

Utlåtande 2007:155 RII (Dnr 311-3957/2007)

Detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen (Ladugårdsgärdet 1:9 m.m.) i stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet (Dp 2004-05426-54)

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen (Ladugårdsgärdet 1:9 m.m.) i stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet, Dp 2004-05426-54, fastställs.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Ett förslag till detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen har varit utställt under augusti 2007. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerad trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra länken. Planförslaget remitterades och samråddes om våren 2006. Syftet med planen är att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerad trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra länken. Avsikten med den nya utformningen av trafikplatsen är att dess övre plan skall upplevas som en mer stadsmässig miljö, med både lokal gatutrafik och gång- och cykeltrafik.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadskontoret. Under utställningstiden har skrivelser med synpunkter mot planförslaget inkommit från framförallt föreningar. Föreningarna Arbetsgruppen Rädda Djurgården, Stoppa Österleden, Skattebetalare Mot StadsMotorvägar och Djurgården - Lilla Värtans miljöskyddsförening är alla emot detaljplanen och Norra länken i sin helhet. Cykel-

främjandet i Storstockholm vill ha en planskild korsning för sina cyklister och Brf Värtahus är oroliga för bullerproblem vid Lanforsvägen i Hjorthagen. Inkomna synpunkter under utställningstiden har inte föranlett någon ändring av planförslaget.

Mina synpunkter

Föreliggande detaljplan möjliggör en ny utformning av en tidigare planerad trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra länken. Förslaget innebär en trafiklösning i två plan med genomfartstrafik i det nedre planet och en huvudgata med anslutningar till bl.a. hamnområdet och Hjorthagen på det övre planet, en signalreglerad korsning i trafikplatsens västra del och en cirkulationsplats i den östra, samt anslutningar till omkringliggande gator med tillhörande stråk för gång- och cykeltrafik.

Avsikten med den nya utformningen av trafikplatsen är att dess övre plan ska upplevas som en mer stadsmässig miljö med både lokalgatutrafik och gång- och cykeltrafik. Därutöver är det föreliggande förslaget bättre dimensionerat till de nu aktuella förutsättningarna.

Den aktuella platsen befinner sig i ett mycket intressant expansivt skede där staden bland annat påbörjat planeringen av ny bebyggelse i Norra Djurgårdsstaden och södra Värtahamnen. Under de kommande tjugo åren kan området komma att expandera med så mycket som 10 000 nya bostäder och arbetsplatser för 30 000 personer. Det finns därför ett behov av en trafikplats med bättre funktion och kapacitet.

I arbetet med utformningen av den nya trafikplatsen har hänsyn även tagits till byggandet av Norra Länken, den generella trafikökningen i stockholmsregionen och hamnens planerade utveckling. Sammantaget har bilden av ett behov av en ökad kapacitet varit entydigt, och det är därför glädjande att arbetet med att förverkliga den nya trafikplatsen nu kan påbörjas.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Genomförandebeskrivning
3. Samrådsredogörelse
4. Utställningsutlåtande
5. Plankarta

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avstyrka detaljplan för trafikplats vid Hjorthagen
2. därutöver anförda följande:

Norra Länken är en samhällsekonomisk och miljömässig felsatsning. Vi motsätter oss byggandet av Norra Länken med anledning av de kraftiga trafikökningar vägen beräknas leda till samt de mycket höga kostnaderna. Därför motsätter vi oss även byggandet av en ny trafikplats och extra påfart. Biltrafikens intrång i Nationalstadsparken skapar enorma barriärer för både gång- och cykeltrafikanter. Kombinationsalternativ med trängselavgifter som kan bekosta kraftigt utbyggd kollektivtrafik för förbindelserna till och från den planerade bebyggelsen i Värtan bör istället utvecklas.

Utöver de nästan två miljarder kronor delfinansieringen av projektet kostar Stockholms skattebetalare tillkommer nu ytterligare en halv miljard kronor. Stockholms skattebetalare står också för en fjärdedel av driftskostnaderna för denna väg, som till mycket stor del kommer att användas - men till ingen del betalas - av boende inom Lidingö kommun.

Om beslut tas om en ny trafikplats vid Hjorthagen behöver nuvarande förslag förbättras med avseende på oskyddade trafikanter, detta med tanke på allt fler boende i området och viktiga regionala cykelstråk. Denna trafikplats bör ha så mycket som möjligt dolt under jord, överdäckt, grönplanterat. Trafikplatsen ska inte vara en betongbarriär mellan Hjorthagen och Östermalm.

Stadsbyggnadsnämnden stöder att trafikplatsen anpassas för två undergående järnvägsspår.

Det ser inte ut som att de många remissinstansernas och föreningars goda synpunkter har tillvaratagits i det nu liggande förslaget. Bland annat är Stockholms hamn, Förbundet för Ekoparken, STF:s och SNF:s synpunkter illa tillgodosedda.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen (Ladugårdsgärdet 1:9 m.m.) i stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet, Dp 2004-05426-54, fastställs.

Stockholm den 28 november 2007

På kommunstyrelsens vägnar:
CARIN JÄMTIN

Mikael Söderlund

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Syftet med planen är att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerad trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra länken. Avsikten med den nya utformningen av trafikplatsen är att dess övre plan skall upplevas som en mer stadsmässig miljö, med både lokal gatutrafik och gång- och cykeltrafik. Detaljplanen ersätter del av tidigare detaljplan som har bedömts vara underdimensionerad i förhållande till nu aktuella förutsättningar. Detaljplanen innebär en trafiklösning i två plan med genomfartstrafik i det nedre planet (Norra länken) och en huvudgata (Lidingövägen) med anslutningar till bl.a. hamnen och Hjorthagen på det övre planet. Förslaget utgörs av en signalreglerad korsning i trafikplatsens västra del och en cirkulationsplats i den östra, samt anslutningar till omkringliggande gator med tillhörande stråk för gång- och cykeltrafik.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 september 2007 att godkänna förslaget till detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen (Ladugårdsgärdet 1:9 m.m.) i stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet i Stockholm, Dp 2004-05426-54 och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 september 2007 har i huvudsak följande lydelse.

SAMMANFATTNING

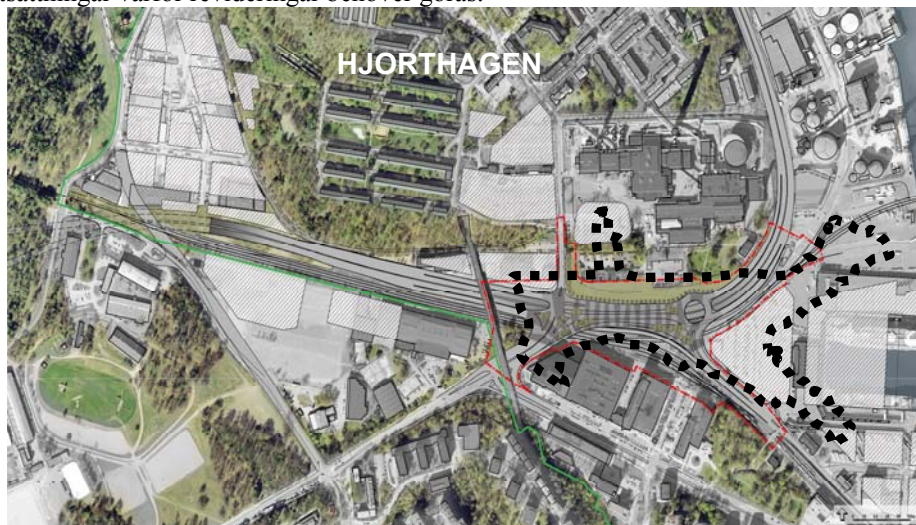
Ett förslag till detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen har varit utställt under augusti 2007. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerad trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra länken. Planförslaget remitterades och samråddes om våren 2006. Under utställningstiden har skrivelser med synpunkter mot planförslaget inkommit från framförallt föreningar. Föreningarna Arbetsgruppen Rädda Djurgården, Stoppa Österleden, Skattebetalare Mot StadsMotorvägar och Djurgården - Lilla Värtans miljöskyddsförening är alla emot detaljplanen och Norra länken i sin helhet. Cykelfrämjandet i Storstockholm vill ha en planskild korsning för sina cyklister och Brf Värtahus är oroliga för bullerproblem vid Lanforsvägen i Hjorthagen. Inkomna synpunkter under utställningstiden har inte föranlett någon ändring av planförslaget.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Syftet med planen är att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerad trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra länken. Avsikten med den nya utformningen av

trafikplatsen är att dess övre plan skall upplevas som en mer stadsmässig miljö, med både lokal gatutrafik och gång- och cykeltrafik. Detaljplanen ersätter del av tidigare detaljplan som har bedömts vara underdimensionerad i förhållande till nu aktuella förutsättningar varför revideringar behöver göras.



Orienteringskarta med planområdet markerat - Ramböll/KHR Rundquist Arkitekter

Utredningar har påvisat behov av förbättrad funktion och utökad kapacitet i trafikplatsen för att denna bättre skall kunna betjäna bl.a. hamnområdet och planerad bebyggelse i området i stort. Planering och utformning av trafikplatsen sker i samverkan mellan staden och Vägverket.

Samrådsförslaget

Förslaget till detaljplan för den nya trafikplatsen vid Hjärtshagen innebär en trafiklösning i två plan med genomfartstrafik i det nedre planet (Norra länken) och en huvudgata (Lidingövägen) med anslutningar till bl.a. hamnen och Hjärtshagen på det övre planet. Förslaget utgörs av en signalreglerad korsning i trafikplatsens västra del och en cirkulationsplats i den östra, samt anslutningar till omkringliggande gator med tillhörande stråk för gång- och cykeltrafik.

Planförslaget har varit föremål för plansamråd våren 2006. Under samrådet hölls ett öppet hus då omkring 20 närboende och övriga berörda deltog, samt ett extra samrådsmöte med representanter för berörda föreningar i området.

Sammanfattning av inkomna synpunkter under plansamrådet

Samrådsförslaget har mött flera erinringar. Flera upplever anläggningen som dominant och skrymmande. Boende och ett antal föreningar befärar ökade miljöstörningar, främst i form av buller och luftföroreningar. Mycket av den kritik som riktas mot förslaget rör störningar till följd av Norra länken, alltså även utanför det aktuella planområdet. En redovisning av den sammanvägda miljöpåverkan som alstras av de olika pågående och planerade verksamheterna i närområdet efterfrågas. Trafikplatsens är placerad i anslutning till en förhållandevis smal del av spridningsvägen mellan Norra och Södra Djur-

gården. Möjligheten att förbättra spridningsvägen genom bevarande och nyplantering av vegetation efterfrågas. Trafikplatsens påverkan på landskapsbilden ifrågasätts också, bland annat med hänsyn till den kulturhistoriskt intressanta miljön i kv Nimrod.

Cykelfrämjandet i Storstockholm anser att plankorsningen i trafikplatsens västra del upplevs som otrygg och tidskrävande varför en planskild förbindelse för gång- och cykeltrafiken mellan Hjorthagen och Gärdet önskas.

Fortum Värme, Stockholms Hamnar och Banverket pekar på behovet av att kunna skapa utrymme för ett dubbelspår mot hamnen. Generellt uppmärksammas också att vägtrafiken till och inom hamnen behöver studeras ytterligare.

Flera remissinstanser ställer sig positiva till en ny utformning av trafikplatsen, som bättre motsvarar de trafikökningar som väntas i området.

Bearbetning av samrådsförslaget inför utställning

De synpunkter som inkommit under samrådet motiverar vissa revideringar av planförslaget. Samtidigt har flera frågor uppmärksammas som berör ett större område och som inte hanteras inom ramen för den aktuella detaljplanen.

Samrådet visar på ett behov av att förbättra kopplingen från Hjorthagen till centrum för gång- och cykeltrafiken. Avsikten i detaljplanen är att den föreslagna trafikplatsens övre plan skall upplevas som en stadsmässig miljö, med både lokal vägtrafik och gång- och cykeltrafik. Detta talar emot anläggande av en planskild gång- och cykelväg just här. Alternativa lägen för en planskild korsning har studerats, bland annat vid den närliggande tunnelbanebron.

Kv Nimrod utgår

Den del av planområdet som ligger inom kv Nimrod utgår från planen. Ytan bör ytterligare studeras, dels för att få en samlad bild av pågående planering för nya anläggningar i kv Nimrod och dels för att undersöka möjligheten att bevara och förstärka vegetationen i området.

Växtlighet säkras i plan

Återplantering av träd har säkrats med bestämmelse i detaljplanen.

Redovisning av miljökonsekvenser förstärks

Redovisningen av miljökonsekvenser har bearbetats och förtydligats vad gäller framför allt buller och luftkvalitet och materialet har utökats med förtydligande text och med fler illustrationer.

Det utställda planförslaget

Planförslaget har varit utställt under tiden 3 juli – 21 augusti 2007 i huvudsak i enlighet med det remitterade förslaget med ovan redovisade bearbetningar.

Planförslaget har varit utställt i Tekniska Nämndhuset och visats i Östermalms stadsdelsförvaltnings lokaler samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Förutom kända sakägare har berörda boende och andra intressenter som under samrådet skriftligen framför synpunkter, fått underrättelse om utställningen i brev. Utställningen annonserades även i dagspressen.

Synpunkter inkomna under utställningen

Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden och Skattebetalare Mot Stads-Motorvägar

Emotsätter sig detaljplanen i sin helhet. Varje del av Norra länken, inklusive trafikplats vid Hjorthagen, står i strid med regeringens beslut avseende reducering av koldioxidutsläpp.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening

Detaljplaneförslaget behöver omarbetas. Föreningen begär en miljöprovning. Gårdets spridningsväg får inte tillräcklig "gröntäckning" för att uppfylla kraven på spridningsväg över till hamnen och Finlandsparken. En ytterligare specificering av berörda grundvattenmagasin begärs. En noggrannare redovisning begärs av hur buller och andra utsläpp från befintliga och tillkommande anläggningar påverkar boendemiljön, natur- och djurliv.

Stockholm Vatten AB

För att säkra rätten till ledningar inom ett område i planområdets norra del erfordras ett område.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen

Trafiken mellan Storängskroken och nya trafikplatsen bör gå via en utbyggd och förlängd Midskogsgränd söder om Hjorthagsberget så att befintlig bro över järnvägen norr om Ryttarstadion kan upplåtas till passage för gående, joggare, cyklister, ridhästar, skidåkare m.fl. samt för djurlivet (ekodukt).

Cykelfrämjandet i Storstockholm

De oskyddade trafikanternas säkerhet sätts på spel vid passage över Lidingövägen och Jägmästarvägen. Fyra övergångsställen samt cykelöverfarter i plan innebär även onödiga väntetider. En planskild passage förespråkas.

Företagsgruppen VÄRTAN med omnejd

En konsekvensanalys för näringslivet bör göras på samma sätt som man gör miljökonsekvensanalys.

Brf Värtahus

Fastigheterna på Lanforsvägen drabbas negativt eftersom de ligger i närheten av trafikplatsen och vid den del av Norra Länken som inte är förlagd i tunnel. Farliga transporter flyttas närmare fastigheterna. Bullerskydd på fasader försvårar vädring. Fastigheterna har stora behov att kunna vädra sommartid. Buller bör dämpas där det uppstår. Analogt med att Norra Länken tas med i resonemanget bör Hjorthagens ökade trafik också tas med. En avfart vid Värtaverket ökar risken för genomfartstrafik inom området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Syftet med planändringen är att förbättra utformningen på den trafikplats vid Hjorthagen som redan tidigare planlagts som en del av detaljplanen för Norra länken. Avsikten med den nya trafikplatsen är att dess övre plan skall upplevas som en mer stadsmässig

miljö, med både lokal gatutrafik och gång- och cykeltrafik. Miljökonsekvensbeskrivningen har bearbetats och förtydligats inför utställningen vad gäller framför allt buller och luftkvalitet och materialet har bearbetats med förtydligande text och fler illustrationer. Flera synpunkter har inkommit som berör ett större område. Det gäller framförallt Norra länkens miljöpåverkan i sina olika delar såsom på- och avfartsramper, tunnlar med till- och frånluft och trafikplatser. Dessa synpunkter är inte möjliga att hantera inom ramen för den aktuella detaljplanen. Programarbeten pågår för bebyggelsen i Hjorthagen och Värtan. Här kommer den lokala trafiken och gång- och cykelvägar att planeras och samordnas. Växtlighet och nyplanteringar hanteras i de kommande detaljplanerna tillsammans med markanvändning och byggrätter. I dessa detaljplaner kommer också miljöpåverkan vad gäller luftkvalitet och buller att redovisas.

Övriga påpekanden av redaktionell karaktär har i huvudsak tillgodosetts. Kontoret ser också behovet att förbättra kopplingen mellan Hjorthagen och centrum för gång- och cykeltrafiken. Lägen för en eventuell planskild korsning studeras bland annat vid den näraliggande tunnelbanebron och Storängsbotten. Beslut har fattats angående den påfart Stockholms Hamnar önskar nordost om planområdet. Vägverket och Banverket för diskussioner och skriver avtal där så behövs. Tennishallen har en säkrad tillfart via kv Bremen och Stockholm Vattens önskemål om ledningsdragningar kan tillgodoses i föreslagna detaljplan utan ändringar av planbestämmelserna.



Illustration över den planerade trafikplatsen - Ramböll/KHR Rundquist Arkitekter

Sammanfattningsvis anser kontoret att inkomna synpunkter under utställningsskedet inte föranleder några ändringar planförslaget.

Ekonomi

Fördelning av ekonomiska åtaganden mellan staden och Vägverket regleras i genomförandeavtal.

Tidplan

Godkännande		27 sep 2007
Antagande i KF		4e kv. 2007
Norra länken	byggstart	2007
	Färdigställande	2015

Förslag till beslut

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner detaljplaneförslaget Dp 2004-05426-54 och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för

Ny trafikplats vid Hjorthagen

(Ladugårdsgärdet 1:9 mm)

Inom stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet i Stockholm

Dp 2004-05426-54

HANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Till planhandlingarna har upprättats en redovisning av miljökonsekvenser och ett gestaltningsprogram.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerad trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra länken.

Förslaget innebär en trafiklösning i två plan med genomfartstrafik i det nedre planet (Norra länken) och en huvudgata (Lidingövägen) med anslutningar till bl.a. hamnområdet och Hjorthagen på det övre planet.

BAKGRUND

Staden har påbörjat planering av ny bebyggelse i bl.a. Norra Djurgårdsstaden (Hjorthagen) och Södra Värtahamnen i enlighet med av stadsbyggnadsnämnden beslutat program för planering av området. Den idag detaljplanelagda trafikplatsen vid Hjorthagen är underdimensionerad i förhållande till nu aktuella förutsättningar varför förslaget behöver revideras. Utredningar har påvisat behov av förbättrad funktion och utökad kapacitet i trafikplatsen för att denna bättre skall kunna betjäna bl.a. hamnområdet och planerad bebyggelse i området i stort. Planering och utformning av trafikplatsen sker i samverkan med Vägverket som har inlett ett genomförande av Norra länken.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplanen för Stockholm

Översiktsplanen för Stockholm, ÖP 99, innehåller reservat för utbyggnad av Norra länken, med en tänkt fortsättning mot Södra Länken via Österleden. I reservatet redovisas att Norra länkens anslutning mot Lidingövägen går i dagen en kort sträcka på Storängsbotten.

Angränsande område från Husarviken till Loudden är i översiktsplanen angivet som stadsutvecklingsområde för blandad stadsbebyggelse. Området används idag i huvudsak för hamn-, energi- och industriändamål men under senare år har nya typer av verk-

samheter och näringsliv etablerats i området och en del byggnader och mark har fått ny användning.

Området innehåller förutom hamnen även trafikanläggningar av riksintresse och regional betydelse, som Lidingövägen, järnvägen till hamnen (Värtabanan) samt reservat för den planerade Norra länken.

Program för detaljplaner

Ett program för Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden var föremål för samråd under 2001. Programmet visade hur området, inklusive energi- och hamnanläggningar, skulle kunna inrymma ca 10 000 nya bostäder och arbetsplatser för 30 000 personer med en utbyggnadstid av minst 20 år. I förslaget redovisades även vilka förstärkningar i befintligt trafiksystem som skulle behövas. Bland annat är Norra länken en förutsättning.

Utöver den planerade exploateringen i stadsutvecklingsområdet är andra hänsynstagen att beakta i planeringen och utformningen av den nya trafikplatsen den generella trafikökningen i Stockholmsregionen, hamnens planerade utveckling samt osäkerhet kring Österledens framtid. Genomförda utredningar visar på ett ökat framtida kapacitetsbehov i trafikplatsen.

Stadsbyggnadsnämnden godkände i juni 2003 programmet för fortsatt planering, i vilket ur trafikhänseende föreslogs att kapaciteten skulle förstärkas i den nya trafikplatsen med hänsyn till de nya förutsättningarna samt att förbättringar skulle göras i det lokala vägnätet i övrigt.

Arbetsplan för väg

Vägverket har upprättat och fastställt en arbetsplan för hela Norra länkens sträckning. Arbetsplanen, liksom den sista erforderliga detaljplanen för delen Norrtull-Roslagstull, har tidigare överklagats. Regeringsrätten avslog dessa överklaganden 2007-02-26 och Vägverket har därefter påbörjat ett genomförande av länken. Vägverket planerar att länken öppnar för trafik under 2015. Norra länken är till den största delen tunnelförlagd för sträckan Norrtull / Roslagstull till Lidingövägen, dock ej sträckan intill Storaängsbotten och länkens anslutning till Lidingövägen.

Gällande detaljplaner

Planområdet omfattar i huvudsak delar av nu gällande detaljplan (93002A, laga kraft 1996-10-24) som anger trafikområde/huvudgata och järnvägsområde på större delen av området. Planområdet berör i vissa delar även följande gällande planer; 7492 (laga kraft 1973-03-16), 2927 (laga kraft 1945-11-23), 7804 (laga kraft 1978-02-24), 09045 (laga kraft 2001-11-13), 92084 (laga kraft 1992-12-10), 5609 (laga kraft 1960-05-27), 4179 (1953-10-20).



Orienteringskarta med planområdet markerat med röd linje.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintliga förhållanden

Översikt

Planområdet omfattar ca 7,7 ha och sträcker sig ca 500 meter i öst-västlig riktning i ett flackt, låglänt område mellan Hjorthagen och Gärdet. Området rymmer idag, förutom Lidingövägen, huvudsakligen spårområden och tidigare bangårdsområden, samt vissa parkerings- och förrådsytor vid Värtaverket.

Bebyggelse

Planområdet rymmer endast ett fåtal byggnader. Inom nuvarande spårområde finns ett par mindre byggnader, bland annat en magasinsbyggnad som är grönmärkt i Stadsmuseets klassning och ett tullhus. Vid Värtaverket (kv Nimrod) finns några mindre förrådsbyggnader.

Utanför planområdet i kv Starkströmmen, norr om spåren, ligger kontorsbyggnader. Direkt söder om den planerade trafikplatsen finns verksamhetsområden, i huvudsak kontor. Bostadsbebyggelsen i angränsande områden, dvs på Gärdet och i Hjorthagen, ligger högt placerad i landskapet och har ett öppet bebyggelsemönster där de gröna ytorna mellan husen och runt bostadsområdena är påtagliga.

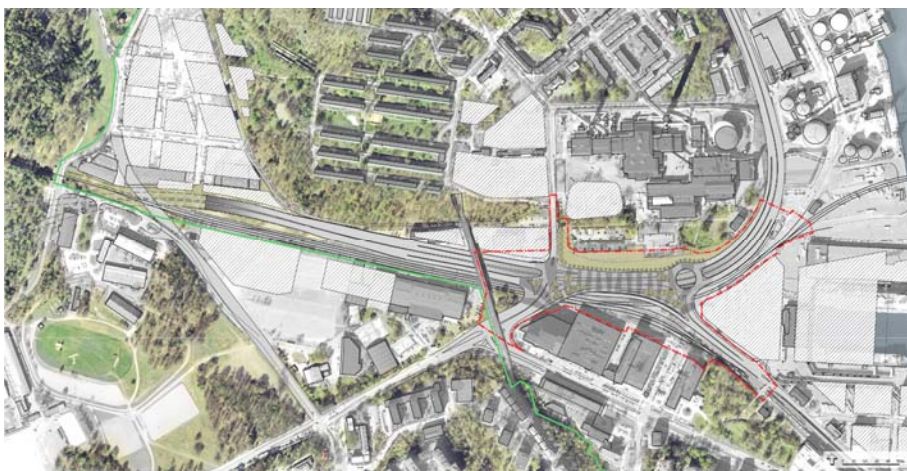
Vägar

Planområdet genomkorsas av Lidingövägen som går på en bro över spårområdet (ca +9,7 meter). Lidingövägen trafikeras i höjd med bron av ca 32 000 for-

don/årsmedeldygn. Söder om planområdet ansluter Tegeluddsvägen till Lidingövägen. Lidingövägen ansluter även till Jägmästargatan mot Hjorthagen. Hamnområdet trafikförsörjs idag dels via Tegeluddsvägen och dels via Norra- och Södra Hamnvägen. Från Lidingövägen söderifrån nås hamnområdet via en avfart i planområdets nordöstra del. Motsvarande påfart saknas. Närmaste påfart finns 600 meter norr om planområdet vid Ropsten.

Spår

Planområdet upptas till stor del av Värtabanans spårområde som idag rymmer 4 parallella spår (tidigare 8 stycken). Spårområdet används för uppdelning och rangering av vagnar som skall till olika delar av Värtan/Frihamnen samt uppställning av vagnar i avvaktan på vidare transport. Vid Lidingövägen delar sig spårerna, där hamnens spår viker av norrut mot Energihamnen, Siljaterminalen och tåg färjeläget. Banverkets spår fortsätter mot södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden. I planområdets västra gräns går tunnelbanan på bro över spårområdet (ca +15 meter) mellan Gärdet och Ropsten.



Översikt med den planerade trafikplatsen i förhållande till omgivande befintlig och planerad bebyggelse. Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter.

Planerade förändringar utanför planområdet

Nya exploateringsområden

Den nya trafikplatsen ligger inom ett av stadens större stadsutvecklingsområden med en planerad omfattande utbyggnad av bostäder och arbetsplatser. Först i planeringen ligger Norra Djurgårdsstaden, med omkring 5 000 nya bostäder, väster och norr om Hjorthagen. Planering pågår även för en utveckling av hamnverksamheten liksom omvandling av Södra Värtahamnen för ny blandad stadsbebyggelse.

Norra länken

Norra länken utgör den norra delen av en sedan länge planerad ny trafikledsring runt innerstaden som sträcker sig från Norrtull/Roslagstull till den nu aktuella trafikplatsen, där Norra länken övergår i Lidingövägen. Leden är huvudsakligen förlagd i tunnel,

men kommer fram i dagen ca 300 meter väster om planområdet, varefter den stiger mot nuvarande marknivå. Vägverket har under 2007 påbörjat ett genomförande av länken för ett öppnande för trafik under 2015. Norra länken dimensioneras i det aktuella avsnittet för två genomgående körfält i vardera riktningen och ett tredje körfält för på- och avfarter. Nordost om planområdet planerar staden för en ytterligare påfart under mark till Norra länken. Påfarten syftar till att minimera belastning av trafikplatsen och närområdet i övrigt från trafik från hamnområdets olika delar.

Vägverket har genomfört en förstudie för en Östlig förbindelse. I planeringen av Norra länken finns möjlighet att ansluta en eventuell framtida östlig förbindelse under mark väster om Ryttsarstadion. Om förbindelsen genomförs övergår Norra länken i och intill planområdet till att bli av- / påfartsramper till ringleden runt Stockholm.



Norra länken

Värtaverket

Fortum har planer på att anlägga ett nytt bioeldat kraftvärmeverk i den sydvästra delen av kv Nimrod. Tillståndsprövning för denna verksamhet pågår.

Hamnområdet

Hamnområdet öster om planområdet står inför omfattande förändringar. Stockholms Hamnar planerar för en utveckling av hamnverksamheten bl.a. genom utfyllnad av befintlig pir och därigenom koncentrera fler och bättre fartygslägen vid den nya piren. På sikt planeras även för ny bebyggelse vid nuvarande Siljaterminalen för terminal-, kontors- och handelsverksamhet.

Energihamnen planeras att även fortsättningsvis användas för industri- och hamnrelaterad verksamhet.

Nya väganläggningar inom planområdet

Ny trafikplats vid Hjorthagen

Lidingövägens nuvarande viadukt över spårområdet rivs och ersätts av den planerade trafikplatsen, som placeras över Norra länken i samma riktning som ledens körbanor. Syftet med trafikplatsen är att såväl fungera som en angöring till Norra länken västerut och Lidingövägen österut, som en förbindelse i det lokala gatunätet till Hjorthagen och Lidingövägen in mot City. Inom planområdet ligger Norra länken i befintlig mark- och

spårnivå (ca +2,4) på delar av det tidigare spårområdet. Trafikplatsens övre nivå planeras ligga på ca +11 meter över stadens nollplan, dvs ca 8,6 meter över nuvarande marknivå och motsvarande drygt 1 meter högre än dagens viadukt. Trafikplatsen utgörs av två korsningspunkter som förbinds via en huvudgata med två körfält i vardera riktningen. I trafikplatsen västra del anordnas en signalreglerad fyrvägs korsning med anslutningar mot Hjorthagen och Lidingövägen i riktning mot Valhallavägen. I den östra delen anordnas en cirkulationsplats med anslutning mot Södra Hamnvägen. På- och avfartsramper som ansluter till Norra länken anordnas vid både fyrvägs korsningen och cirkulationsplatsen. För att minska belastningen på cirkulationsplatsen och det övre planet, anordnas en separat rampanslutning från Norra länken till Södra Hamnvägen. Nordöst om planområdet planeras en motsvarande påfart från Norra Hamnvägen till Norra länken västerut.

Trafikmängder

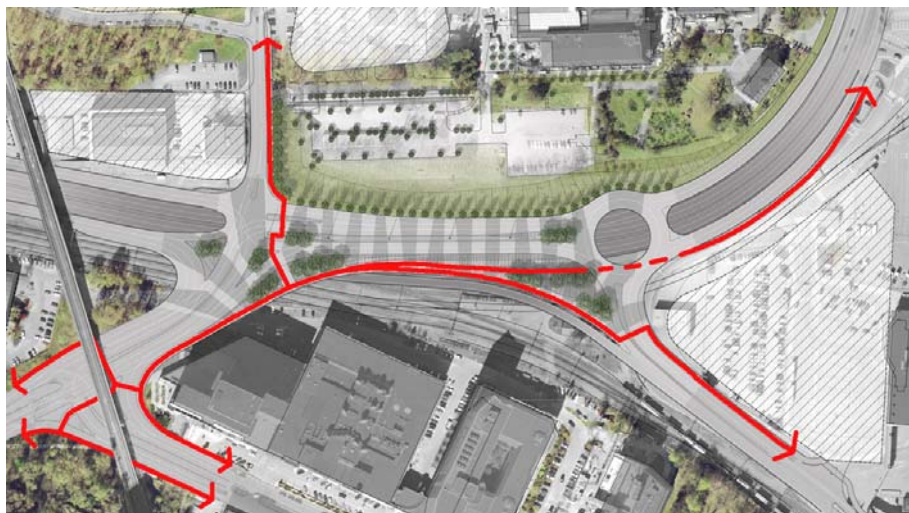
Prognoser har gjorts för trafikmängderna i den nya trafikplatsen för år 2015. I dessa har räknats med en medelhög exploatering i stadsutvecklingsområdet mellan Hjorthagen och Loudden, inklusive planerad omvandling inom hamnområdet samt planerad direktpåfart från hamnområdet till Norra länken. Med dessa utgångspunkter väntas Norra länken väster om trafikplatsen trafikeras av ca 85 000 fordon/dygn och på Lidingövägen mot Ropsten av ca 63 000 fordon/dygn. Trafikplatsen belastas framför allt av trafik till och från Lidingövägen söderut mot City (ca 54 000 fordon/dygn närmast trafikplatsen). Vid Jägmästargatan väntas ca 7 500 fordon/dygn och på Södra Hamnvägen ca 18 000 fordon/dygn närmast trafikplatsen. Mellan de båda korsningarna i trafikplatsen bedöms ca 30 000 fordon/dygn trafikera.



Illustration över den planerade trafikplatsen. Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter.

Gång- och cykeltrafik

Dubbelriktade gång- och cykelbanor anläggs i trafikplatsen som del i det regionala cykelstråket dels mot City dels mot Ropsten. Gång- och cykelbanorna placeras söder om körbanorna på trafikplatsens övre plan och passerar planskilt under cirkulationsplatsen i öster. Övriga korsningspunkter tex mot Jägmästargatan och Södra Hamnvägen sker i plan. Trafikplatsens utformning håller utrymmesmässigt öppet för kompletterande planskilda gång- och cykelpassager mellan Jägmästargatan och Lidingövägen. Ett genomförande av en sådan planskild korsning ska ses i sammanhanget av andra möjliga kopplingar mellan Hjorthagen och Gärdet, samt övrig framtida bebyggelse i närområdet.



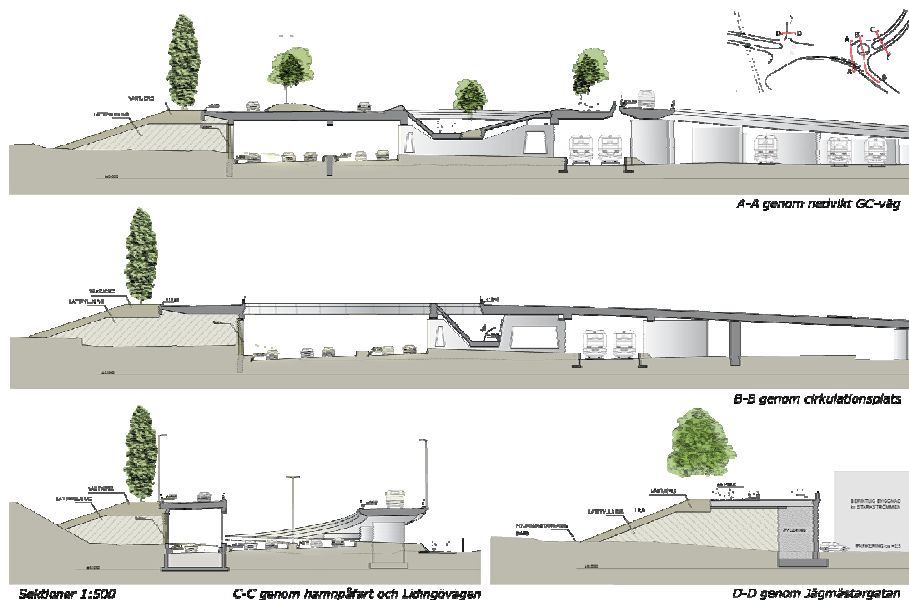
Planerade huvudstråk för gång- och cykeltrafik.

Gestaltning

Ett särskilt gestaltungsprogram har tagits fram som syftar till att övergripande redogöra för de utformningsmässiga principerna av trafikplatsen. Trafikplatsen kommer att utgöra en väl synlig anläggning i stadslandskapet och den övergripande gestaltungs-idén är att genom trafikplatsens utformning tydligare sammanbinda bebyggelseområdena i Hjorthagen och Gärdet. Trafikplatsen utformas med urban karaktär med generösa markytor kring körytorna och en tydlig markbearbetning med ett övergripande mönster som skall samordnas med trafikplatsens funktionella utformningsförutsättningar.

Trafikplatsen tar stöd i Hjorthagsbergets topografi och vegetation i norr samt öppnar sig mot söder och de flacka områdena vid Storängsbotten och Värtahamnen. Mot Hjorthagsberget och Värtaverket ansluter trafikplatsens övre plan samt Jägmästargatan till befintliga marknivåer genom slänter och trädplanteringar. Föreslagna träd syftar till att rumsligt definiera platsen och dess relation till Hjorthagsberget men också ge platsen en grön karaktär. Markbehandling skall ske enligt upprättat gestaltungsprogram med beaktande av områdets karaktär och de övergripande utformningsprinciperna för trafikplatsen.

Trafikplatsen skall i allt väsentligt utformas i enlighet med framtaget gestaltungsprogram (dat 2007-06-27).



Principsektioner genom trafikplatsen. Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter.

Delar av nu gällande detaljplan släcks ut och ersätts av den nya detaljplanen. Kvarvarande områden i huvudsak norr om själva trafikplatsen är i gällande plan angett som gatumark, och kan på sikt komma att detaljplanläggas för annan markanvändning både vad avser ny bebyggelse och tekniska anläggningar. Vid kommande detaljplanläggning av området skall beaktande tas till dels befintlig bebyggelse inom Värtaverket, dels Hjorthagsbergets topografiska förutsättningar och vegetation. Detaljplanen för trafikplatsen omfattar även del av befintlig kvartersmark för industriändamål inom fastigheterna Starkströmmen 2 och 4, nordväst om trafikplatsen. Dessa fastigheter kan på sikt komma att omvandlas, t.ex. för kontorsändamål eller liknande. Motsvarande bebyggelseutveckling och planläggning kan komma att ske för området kring nuvarande Siljaterminalen (kv Valparaiso), öster om trafikplatsen. I samband med planläggning för ny bebyggelse och andra anläggningar inom dessa områden, kan delar av detaljplanen för trafikplatsen komma att ersättas av nya detaljplaner med annan markanvändning.

Spår- och trafikområden

Direkt söder om trafikplatsen planläggs ett område som spårområde (T1) för rangering av tågset. Detaljplanen medger en utbyggnad av två industrispår med anslutning dels till hamnens järnvägsfärjeläge och Energihamnen, dels anslutning av industrispår mot Frihamnen och Loudden. Befintliga stickspår (vid nuvarande Siljaterminalen) utgår och ersätts av ett servicespår parallellt med fastigheterna Bremen vid planområdets södra del. Nu gällande användnings- och fastighetsgränser söder om spåren ändras bitvis för att sammanfalla med föreslagen markanvändning och utformning.

Vid Lidingövägens och Södra Hamngatans anslutningar byggs järnvägsområdet över med vägbroar (z-bestämmelse). Utformningen av den nya trafikplatsen innebär att det överbyggda området över spåren utökas och att den fria höjden över spåren i vissa delar av förslaget minskas jämfört med trafikplatsens utformning i gällande detaljplan.

Söder om trafikplatsen och spårområdet anges i planen ett område för tillfartstrafik (T2) som syftar till att säkerställa tillfartstrafik dels till spårområdet dels till angränsande fastigheter. Föreslagen markanvändning syftar även till att utgöra handlingsberedskap för eventuell framtida bro- eller gatuförbindelse.

Teknisk infrastruktur

Befintliga ledningar för gas, va och el flyttas till nytt läge intill den nya trafikplatsen och i den södra delen av kv Nimrod. Där ledningar placeras inom kvartersmark (områden för järnvägstrafik, tillfartstrafik eller industri) införs u-områden i detaljplanen.



Planerad fyrvägs korsning med anslutning till Lidingövägen och Jägmästargatan. Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter.



Trafikplatsen sett från City (montage). Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter.



Trafikplatsen sett från Lilla Värtan (montage). Ramböll / KHR Rundquist Arkitekter.

MILJÖKONSEKVENSER

Behovsbedömning

Enligt MB 6 kap. inkl. förordningar och PBL 5 kap. ska det vid upprättande av detaljplan, utföras en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning om planen kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Utgångspunkten för denna bedömning skall vara MKB-förordningens kriterier i bilaga 2 och 4. Bedöms detaljplanen medföra betydande miljöpåverkan skall en MKB enligt Miljöbalken tas fram.

Vid en sammanvägning av miljöaspekter bedöms detaljplanen inte medföra betydande miljöpåverkan enligt de kriterier som anges i MKB-förordningen. Det främsta skälet till detta är att planförslaget, i förhållande till ett genomförande av nu gällande detaljplan, innebär en mycket liten förändring när det gäller miljömässig påverkan. Detaljplanen är en del av ett tidigare planlagt större projekt, Norra länken, och den nya planens syfte är att möjliggöra en ny utformning av en redan planerad trafikplats. Den nya trafikplatsen kräver mindre utrymme norr om trafikleden, vilket lämnar utrymme för att på sikt återföra gatumark inom gällande detaljplan till kvartersmark för industriändamål. Den i arbetsplan fastställda Norra länken påverkas marginellt.

Planens innehåll innebär, trots ovanstående bedömning, att hänsyn måste tas till ett flertal miljöaspekter. En särskild redovisning av miljökonsekvenser som beskriver planens miljömässiga påverkan har därför, i enlighet med stadens policy beträffande MKB, tagits fram till detaljplanen. I denna beskrivs konsekvenserna av utbyggnaden för miljö, hälsa och hushållning med mark, vatten och andra resurser både i förhållande till dagsläget och ett nollalternativ som innebär genomförande av gällande detaljplan. I förhållande till nollalternativet bedöms konsekvenserna av detaljplanen sammanfattningsvis som mycket små.

Nedan redovisas kortfattat de miljökonsekvenser som förslaget till detaljplan och utformningen av trafikplatsen bedöms ge upphov till.

Luft

För luftkvalitet finns miljökvalitetsnormer för ett flertal ämnen. I det aktuella projektet bedöms kvävedioxid och partiklar vara de mest relevanta. I förhållande till gällande detaljplan bedöms inte den aktuella planen medföra några väsentliga förändringar när det gäller luftkvaliteten, fränsett den förbättring genom jämnare trafikflöde och färre kösituationer som väntas bli en konsekvens av den nya planen. Beräkningar har gjorts där man jämför planförslagets överdäckning med en lösning med endast broar. Skillnaden är mycket liten för omgivningen, men överdäckningen kan lokalt innebära viss försämring jämfört med en öppen lösning. Luftkvaliteten när det gäller partiklar är generellt dålig intill vägar med stora trafikflöden och miljökvalitetsnorm kommer att överskridas längs vägkanten i planförslaget liksom vid en utbyggnad enligt gällande plan. I miljöer där människor stadigvarande vistas beräknas dock inte miljökvalitetsnorm för partiklar överskridas. För kvävedioxid väntas inga överskridanden av miljökvalitetsnormen. I syfte att följa luftkvalitetens utveckling avser Vägverket upprätta ett kontrollprogram.

Buller

Planområdet är idag utsatt för buller från befintliga vägar, främst Lidingövägen och Tegelluddsvägen, samt från befintliga industrispår. När Norra länken tagits i trafik innebär det minskat buller från Lidingövägen söder om trafikplatsen, men något högre bullernivåer vid bostäderna i Hjorthagen, norr om Norra länken. Gällande riktvärden vid fasad, 55 dBA ekvivalent nivå, skall dock klaras. En väntad trafikökning på Tegelluddsvägen kommer i framtiden att ge ökat trafikbuller. När det gäller dessa förändringar innebär planförslaget inga förändringar i förhållande till gällande detaljplan.

Bostäderna i Hjorthagen kommer att påverkas av buller från Norra länken och trafikplatsen men även tunnelbanan och Lidingövägen. Trafikplatsen kommer framför allt att påverka bebyggelsen i Hjorthagens sydöstra hörn. Bullerskydd placeras längs Norra länken väster om tunnelbanebron och på ramperna från Norra länken väster om Jägmästargatan för att minska störningarna på bebyggelsen. Med planförslaget väntas bullernivåerna vid den närmsta bostadsbebyggelsens fasader uppgå till ca 55 dBA i markplan och mellan 55-60 dBA 10 meter över marken. Bullerdämpande åtgärder i fasad planeras där riktvärdena överskrids.

Under byggtiden kommer sju näraliggande kontorsbyggnader att utsättas för inomhusbuller som överskrider Naturvårdsverkets allmänna råd. För den närmsta bostadsbebyggelsen i Hjorthagen och på Gärdet kommer riktvärdet för byggbuller att överskridas utomhus. Inomhusnivåerna bedöms kunna klaras, men bedöms utan speciella åtgärder ligga på gränsen till gällande riktvärden. Val av tystare maskiner, skärmning och eventuella fasadåtgärder kan bidra till att förbättra värdena.

Risker

Transporter av farligt gods sker dagligen genom området, dels på Lidingövägen, Tegelluddsvägen och Norra- och Södra Hamnvägen och dels på Värtabanan med anslutande industrispår. Genomförda riskanalyser visar generellt på minskade risker vid en utbyggnad av Norra länken, eftersom en större del av transporterarna förs i tunnel och färre boende och verksamheter längs nuvarande farligtgodsleder kommer att utsättas för risker. I förhållande till nollalternativet bedöms den nya trafikplatsen innebära viss minskning av risker eftersom en bättre dimensionerad trafikplats och enklare anslutning till hamnen ger minskad risk för olyckor. Frakterna av farligt gods på Värtabanan är avhängig hamnverksamhetens karaktär. Med en utflyttning på sikt av den godshanterande hamnverksamheten och en mer tydlig inriktning på persontransporter kan förväntas att transporterarna av farligt gods på Värtabanan kan minska.

Dagvatten

Idag avleds dagvatten från Lidingövägen dels direkt till Lilla Värtan dels via olika avloppssystem till Henriksdals reningsverk. Trafikpåverkat dagvatten från Norra länkens öppna delar och delar av den nya trafikplatsen, kommer att avledas via dagvattenbrunnar och ledningsnät till avsättningsmagasin där oljeavskiljning och sedimentering sker innan vattnet avleds till recipienten, Lilla Värtan. Planförslaget innebär att en något större mängd dagvatten jämfört med nollalternativet kommer omhändertas i avsättningsmagasin med recipient i Lilla Värtan.

Markföroreningar

Marken i området har fyllts ut i flera omgångar. Fyllningen består av upp till 3,5 meter med block, sten, tegel och kol mm. Under fyllningen består marken huvudsakligen av lera, morän och berg.

Tidigare och pågående verksamheter ger anledning att befara omfattande markföroreningar. Provpunkter har därför tagits i området och Vägverket har utarbetat förslag till miljötekniska krav på hantering av jordmassor med förslag till riktvärden för återfyllnadsmassor. Förslaget baseras på att markanvändningen bedöms som mindre känslig. Det handlingsprogram som Vägverket har tagit fram visar att återfyllnad inom projektet antas kunna ske med befintliga fyllnadsmassor. Planförslaget innebär ingen skillnad mot gällande detaljplan i detta avseende.

Natur

Inom planområdet finns få inslag av värdefull vegetation, men området gränsar mot värdefulla lövskogsbiotoper samtidigt som både Värtaverket och Hjorthagsparken ingår i spridningsvägen mellan norra och södra Djurgården. Utanför planområdet finns på Värtaverket inslag av lövträd, bland annat en allé med almar samt en grupp med exotiska barrträd. Anläggandet av den nya trafikplatsen innebär risk för ökad barriäreffekt på spridningsvägen. Trädplanteringar och slänter anordnas längs trafikplatsen och Jägmästargatan bl.a. i syfte att bidra till minskad barriäreffekt.

Rekreation

Gång- och cykelbanor anläggs vid trafikplatsen så att befintliga huvudstråk för cykeltrafik bibehålls i enlighet med Stockholms stads cykelplan.

Kulturmiljö

En kulturhistoriskt intressant magasinsbyggnad och ett tullhus finns inom spårområdet. Dessa kommer att rivas vid planens genomförande. Planen bedöms inte påverka omgivande, historiskt värdefull bebyggelse i kv Nimrod och området Abessinien på Hjorthagsberget. Trafikplatsens östra ramper kan dock visuellt komma att påverka området runt Villan i kv Nimrod.

Landskaps- och stadsbild

Nollalternativet innebär en trafikplats av traditionell typ, dvs en komplex och anläggning med flera nivåer och sneda anslutningsbroar för Norra- och Södra hamnvägen. Den nya trafikplatsen kommer att upplevas som en mer samlad anläggning jämfört med trafikplatsen i gällande detaljplan. Den markanta höjdskillnaden mellan Lidingövägen och bebyggelsen i kv Nimrod kommer till viss del inte att uppfattas lika markant som idag.

Riksintressen

Delar av Stockholms hamn, Värtabanan samt funktionen E20 via Valhallavägen, Lidingövägen och Tegeluddsvägen är av riksintresse. När Norra länken tas i trafik övertar den riksintresset från Valhallavägen och Lidingövägen. Den nya trafikplatsen innebär bättre angöringar mot hamnen, eftersom den har bättre kapacitet för att klara av den framtida trafiken. Trafikplatsen ligger inom riksintresset för kulturmiljövård Stockholms Innerstad med Djurgården. Detta intresse bedöms inte påverkas av planen. Planområdet ligger i huvudsak utanför riksintresset Nationalstadsparken. Visuell påverkan på riksintresset Nationalstadsparken bedöms inte vara av någon avgörande

betydelse ställt i relation till befintliga broar samt trafikplatsens placering i dalgången mellan Hjorthagen och Gärdet.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden för detaljplanen är 15 år från det datum planen vunnit laga kraft. För övriga administrativa frågor, se genomförandebeskrivningen.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för
Ny trafikplats vid Hjorthagen
(del av Ladugårdsgärdet 1:9 mm)
Inom stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet i Stockholm
Dp 2004-05426-54

HANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Till planhandlingarna har upprättats en redovisning av miljökonsekvenser och ett gestaltungsprogram.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att möjliggöra en ny trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra länken. Detaljplanen ersätter bl.a. del av tidigare detaljplan 93002A Norra länken, delen Värtan. Den detaljplanelagda trafikplatsen vid Hjorthagen är underdimensionerad i förhållande till nu aktuella förutsättningar varför revideringar behöver göras. Utredningar har påvisat behov av förbättrad funktion och utökad kapacitet i trafikplatsen för att denna bättre skall kunna betjäna bl.a. hamnområdet och planerad bebyggelse i området i stort. Planering och utformning av trafikplatsen sker i samverkan mellan staden och Vägverket.

Förslaget innebär en trafiklösning i två plan med genomfartstrafik i det nedre planet (Norra länken) och en huvudgata (Lidingövägen) med anslutningar till bl.a. hamnen och Hjorthagen på det övre planet. Förslaget utgörs av en signalreglerad korsning i trafikplatsens västra del och en cirkulationsplats i den östra, samt anslutningar till omkringliggande gator med tillhörande stråk för gång- och cykeltrafik.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNINGENS SYFTE

Genomförandebeskrivningen syftar till att vara vägledande för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat genomförande av den juridiskt bindande detaljplanen. Beskrivningen redovisar de organisatoriska, tekniska och fastighetsrättsliga åtgärder som är nödvändiga. Frågor som rör fastighetsbildning, vägar, markåtkomst mm regleras även genom särskild lagstiftning.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning

Staden är huvudman för allmän plats inom planområdet. Med huvudmannskapet för allmän plats följer bl.a. rätt och skyldighet att lösa mark avsedd för allmän plats, liksom för Norra länken.

Staten blir genom Vägverket väghållare för Norra länken och dess anslutningar och ramper. Vägverket ansvarar därmed för projektering, anläggande och drift av trafikleden. När Norra länken tas i trafik övergår Lidingövägen öster om trafikplatsen till statlig väghållning.

Fördelningen av ansvar och kostnader mellan staden och Vägverket för genomförandet regleras i avtal. Tilläggsavtal till tidigare genomförandeavtal har träffats mellan staden och Vägverket.

Banverket och staden ansvarar för respektive spårområden inom planområdet. Gränssnitt för ansvarsfördelningen regleras genom särskild överenskommelse mellan parterna.

Avtal

Följande avtal erfordras för genomförande av detaljplanen:

- Avtal mellan Vägverket och berörda markägare och nyttjanderättshavare om bullerdämpande åtgärder.
- Avtal mellan staden och berörda markägare, nyttjanderättshavare och innehavare av servitut om markåtkomst mm.
- Avtal mellan Vägverket och Banverket om den omläggning av spår mm som erfordras vid bygget av Norra länken.

Tidplan

Följande preliminära tidplan gäller för genomförandet:

Detaljplan	Utställning	2a kv. 2007
Godkännande SBN	3e kv. 2007	
Antagande KF	4e kv. 2007	
Norra länken (inkl. ny trafikplats vid Hjorthagen)	Byggstart	2007
	Färdigställande	2015

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 15 år från det datum planen vinner laga kraft.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Allmänt

Det förutsätts att avtal träffas mellan staden och berörda fastighetsägare m.fl. om överlåtelser och upplåtelser av erforderliga rättigheter för vägmark, spårområden, tunnlar mm i enlighet med detaljplanens intentioner.

Markåtkomst, rättigheter

Enligt väglagen ska, inom detaljplanlagd mark där kommunen är huvudman för allmänna platser, kommunen tillhandahålla den mark som erfordras för utbyggnad av trafiklederna.

För berörd mark avser staden i första hand träffa frivilliga överenskommelser med markägarna, som innebär att staden tillförsäkras servitutsrätt alternativt tillfällig nyttjanderätt om ianspråktagande endast gäller under byggtiden.

Ledningstunnlar för tele, gas, fjärrvärme är belägna inom planområdet. Trafikanläggningen innebär att delar av befintliga ledningar flyttas till nytt läge. U-område införs i detaljplanen där allmänna ledningar ligger inom kvartersmark (järnvägstrafik, tillfarts- trafik och industri). Rätten att anlägga och bibehålla ledningen säkerställs genom ledningsrätt eller avtalsservitut.

Tillgänglighet till planerat avsättningsmagasin under cirkulationsplatsens anslutning till Södra Hamnvägen säkerställs genom servitut eller överenskommelse mellan staden och berörda parter. Stråk för allmänna ledningar utanför detaljplan säkerställs genom avtal mellan berörda parter och genom ledningsrätt.

Gemensamhetsanläggning kan inrättas för tillfartstrafik till omkringliggande fastigheter (g-område).

Fastighetsplan

Genom en administrativ bestämmelse på plankartan upphör gällande fastighetsplan i kv Port Said att gälla. Ny fastighetsplan erfordras ej.

Fastighetsbildning

I samband med ett genomförande av detaljplanen bildas nya fastigheter genom avstyckning och fastighetsreglering, alternativt, befintliga fastigheter ombildas genom fastighetsreglering. Detta innebär att mark som idag är kvartermark eller allmän plats, regleras för att överensstämja med föreslagen markanvändning. Fastighetsregleringen berör bl.a. fastigheterna Nimrod 7, Bremen 3 och 4, Port Said 1, Ladugårdsgärdet 1:9, Hjorthagen 1:1, Valparaiso 1, Norrmalm 5:1 och Starkströmmen 2 och 4.

TEKNISKA FRÅGOR

Utbyggnaden av trafikplatsen medför inga betydande omläggningar av trafiken på Lidingövägen. Under en period kommer trafiken på Lidingövägen att ledas på Jägmästargatans nedre del för att ansluta till trafikplatsens västra korsning.

Etableringsytor kommer att behövas för utbyggnad av Norra länken både inom och utom planområdet. Överenskommelse om lämpliga etableringsytor skall upprättas mellan Vägverket, staden och berörda fastighetsägare.

Inför utbyggnaden skall utförlig markinventering utföras avseende topografi, växtlighet mm. Skyddsåtgärder skall vidtas före etableringarna. Principerna för etablering regleras i avtal mellan staden och Vägverket.

Skyddsåtgärder mot störande buller och nedsmutsning mot angränsande bebyggelse, parker, gång- och cykelvägar mm skall vidtas.

Skyddsåtgärder mot förändringar av grundvattennivån och kvalitén på grundvattnet och mot risken för förändring av tillrinningen till angränsande vegetation skall vidtas.

Markens anordnande i anslutning till grannfastigheter och andra planerade projekt skall samordnas med berörda fastighetsägare och huvudmän.

Bygglov

För anläggningar över mark såsom murar, plank, bullerskärmar etc erfordras bygglov. Bygglov krävs dock inte för broar.

EKONOMISKA FRÅGOR

Fördelning av ekonomiska åtaganden mellan staden och Vägverket regleras i genomförandeavtal.

MEDVERKANDE

Genomförandebeskrivningen har upprättats av Stadsbyggnadskontoret i samverkan med Exploateringskontoret och Trafikkontoret.

UTSTÄLLNINGSLÅTANDE

Detaljplan för
Ladugårdsgärdet 1:9 mm
trafikplats vid Hjorthagen
i Stockholm
Dp 2004-05426-54

UTSTÄLLNING

Detaljplaneförslaget har under tiden 3 juli – 21 augusti 2007 varit utställt i Tekniska Nämndhuset. Planförslaget har även visats i Östermalms stadsdels-förvaltnings lokaler samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Förutom kända sakägare har berörda boende och andra intressenter, som under samrådet skriftligen framfört synpunkter, fått under rättelse om utställningen i brev. Övriga har informerats genom annons i dagspressen.

Synpunkter inkomna under utställningen

Skrivelser utan synpunkter har inkommit från *länsstyrelsen, Banverket, Stockholms Hamn AB, Kungliga Lawn Tennis Klubben, Statens fastighetsverk, Stokab, trafikkontoret* och *Fortum Värme AB*

Arbetsgruppen Rädda Djurgården -Stoppa Österleden och Skattebetalare Mot StadsMotorvägar

Varje åtgärd inom trafiksystemet, vilken medför ökade utsläpp av klimatstörande gaser, strider mot regeringens klart uttalade mål att på kort tid kraftigt reducera utsläppen av bl.a. koldioxid. Varje del av Norra Länken, inklusive rubricerade trafikplats, står i uppenbar strid med regeringens beslut.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening

Detaljplaneförslaget behöver omarbetas. Föreningen begär en miljöprovning. Hjorthagens allmänna karaktär av ett "grönt" bälte med starka skydd för både djur- och växtvärden riskerar att skadas. Området ingår i Stockholms grön-struktur. Gärdets spridningsväg får inte tillräcklig "gröntäckning" för att uppfylla kraven på spridningsväg över till hamnen och Finlandsparken. Fler träd måste kunna växa sig stora och där underbyggnad sker måste större grönytor garanteras på markplanet.

En ytterligare specificering av berörda grundvattenmagasin begärs då Fortum Värmes biokraftvärmeverks influensområde överlappar influensområdet för ny kraftlednings-tunnel och för byggandet av Norra länken inom samma vatten-magasin. Fortum anger att det lokalt kan uppstå vattenbrist i området efter utbyggnad. Därutöver tillkommer Norra länkens byggande med ytterligare uttag av grundvatten.

En noggrannare redovisning begärs av hur buller och andra utsläpp från befintliga och tillkommande anläggningar påverkar boendemiljön, natur- och djurliv. Då arbetena tillsammans är omfattande och innefattar nya verksamheter måste de strängaste vill-

kor tillämpas. Även byggtider och byggenas totala påverkan under dessa tider måste redovisas samordnat.

En miljökalkyl bör redovisa påverkan med utsläpp från trafiken på den nya delen av Norra länken och den nya trafikplatsen. En jämförande studie om en satsning på att kollektiva transporter kan tänkas ersätta delar av utbyggnaden bör också redovisas.

Det är oklart hur bergmassor från utsprängningar tänks transporteras, lagras och behandlas. Föreningen motsätter sig att område inom Nationalstadsparken används för detta.

Stockholm Vatten AB

För att säkra rätten till ledningar inom ett område i planområdets norra del erfordras ett u-område.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen

Trafiken mellan Storängskroken och nya trafikplatsen bör gå via en utbyggd och förlängd Midskogsgränd söder om Hjorthagsberget så att befintlig bro över järnvägen norr om Ryttsstadion kan upplåtas till passage för gående, joggare, cyklister, ridhästar, skidåkare m.fl. samt för djurlivet (ekodukt). På stadens hemsida saknas redogörelsen över de synpunkter som framkom under samrådet.

Cykelfrämjandet i Storstockholm

Gång- och cykeltrafik hindras vid passage Lidingövägen och Jägmästarvägen. De oskyddade trafikanternas säkerhet sätts på spel. Fyra övergångsställen samt cykelöverfarter i plan innebär även onödiga väntetider. En planskild passage förespråkas istället. Då kan nollvisionens krav uppfyllas och en ökad framkomlighet skapas för gående och cyklister.

Företagsgruppen VÄRTAN med omnejd

En konsekvensanalys för näringslivet bör göras på samma sätt som man gör miljökonsekvensanalyser. Detta gäller vid alla byggprojekt.

Brf Värtahus

Fastigheterna på Lanforsvägen drabbas negativt eftersom de finns i närheten av trafikplatsen och vid den del av Norra Länken som inte är förlagd i tunnel. Farliga transporter, som tidigare gått på Lidingövägen, flyttas närmare fastigheter-na. Bullerskydd på fasader försvårar vädring. Fastigheterna, som är smalhus med stora glasytor i söderläge har stora behov att kunna vädra sommartid. Buller bör dämpas där det uppstår. Analogt med att Norra Länken tas med i resonemanget bör Hjorthagens ökade trafik också tas med. Att avfarten byggs skapar miljökonsekvenser som borde ha utretts. En avfart vid Värtaverket ökar risken för genomfartstrafik inom området.

Boende Järfälla, 8 namnunderskrifter

Ett upprop för grönskan i staden som är viktig för livsglädje och trivsel. Befintliga träd bör vara kvar.

Synpunkter inkomna under samrådet eller utställningen som ej tillgodosetts

Utökade konsekvensbeskrivningar

Trafikanläggningen upplevs som dominant och skrymmande av boende och föreningar som befärrar ökade miljöstörningar i form av buller och luftföroreningar. En sammanvägd analys av miljöpåverkan som alstras av Norra länken samt pågående och planerade verksamheter i närområdet efterfrågas. Krav framförs om att upprätta miljökalkyl för att redovisa påverkan med utsläpp från trafiken, om att begära miljöprovning, om att göra en konsekvensanalys för näringslivet, om att bättre hantera spridningsvägar, om att utförligt utreda områdets grundvattenmagasin och om att ge noggrannare redovisning av buller och utsläpp, m.m.

Föreslagen planskild förbindelse för gång- och cykeltrafiken

Plankorsningen i trafikplatsens västra del mellan Hjorthagen till Gärdet upplevs som otrygg och tidskrävande för gång- och cykeltrafikanter. En planskild förbindelse önskas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Syftet med planändringen är att förbättra utformningen på den trafikplats vid Hjorthagen som redan tidigare planlagts som en del av detaljplanen för Norra länken. Avsikten med den nya trafikplatsen är att dess övre plan skall upplevas som en mer stadsmässig miljö, med både lokal gatutrafik och gång- och cykeltrafik. Redovisningen av miljökonsekvenserna har bearbetats och förtydligats inför utställningen vad gäller framför allt buller och luftkvalitet och materialet har bearbetats med förtydligande text och fler illustrationer. Flera synpunkter har inkommit som berör ett större område. Det gäller framförallt Norra länkens miljöpåverkan i sina olika delar såsom på- och avfartsramper, tunnlar med till- och frånluft och trafikplatser. Dessa synpunkter är inte möjliga att hantera inom ramen för den aktuella detaljplanen. Programarbeten pågår för bebyggelsen i Hjorthagen och Värtan. Här kommer den lokala trafiken och gång- och cykelvägar att planeras och samordnas. Växtlighet och nyplanteringar hanteras i de kommande detaljplanerna tillsammans med markanvändning och byggrätter. I dessa detaljplaner kommer också miljöpåverkan vad gäller luftkvalitet och buller att redovisas.

Övriga påpekanden av redaktionell karaktär har i huvudsak tillgodosetts. Kontoret ser också behovet att förbättra kopplingen mellan Hjorthagen och centrum för gång- och cykeltrafiken. Lägen för en eventuell planskild korsning studeras bland annat vid den näraliggande tunnelbanebron och Storängsbotten. Beslut har fattats angående den påfart Stockholms Hamnar önskar nordost om planområdet. Vägverket och Banverket för diskussioner och skriver avtal där så behövs. Tennishallen har en säkrad tillfart via kv Bremen och Stockholm Vattens önskemål om ledningsdragningar kan tillgodoses i föreslagen detaljplan utan ändringar av planbestämmelserna.

Sammanfattningsvis anser kontoret att inkomna synpunkter under utställningsskedet inte föranleder några ändringar planförslaget.