uppenbart snabbt och utan större samrådsvilja. Primär snabb önskan och inriktning om att samrådet ska handla om konkreta detaljutformningsfrågor (som nyhetsbrevets produktutformnings-synpunktsönskan 1-6).

a) Svag sekundär utstrålning i förslaget om övergripande integrerade fokusansvar.

a1; När fotgängare och cyklande ska prioriteras så är det pinsamt att vägtrafik och spårtrafik är primärt barriäruppbyggande. Med en bred överbyggnad som integrerade länkar samman mellan Gärdet och Södra Värtan och med en marginell kostnad jämfört med satsningar på väg- och spårtrafik kan båda tunga trafikslag enkelt få under parkutvecklingen som lockande sammanbinder.

a2) Förslaget utstrålar också ett egofokus liksom produktutformningsfrågorna; området är en liten del av det stora läckra samlande vattenrummet. Att lyfta fram utvecklingssamverkan kring vattnet är uppenbart inte angeläget. Med t.ex. en integrerande social bro mellan Ropsten och Lidingö kan båda sidor lockas att cykla och gå och socialt vilja stanna länge kvar i den sociala bromiljön (många skulle också lockas gå vidare till Millesgården, den flytande operan, gasklockornas kultur och Lidingös utvecklade lockande centrum). Att gå eller cykla hem ska naturligtvis vara mer lockande än att ta sig kollektivt- och allra socialt fördelaktigast att vilja stanna kvar längre i det sociala stora integrerande stadsrummet. Många små färjor förbinder lockande Lidingö och Stockholm och varje färjeläge är ett socialt och kommersiellt attraktivt läge.

a3) Fokus önskas också kring konkret utformning av integrerade offentliga och även halvoffentliga-privata övergångar som är än mer mångfald integrerade. Odlingsutformningar av olika slag allt från privata täppor till kollektiva i olika omfattning och storlek till ett även företagsaktivt odlande är angeläget att utveckla i det offentliga rummet. Den stora breda överdäckningen är en angelägen integrerande plats med olika former av odlande och angränsande integrerade miljöer. Olika nivåer av växthusnyttjande kan här bli en kompletterande attraktiv länk mellan Gärdet och Södra Värtan.

a4) Kajrummet kan likt nordliga delen utvecklas friare. Här är ju också ett större rum för vidare integrerade möjligheter. Hit kommer massor av människor med små och stora färjor från när och fjärran. Kajen måste utvecklas till mer än ett kajstråk vilket också antyds i bad- och parkutkragning, som dock båda skulle kunna grönare kraftfullare vidareutvecklas. Längs kajen, som är en superlång redan byggd hållplats med snart massor av klimatsmarta integrerande färjor. Från kajen nära till Lidingö, Hammarby-backen och – Sjöstad, Fotografiska, Nacka och hela skärgården. Kajen livgörs av

alla som lockas dit av allt positivt vattenvägs-resande, service och information som kopplas till alla vattenvägar. Dessa vattenvägar är redan byggda. De kan enkelt byggas ut mångfiligt. Alla kan ta med sig cykeln som de kommer dit med och reser vidare med.

Privatperson

Lämnar synpunkter angående skolor i området, förbindelse mellan Gärdet och Södra Värtan samt val av fasadkulörer. Menar att det är av mycket stor vikt att planen ändras och även inbegriper skolor. Det bör rimligen finnas åtminstone en grundskola i stadsdelen, annars riskerar barnfamiljer att välja att bosätta sig någon annanstans. Närliggande skolor har inte kapacitet att ta emot det ökade behovet av skolplatser som kommer av den nya stadsdelen. Utan egen skola i Södra Värtan kommer "undanträngningseffekten" medföra att många barn inom en stor del av staden kanske inte får gå i närmaste skola. Detta eftersom Stockholm vid skolplacering tillämpar principen "relativ närhet". Principen innebär att elever som bor närmast skolan får gå i någon annan skola för att bereda plats åt barn som bor närmare maxgränsen för avstånd till skola. Den kollektivtrafik som finns beskriven passerar inte någon av de närliggande skolorna. Den mest fördelaktiga busslinjen stannar inom några hundra meter från Gärdesskolan. Detta kommer leda till att barnen skjutsas i bil till skolan av sina föräldrar. Detta gör att stadsdelens miljöprofil blir lidande. Skolskjutsarna gör vidare anspråk på hälften av stadsdelens parkeringskapacitet.

Är förvånad över hur Södra Värtan planeras isolerad från sin omgivning och föreslår två möjliga kommunikationer; en gång- och cykeltunnel direkt från Gärdets tunnelbana till Värtanparken samt ett system liknande "High Line" i New York mellan Gärdet och Södra Värtan för gående och cyklister.

Förordar ljusare kulörer på byggnadernas fasader. Menar att de föreslagna färgerna förmörkar området och gör att det känns ogästvänligt. Att vistas på kajen i slagskuggan av byggnadernas volymer är knappast lockande. Ljusare fasader kan kompensera en del.

Privatperson

Ser positivt på att området blir en ny stadsdel med bostäder, men anser att Hotel Ariadne redan idag förstör mycket av utsikten och att ytterligare tillkommande höghus kommer att göra att utsikten helt domineras av bebyggelse. Framför önskemål om att bebyggelsen inte ska tillåtas vara högre än Hotel Ariadne som även bör rivas och ersättas med en lägre och vackrare byggnad. Vill inte att området ska bli ett "landmärke" för vissa personer som ligger

bakom projektet utan istället en hållbar och människovänlig stadsdel där människor trivs och vill bo kvar.

Befarar att området kommer att bli tätt och trångt och menar att många boende i andra tätbebyggda områden upplever att dem som för täta. Önskar större utrymmen mellan husen med fler öppna ytor/parker. Anser att det vore positivt om området försörjs med angoringsplats för Vaxholmsbåtar och liknande. Anser att bättre uppgångar från tunnelbanan bör byggas vid Ropsten för att minska trycket på Gärdets tunnelbanestation. Området bör kompletteras med spårvagn.

Privatperson

Bor på Gärdet och oroas över att husen i områdets södra del blir högre än de flesta andra föreslagna husen vilket kommer att påverka sjöutsikten från bostaden.

Privatperson

Ser fram emot omvandlingen och ser mestadels positivt på förslaget. Anser dock att placeringen av de högre byggnadsvolymererna bör ses över. Istället för att ha högre byggnader på flera ställen borde dessa samlas i en del av området. Menar då att ljusinstrålningen skulle öka samt horisonten inte brytas på fler ställen än ett. Anser att spårbunden trafik är viktig då den uppskattas av såväl stockholmare som turister. Menar att vyn från Tegeluddsvägen ner mot vattnet är obefintlig. Anser att små hantverksateljéer samt teatrar och restauranger skulle förbättra helhetsintrycket och levandegöra området.

Privatperson

Har länge önskat att Södra Värtan, Frihamnen och Loudden ska utvecklas till ett bostadsområde med utrymme för sociala aktiviteter. Menar att långt fler bostäder skulle kunna rymmas än vad staden hittills räknat med och förespråkar en måttligt hög bebyggelse. Anser att båt vid kajen med serveringstillstånd och musik skulle berika området. Menar att en så står befolkningskoncentration möjliggör arbetsresor till city via Lidingö med båt, men menar att sådana önskemål dock inte är möjliga att helt tillgodose om området ska fortsätta ge utrymme för exempelvis kryssningstrafik, petroleumhantering och transporter av farligt gods och framför särskilt nackdelar med kryssningstrafiken till och från Frihamnen samt Loudden.

Menar att med anledning av att fartygen som trafikerar Åbo, Helsingfors, Tallinn och Riga nu angör den nya Värtaterminalen samt att färjorna har möjlighet till ny elanslutning är inte längre

ventilations- och skorstensbuller den viktigaste bullerkällan att ta hänsyn till. De nya kontorshusen i områdets norra del behöver därför inte vara högre än befintlig bebyggelse i norr för att avskärma bullret från färjorna. Dessa nya förutsättningar saknas i bullerutredningen. Vidare hänvisas till bullerutredningen som anger att fläktljud vanligtvis emitteras via fartygens skorstenar samt att skorstenstoppen kan finna sig 40 meter över vattenytan, men att det finns uppgifter som istället innebär skorstenshöjder på ca 53 meter.

Föreslår att kryssningstrafiken till och från Frihamnen avvecklas och att hela området istället bebyggs med bostäder, vilket skulle innebära ytterligare åtminstone 3 000-4 000 bostäder. På villkor av att det planerade höghuset i Hjorthagen inte blir av motsätter sig personen inte det planerade höghuset i Södra Värtan. Motsätter sig i allmänhet höga kontorshus i området om de inte ska fungera som bullerskydd för bakomliggande bebyggelse och ifrågasätter den högsta kontorshusbebyggelsen i områdets sydligaste del samt höjden på kontorshuset på fastigheten Lybeck 2.

Menar att Stockholms Handelskammare genom medier och på annat sätt försökt styra planeringen av Södra Värtan och intilliggande områden vilket personen menar har lett till diffusa markanvisningar och att det ena kontorshuset efter det andra har byggts, men hittills inga bostäder. Menar att Stockholms Handelskammare driver frågan om en Österled som skulle generera stora trafikstörningar till Södra Värtan.

Befarar att det som föreslås i samrådsförslagets planritning inte kommer att gälla när detaljplanen slutligen antas utan att exploateringen kan komma att öka.

Privatperson

Tycker att planförslaget är mycket bra för både stockholmare och turister och tror att området kan bli mycket attraktivt och intressant ur hållbarhetssynpunkt.

Som ett led i avvecklingen av fossilbränslen i Sverige ses positivt på solpaneler för elproduktion i den nya stadsdelen och menar att solvärme kan bidra till hela fjärrvärmenätet. Menar att vi kan bygga socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart och att de som har störst behov av att vi lyckas är kommande generationer. Bebyggelsen bör vara energieffektiv och anslutas till fjärrvärme- och fjärrkylanätet samt förses med förnybar energi. Förordar många små och billiga lägenheter – alla har rätt till en bostad. Anser vidare att bebyggelsen nog kan byggas högre än vad som är föreslaget.

Förordar en utbyggd kollektivtrafik och framför en rad argument till fördel för utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik; att den är effektiv, bekväm, bra för klimatet, luftkvaliteten i staden, ur trafiksäkerhetssynpunkt samt att den på ett bra sätt kan koppla ihop stadens olika områden. Personen resonerar vidare att spårbunden kollektivtrafik är ett demokratiskt färdmedel då alla inte kan eller vill äga bil, eller av olika anledningar har svårt att röra sig och lyfter att alla människor, enligt FN:s deklaration om mänskliga rättigheter, har rätt att delta i samhällslivet. Menar att spårvägen bör vara utbyggd när nya lilla Lidingöbron är färdig samt att östlig förbindelse till Nacka bör byggas för spårvagnar, inte för bilar och gång- och cykelvägar göras attraktiva – möten mellan människor bör vara målet. En minskad biltrafik gör vidare att framkomligheten ökar för människor som måste nyttja bilen för sin yrkesutövning samt att behovet av parkeringsplatser minskar till förmån för annan markanvändning. Få och långsamt körande bilar ökar säkerhet och trevnad. Vidare anses att Förbifart Stockholm kan senareläggas då gods i större utsträckning kan köras på spårburna vagnar – gärna på natten när konflikten med annan trafik är mindre.

Anser att stor hänsyn bör tas till befintliga grönområden och träd samt Nationalstadsparkens spridningskorridorer för att stärka den biologiska mångfalden och bidra till att skapa höga upplevelsevärden.

Områdets sjö nära läge ses som positivt men en vägg anses behöva byggas mot vattnet för att hindra farliga svallvågor från båtar. Barns säkerhet vid på gator och vid vatten bör beaktas. Utebadet kan värmas med spillvärme från husen samt täckas med tältduk för att förlänga badsäsongen.

Futuraskolan

Futuraskolan driver två skolor i en byggnad i korsningen Lidingövägen/Erik Dahlbergsgatan och har under tre års tid letat efter ny lokal för att kunna utvidga verksamheten. Den ena skolan bedriver undervisning helt på engelska.

Futuraskolan anser att byggnaden i kvarteret Hamburg, som ägs av Centrumfastigheter, är lämplig för skolverksamhet. Futuraskolan har fått uppfattningen att staden inte är positiv till en skoletablering i byggnaden. Detta ställer sig Futuraskolan mycket frågande till eftersom Stockholm behöver fler skolor och Futuraskolan framgångsrikt redan driver skolor som är eftertraktade. Futuraskolan efterfrågar argument för att skolverksamhet ej är lämplig i den förslagna byggnaden. Vidare önskar Futuraskolan föra

Oscars församling ser positivt på att det byggs i området välkomnar tillskottet av bostäder. Församlingen framhåller vikten av tillgång till bred samhällsservice i området. I förslaget omnämns förskolor särskilt. Församlingen menar att det även kommer finnas behov av andra mötesplatser för att exempelvis kunna möta människors andliga behov. Församlingen kommer med intresse följa den

Bonnier fastigheter ser positivt på Stockholms stads ambitioner gällande miljö och hållbarhet men ser en risk i att bilen som transportmedel blir för bortprioriterad. Bilen kommer fortsatt kräva

är genomförbart även med en sådan lösning samt att varje kvarter kan avsätta erforderligt antal parkeringsplatser för besökare i anslutning till respektive garageinfart. Möjlighet finns även att uppföra parkeringszoner för boende i garagen för att öka tryggheten. Byggaktörerna för fram följande nackdelar med detta alternativa förslag jämfört med stadens förslag:

- Färre tillgängliga platser
- Fler garageinfarter
- Ökade trafikrörelser på gatan längs kajen

Föreningen Östermalm

Föreningen Östermalm är positiv till att området bebyggs med nya bostäder och kontor i en kvartersstruktur, att en stor andel av områdets bottenvåningar inreds med lokaler, områdets skala samt att gatorna i första hand utformas för fotgängare och cyklister.

Föreningen Östermalm skulle dock gärna se en större andel bostäder i den tillkommande bebyggelsen för att få en bra balans mellan bostäder och verksamheter i området. Föreningen är medveten om att buller är en utmaning och att kontorshus behövs som skärmar mot bullret, men menar att det kvarter där ”pirhuset” föreslås ligga skulle kunna utformas så att södra delen får bostäder i stället för kontor. Detsamma gäller för det sydöstligaste kvarteret i planen där föreningen menar att den västra delen skulle kunna få åtminstone ett visst antal bostäder i stället för kontor.

Föreningen Östermalm anser att ”pirhuset” blir mycket dominerande och kommer att skymma Hotell Ariadne som idag utför landmärke för denna del av hamnen. Föreningen är tveksam till byggnadens storlek och utformning då det inte harmoniserar med övrig bebyggelses relativa småskalighet. Vidare kommer volymen i och med sin höjd att synas från stora delar av staden. Byggnaden bör ges en mindre massivt intryck.

Föreningen Östermalm menar att det i området finns kulturhistoriskt intressant bebyggelse som är viktig för områdets karaktär.

Föreningen ser positivt på att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse bevaras i plan men anser däremot inte att rivningen av del av bebyggelsen inom kv. Bristol 1 är motiverad. Föreningen Östermalm anser att övrig föreslagen rivning är rimlig, men saknar ett resonemang kring avvägningen mellan kulturhistoria och andra ändamål. Vidare föreslår föreningen att del av fasaden på fastigheten Narvik 1 bör bevaras och integreras i den nya bebyggelsen som en arkitektonisk detalj.

