



Ann-Christine Nyberg
Stora projekt
Telefon: 08-508 262 07
ann-christine.nyberg@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2012-03-15

Fördjupat program för Södra Värtahamnen i stadsdelen Östermalm. Svar på remiss.

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på programremiss för Södra Värtahamnen i stadsdelen Östermalm, Dp 2009-19210-53.

Krister Schultz

Mårten Frumerie

Staffan Lorentz

Sammanfattning

Det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen belyser de övergripande förutsättningarna för en omvandling av ett hamn- och verksamhetsområde till en stadsdel med blandade funktioner som kontor, bostäder, handel och service, samordnat med ett bevarande av befintlig färje- och kryssningsverksamhet. Enligt programmet bedöms området sammantaget kunna inrymma ca 1000 bostäder och ca 20 000 nya arbetsplatser. Programmet ska ligga till grund för fortsatt arbete med ett flertal detaljplaner med en sammantagen genomförandetid som sträcker sig fram till ca år 2025.

Ett genomförande av programmet bygger på att många aktörer samverkar för att målbilden ska uppnås. Väsentligt är t ex Stockholms hamnars genomförande av Vision 2015, omlokalisering av containerverksamheten till Norvik, den planerade avvecklingen av Louddens oljeverksamhet och möjligheterna att avveckla den östra bangården. En kritisk framgångsfaktor för att uppnå ett stort inslag av attraktiva, vattennära bostäder är tillämpningen av bullernormerna för externt industribuller. Bostädernas lokalisering har styrts av gällande riktvärden för det framtida bullret från hamnverksamheten.

Remissen

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett fördjupat program för Södra Värtahamnen inom Ladugårdsgärdet. Remissen ska besvaras senast 2012-03-23. Program och miljökonsekvensbeskrivning finns att ladda ner från nedanstående länk under relaterade dokument.

www.stockholm.se/norradjurgardsstaden/sodravartahamnen



Programområdet idag, ortofoto.

Programmet ligger i linje med de övergripande målen för Stockholms utveckling där Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för

boende företagande och besök. Kvalitet och valfrihet ska utvecklas och förbättras. Stadens verksamheter ska vara kostnadseffektiva. Därutöver finns ett antal projektmål för Norra Djurgårdsstaden som programmet uppfyller såsom att återanvända och effektivt använda mark, att verka för ett gott företagarklimat, att åtgärda förorenade områden, att bibehålla och utveckla en modern hamn.

Programmet för Södra Värtahamnen syftar till att

- belysa förutsättningarna för en utveckling av området i samklang med bevarande och utveckling av kringliggande verksamheter; till exempel hamnverksamhet och energianläggningar
- ge förslag till en god bebyggd miljö avseende innehåll, volym och skala och hur den relaterar till omgivande natur- kulturlandskap
- övergripande redogöra för de strategiska avväganden som är nödvändiga att ta ställning till samt översiktligt beskriva konsekvenserna av planerad bebyggelseutveckling
- ligga till grund för efterföljande detaljplanering för områdets olika delområden

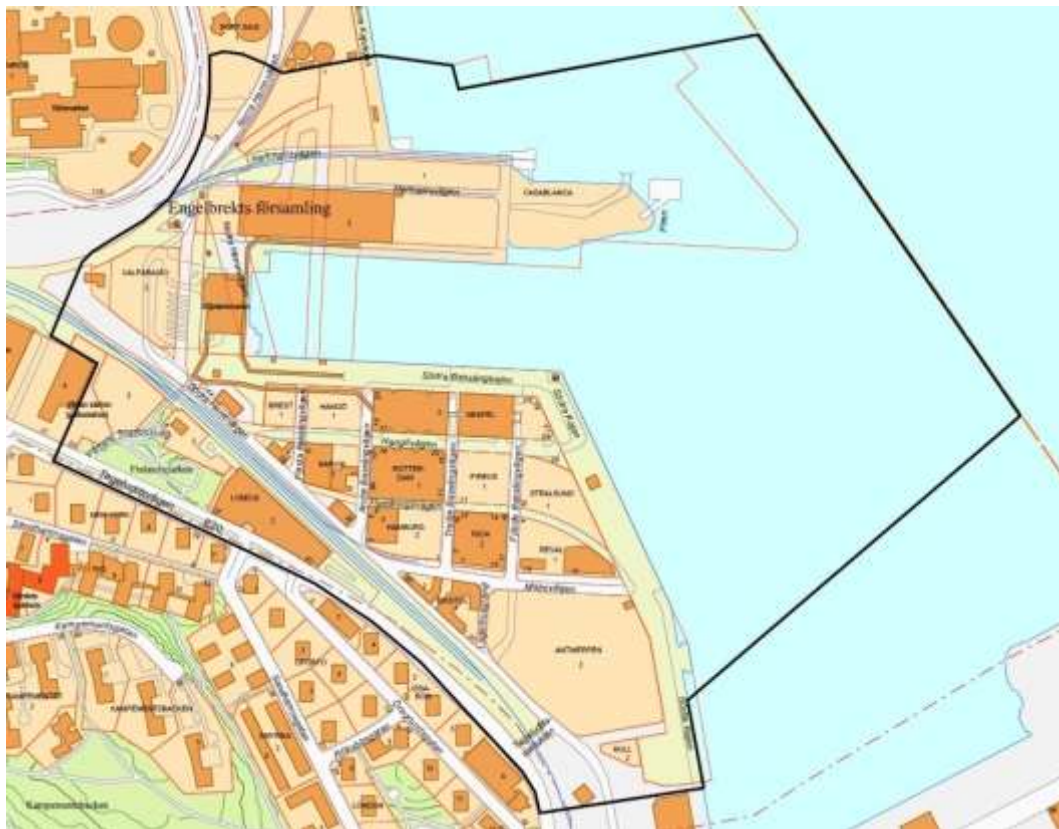
Tidigare beslut

2002-05-07	GFN	Programsamarbudsremiss för planering av Hjorthagen - Värtahamnen – Frihamnen – Loudden.
2003-02-18	GFN	Lägesredovisning programsamråd
2003-06-12	SBN	Programsamarbudsremiss – godkännande av program
2004-10-12	GFN	Lägesredovisning Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen, Loudden
2005-11-24	MN	Redovisning av Stockholms Hamnars ”Vision 2015”
2006-06-12	KF	”Att hamna rätt” (hamnutredning)
2006-11-16	MN	Markanvisning del av Valparaiso till NCC
2006-12-14	MN	Norra länken, Ny trafikplats vid Hjorthagen, Genomförandebeslut
2008-06-09	KF	Utfyllnad av Värtapiren. Inriktningsbeslut
2009-10-19	KF	Antagande av ny detaljplan för Värtapiren
2009-12-09	EN	Värtapiren. Genomförandebeslut. Valparaiso och Södra Värtan. Inriktningsbeslut
2011-05-09	EN	Markanvisning del av Antwerpen 2, Hull 2 och Ladugårdsgärdet 1:9 till Antwerpen Properties AB (helägt av SEB)

Programförslag

Det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen belyser de övergripande förutsättningarna för en omvandling av ett lågt utnyttjat hamn- och verksamhetsområde till en stadsdel med blandade funktioner som kontor, bostäder, handel och service, samordnat med ett bevarande av befintlig färje- och kryssningsverksamhet. Området bedöms sammantaget kunna inrymma ca 1000 bostäder och ca 20 000 nya arbetsplatser. Programmet ska ligga till grund för fortsatt arbete med ett flertal detaljplaner med en sammantagen genomförandetid som sträcker sig fram till ca år 2025.

Södra Värtahamnen är till stora delar planlagt för industri- och hamnändamål. Några kvarter är bebyggda med kontor och verksamheter, t ex ett stort kontorskomplex vid Södra Bassängkajen med hotell Ariadne längst i öster, och Indiskas huvudkontor med butik. Därutöver finns ett fåtal kulturhistoriska byggnader som ska bevaras. En ny detaljplan för kv Riga, centralt i området, antogs 2005 och ny centrum- och kontorsbebyggelse har uppförts där. 2009 antogs detaljplanen för Casablanca 1 som medger utbyggnad av Värtapiren.



Utdrag ur stadskartan över Stockholms stad med programområdets avgränsning (svart linje).

Under 2005 upprättades förslag till nya detaljplaner för bostadsbebyggelse i tre kvarter. Förslagen var dock inte tillräckligt avstämda gentemot riksintresset Stockholms hamn varför staden beslöt att avvakta med det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen bidrog 2005 med en precisering av innebörden och konsekvenserna av riksintresset hamn som ett planeringsunderlag för stadens fysiska planering. I Södra Värtahamnen berör riksintresset hamn i dagsläget kvarteren Antwerpen, Hangö och Brest, södra kajen, södra bassängkajen vid Värtaterminalen samt Tallink Siljas färjeterminal med uppställningsområde. Efter Värtapirens utbyggnad kommer hamnverksamheten att koncentreras till de två pirarna, Värtapiren och Frihamnspiren vilket innebär att Södra Kajen och nuvarande terminalområde och bussuppställning inom kv Valparaiso blir tillgängliga för annan verksamhet. Detta medför en omdefinition av riksintresset hamns fysiska utbredning i området.

Södra Värtahamnen är omgiven av stora branter, kraftiga trafikbarriärer och anslutande industri- och hamnverksamhet vilket innebär att området kan betraktas som isolerat från övriga staden trots det korta geografiska avståndet till stadens centrala delar.

Södra Värtahamnen är en del av miljöprofilområdet Norra Djurgårdsstaden. Miljöprofileringen har följande fokusområden:

- Hållbar energianvändning
- Hållbara transporter
- Kretsloppssystem
- Hållbara material- och konstruktionslösningar
- Anpassning till ett förändrat klimat

Detta kommer att avspegla sig i området bl a vad gäller dagvattenhantering, egengenerering av el, grönytefaktor och avfallshantering. Kommande markanvisnings- och exploateringsavtal med byggherrar i området kommer att åtföljas av handlingsprogram där specifika miljö- och hållbarhetskrav reglerar byggherrens åtaganden.

En övergripande vision för området sammanfattas i följande delar:

- Innerstaden expanderar
- En levande stad
- Ny entré till Stockholm
- Företagande och handel i unik miljö
- En ny vattenfront möter skärgårdslandskapet
- Innovativa lösningar för en hållbar stadsdel

Programförslaget bygger på följande antaganden om områdets utveckling:

- Containerverksamheten i Frihamnen avvecklas och omlokaliseras till Norvikshamnen i Nynäshamn
- Värtabanans östra bangård avvecklas i samband med containerverksamhetens omlokalisering.
- I samband med hamnens omstrukturering enligt Vision 2015 frigörs färjeläget vid Södra Kajen och kan disponeras för andra ändamål.
- Programförslaget föreslår bebyggelse av bostäder främst i områdets centrala delar. Förslaget är till stora delar utformat utifrån den förutsättningen.

Programområdet är indelat i tre huvudområden; Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan.



För Värtapirens utbyggnad och omdisponering av hamnverksamheten finns en ny detaljplan från 2010.

Kv Valparaiso gränsar i väster till ny trafikplats för Norra Länken, i norr till Energihamnen, i öster till Värtapiren och i söder mot ny park och bebyggelse i

Södra Värtan. Valparaiso korsas av järnvägen till piren, spårvägen och ny förbindelse mellan piren och Norra Länken. Föreslagen bebyggelse är i huvudsak handel och kontor men i centrala delar föreslås även bostäder prövas. En gångförbindelse från färjetterminalen till torg och spårväghållplats med vidare förbindelse till tunnelbanan ingår i förslaget. Även en gångbroförbindelse mot Hjorthagen och Värtaverket föreslås.

Södra Värtan föreslås innehålla bostäder, kontor, handel och service. Kontorsbebyggelsen kommer att nyttjas som avskärmning av trafik- och industrier för att ge förutsättningar för bostadsbebyggelse i områdets centrala delar. En del av avskärmningen utgörs av en ny kontorsbyggnad som utförs på en utfyllnad i Södra Bassängkajens förlängning. För utfyllnaden i vattnet kommer miljötillstånd att erfordras.



Föreslagna lägen för bostäder utifrån dagens kända förutsättningar.

Förslaget följer Norra Djurgårdsstadens trafikhierarki där goda gång- och cykelförbindelser prioriteras högst följt i fallande ordning av kollektivtrafik, bilpooler, privatbilar. Goda kopplingar till tunnelbanan eftersträvas. För att överbygga de barriärer som järnvägen och de stora genomfartsvägarna utgör föreslås gc-broar mot Hjorthagen respektive Gärdet. Området kollektivtrafikförsörjs med planerad spårväg och bussar. Tegelvadsvägen och Södra Hamnvägen är idag de viktigaste gatorna. När bangården avvecklats är tanken att Södra Hamnvägen ska utvecklas till en stadsmässig allé med spårväg i mitten.



Situationsplan som visar en idé om en möjlig bebyggelse inom Södra Värtahamnen. (Rosenbergs Arkitekter)

Analys och konsekvenser/Exploateringskontorets synpunkter

Kontoret har aktivt medverkat till framtagandet av programmet och anser att det väl uppfyller stadens mål om utveckling av den blandade, attraktiva och hållbara staden. Ett genomförande av programmet bygger på att många aktörer samverkar för att målbilden ska uppnås. Väsentligt är t ex Stockholms hamnars genomförande av Vision 2015, omlokalisering av containerverksamheten till Norvik, den planerade avvecklingen av Louddens oljeverksamhet och möjligheterna att avveckla den östra bangården. En förutsättning som styr utvecklingen men som ligger utanför programområdet är vilken lösning som så småningom väljs för trafikplats för östlig förbindelse i Frihamnen. En kritisk framgångsfaktor för att uppnå ett stort inslag av attraktiva, vattennära bostäder är tillämpningen av bullernormerna för externt industribuller. Bostädernas lokalisering har styrts av gällande riktvärden för det framtida bullret från hamnverksamheten. Kontoret anser att det vore värdefullt att utreda möjligheten till ytterligare bostäder inom området.



-Tillgänglighet

Programområdet är i dag till stor del avskuret från omgivande stadsdelar, det saknar i stort sett ytor för rekreation och kan upplevas som otryggt. Förbättrad framkomlighet och tillgänglighet till omgivande områden skapas genom bl a nya gång- och cykelstråk. Området bedöms bli tryggare genom den blandade bebyggelsen vilken medför att människor rör sig i området under större del av dygnet. En planeringsförutsättning är stadens mål om att bli världens mest tillgängliga huvudstad.

Södra Värtahamnen är avskuren från omgivningarna av stora branter, kraftiga trafikbarriärer och anslutande industri- och hamnverksamhet. För att integrera den nya stadsdelen i staden och uppnå målet med en trygg och promenadvänlig stad är det därför av största vikt att etablera ett flertal bra kopplingar till omgivningen åt såväl norr som söder. Kopplingarna är också viktiga för att övriga staden ska kunna komma nära vattnet i Lilla Värtan, eftersom merparten av kajerna från Ropsten till Loudden inte kommer att vara tillgängliga för allmänheten pga industri och hamnverksamhet. Här kommer kajen att utgöra ett viktigt stråk som lockar besökare till vattnet - i förslaget illustreras även en badbassäng. Taket på nya terminalbyggnaden kommer att vara tillgängligt för allmänheten och ge möjligheter till fina utblickar över vattenområdet.

För att åstadkomma ett fungerande socialt liv och en trygg stadsdel är bottenvåningarnas innehåll och uttryck väsentligt. I vidare planering är det av största vikt att stråken mellan t ex kollektivtrafik och bostäder förses med ”levande” bottenvåningar.

-Miljökonsekvenser

Programmet avser ligga till grund för ett flertal detaljplaner som sammantaget bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan. En fullständig miljökonsekvensbeskrivning för programområdet har tagits fram för att belysa miljökonsekvenserna ur ett helhetsperspektiv och tidigt i planprocessen. De frågor som behöver studeras ytterligare och mer detaljerat i kommande detaljplanearbete är risker, buller, föroreningar i mark och sediment, hantering av dagvatten, klimatanpassning samt stads- och landskapsbilden. Därutöver belyses konsekvenserna för berörda riksintressen, främst hamnen med kommunikationsanläggningar och Stockholms innerstad med Djurgården. Betydande miljöpåverkan klargörs vidare i varje enskild detaljplan.

-Friytor

Området har idag inga gröna ytor alls förutom Finlandsparken som idag ligger avskild från övriga området pga bangården. Förslaget tillför nya grönytor i form av Kommunalhusparken, Kvartersparken och ett grönt stråk utmed kajen.



Föreslagna grönytor

Den höga exploateringen gör dock att friytorna ytmässigt inte uppnår de intentioner som Stockholms Parkprogram anger. För att de planerade offentliga rummen dvs gator, torg, parker och kajer ändå ska kunna erbjuda de sociala värden som Stockholms parkprogram anger, ställs extra höga krav på kvalitet och utformning.

Ett sätt som prövas för att utöka mängden tillgängliga friytor framförallt vid bostäderna är att skapa i stort sett bilfria gator genom att styra trafikrörelser till andra gator. Kajen förutsätts t ex endast innehålla angöringstrafik för att kunna erbjuda andra värden.

För att uppnå miljömålet ”klimatanpassning och grönskande utomhusmiljö” och för att skapa attraktiva gaturum planeras rikligt med gatuträd. Möjlighet att skapa gröna spridningskorridorer bör beaktas i den fortsatta planeringen. På

kvartersmark ställs krav på byggherrarna genom grönytefaktorn som för kontoren kommer att styra mot tak- och fasadgrönska.

-Ekonomiska konsekvenser

Programmets genomförande kommer att innebära stora investeringar i infrastruktur för staden. Eftersom staden äger huvuddelen av marken är målet att intäkterna från markförsäljningarna ska balansera utgifterna. Detta förutsätter att bostadsinslaget i området blir av minst den omfattning som programmet föreslår. Ett separat ärende avseende reviderat genomförandebeslut för Värtapiren och reviderat inriktningsbeslut för Valparaiso och Södra Värtan kommer att redovisas för nämnden under våren 2012.

-Påverkan på barn

För att området ska upplevas som en befolkad och därmed trygg miljö även efter kontorstid, är det väsentligt att det finns en hög andel bostäder. Barn och gamla är de som nyttjar de närliggande friytorna mest. Eftersom området har relativt lite friytor är det viktigt att dessa utförs med extra hög kvalitet och har ett innehåll anpassat till barn och gamla. Inga skolor planeras i området varför det är viktigt att skapa trygga, tillgängliga gc-kopplingar till och från området.

- Trafik - parkering

Norra länkens öppnande 2015 innebär att programområdet kommer att anslutas till det övergripande huvudvägnätet vilket är bra. Under rusningstrafik finns dock risk för att kapaciteten på Essingeleden (främst vid Fredhällstunneln) inte är tillräcklig vilket innebär att köer kan uppstå i systemet som ger störningar ända till Hjorthagsmotet. För att inte få samma problem som vid Södra länken d v s att Södra länken behöver stängas av p g a köerna på Essingeleden, så har kontoren sedan många år arbetat för att försöka minska den framtida bilalstringen till och från området. Detta genom att satsa på goda gång- och cykelförbindelser samt bra kollektivtrafik.

Spårväg citys utbyggnad genom området är mycket positiv ur trafik- och miljösynpunkt. Det innebär att området kommer att trafikförsörjas med spårbunden kollektivtrafik. Spårvägen får ett eget utrymme i gatornas mittremsa vilket innebär att spårvägen blir oberoende av belastningen på det övriga gatunätet. Den kommer att kunna köra förbi eventuella köer på de gator som spårvägen trafikerar. Även större busslinjer ska kunna trafikera samma mittremsa.



I det fördjupade programmet redovisas en trafiklösning med gatusektioner där många funktioner samsas på ett relativt begränsat utrymme. Sedan tidpunkten då trafikutredningen, som det fördjupade programmet baserar sig på, genomfördes har fortsatt arbete bedrivits för att vidareutveckla förslaget. En mer detaljerad genomgång av gatusektionerna har lett till att ett antal konfliktpunkter har uppmärksamats. Tekniska lösningar som krävs för att gångtrafikanter och cyklister skall kunna vistas i gaturummet på ett säkert sätt tillsammans med krav på en grönskande miljö, parkeringsplatser, framkomlighet och välfungerande hållplatser för kollektivtrafiken m.m. leder till att prioriteringar måste göras. Det är därför viktigt att gatusektionerna som redovisas i programmet går att vidareutveckla efter programsamrådet.

Stadens beslut att miljöprofilera området samt den planerade spårvägen genom området avspeglar sig i programmets förslag till parkeringstal;

- Boende: 0,5 parkeringsplatser/lgh
- Besöksparkering boende: 0,1 parkeringsplatser/lgh
- Arbetsplatser inkl besöksparkering: ≤ 4 platser/1 000 m² BTA. För vissa enskilda situationer kan en högre norm om upp till 6 platser/1 000 m² BTA komma att prövas.

Södra Värtan kommer fullt utbyggt att innehålla över 20 000 arbetsplatser.

Det är viktigt att efterfrågan på parkeringsplatser på ett balanserat sätt kan mötas, trots områdets karaktär av miljöprofilområde. Ytorna måste i huvudsak förläggas till kvartersmark, då det finns begränsat med utrymme för parkeringsplatser i gaturummet.

-Måluppfyllelse

Programmet stämmer väl överens med stadens övergripande mål för Stockholms utveckling där Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för företagande och besök. Målet om den blandade, hållbara staden tillgodoses. Staden förtätas genom att ta tillvara redan ianspråktagen mark och bygga i kollektivtrafiknära lägen där befintlig infrastruktur kan utnyttjas. För att uppnå dessa mål är inslaget av bostäder väsentligt. Vidare är det viktigt att utvecklingen kan ske i samklang med befintlig hamnverksamhet. För Norra Djurgårdsstaden gäller också målet om att vara en miljöstadsdel i världsklass. Detta säkerställs genom att det övergripande miljöprogrammet konkretiseras i handlingsprogram för aktörerna i området.

-Näringsliv och jobb i regionen

I takt med att hamnverksamhetens markbehov har minskat har nya kontorsetableringar tillkommit. Programmet innehåller därutöver förslag på ca 20 000 nya arbetsplatser. Färje- och kryssningstrafiken ska finnas kvar och utvecklas och genererar såväl arbetstillfällen som ett stort antal besökare till området och staden. Markanvisningen till SEB omfattar en byggnation motsvarande ca 5 500 arbetsplatser. Flera kontorsmarkanvisningar planeras under året. I Valparaiso planeras för en större kontors- och handelsetablering i ett läge som även kan attrahera färjeresenärer.

- Risker

Buller

Möjligheten att skapa den blandade, hållbara staden i Södra Värtahamnen är helt avhängig av i vilken utsträckning det går att bygga bostäder i området. Bullret i området kommer dels från trafiklederna dels från hamnverksamheten. De omfattande bullerutredningar som utförts i programarbetet pekar på att det är möjligt att avskärma industribullret från hamnverksamheten så att det går att uppnå acceptabla ljudnivåer vid bostäderna. Bullerfrågan är dock komplex eftersom riktvärden för industribuller dels gäller utomhusnivåer, dels anger att nattperioden slutar kl 07 (en stor del av hamnens verksamhet startar kl 06). Avsteg med tyst sida som tillämpas vid trafikbuller kan inte tillämpas när bullret klassas som industribuller. Detta kan medföra att bostäder inte tillåts i de mest attraktiva lägena vid vattnet utan vid mer bullriga lägen utmed trafiklederna (högre bullervärden tillåts när det är fråga om trafikbuller).

Bangården Värtan östra

En förutsättning för att integrera området med Gärdet och att tillskapa en bra lokalisering av Spårväg City är att bangården Värtan östra avvecklas. Planeringsförutsättningen är att bangården kan avvecklas när containerverksamheten flyttat till Norvik. Då upphör nämligen tågtransporterna till Norra Djurgårdsstadens södra områden. Enligt tidplanen ska ingen containerhantering vara kvar i Frihamnen efter 2016. Då containerverksamheten har flyttat är det enbart tågtransporterna till Fortum (Energihamnen) och Hamnen (Värtapiren) som är kvar. Det har visat sig i de analyser staden har gjort att Värtan östra i huvudsak går att avveckla när containerverksamheten flyttats till Norvik om bangården Värtan västra uppgraderas/byggs om. Staden har dock inte rådighet över denna fråga eftersom marken och spåren ägs av Trafikverket. Kontoret har regelbundna träffar med Trafikverket för att bidra i utredningar kring den framtida järnvägsinfrastrukturen i Värtanområdet.



Farligt gods

Idag transporteras farligt gods från främst Loudden på Lindarängsvägen, Tegeluddsvägen, Lidingövägen och Valhallavägen. Verksamheterna på Loudden har avtal till 2016 med möjlighet till förlängning till 2019. Eftersom lagstiftningen kräver en bred säkerhetszon där farliga transporter transporteras kan detta innebära att husen som är planerade utmed Södra Hamnvägen inte kan byggas så nära gatan som de är redovisade i programsamrådet om inte verksamheterna avvecklas. Inriktningen är att de farliga transporterna även fortsättningsvis ska trafikera Tegeluddsvägen fram till Hjorthagsmotet.

-Genomförande

Området är stort och komplext varför genomförandet av programmet sträcker sig över lång tid, fram till ca år 2025. Första byggstart bedöms bli utbyggnaden av Värtapiren med planerad start 2012 och ett färdigställande 2016. Först efter att Värtapiren i huvudsak är klar kan utbyggnaden av kv Valparaiso påbörjas. I Södra Värtan är det kontorsbebyggelsen i söder med SEB:s etablering i kv Antwerpen som utgör den första utbyggnadsetappen. Utbyggnaden av spårvägen genom området kan leda till omprioriteringar i utbyggnadsordningen.

-Preliminär tidplan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmet kommer att godkännas av stadsbyggnadsnämnden under andra kvartalet 2012. Därefter fortsätter arbetet med detaljplanering av olika delområden.

Nästa beslutstillfälle för nämnden blir i samband med reviderat genomförandebeslut för Värtapiren och reviderat inriktningsbeslut för Valparaiso och Södra Värtan under våren 2012. Därutöver förbereder kontoret ett par markanvisningar i området under våren 2012.



Fotomontage över programområdet från nordväst.

Exploateringskontorets synpunkter och förslag till beslut

För att uppnå den målbild som redovisas i programmet vill kontoret framhålla vikten av att följande uppnås

att bullret kan begränsas/avskärmas så att en stor andel bostäder kan integreras med övriga verksamheter i området

att verksamheterna i Loudden avvecklas så att transporter av farligt gods i området minimeras till förmån för stadsmässig bebyggelse

att östra bangården avvecklas till förmån för en boulevard med spårvägen i mitten

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som remissvar på programförslaget.

Slut