



Handläggare: Therese Rosén  
Telefon: 08-508 09 021

Till  
Östermalms stadsdelsnämnd  
sammanträde: 2013-02-07

## Förslag till detaljplan för Ängsbotten, del av Norra Djurgårdsstaden

*Remiss från Stadsbyggnadskontoret*

### Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden besvarar remissen med Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Stadsdelsnämnden understryker att kravet på en fem avdelningar förskola i detaljplaneområdet ligger fast.
3. Beslutet justeras omedelbart.

Göran Månsson  
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson  
avdelningschef

### Sammanfattning

*Allmänt*

Stadsbyggnadskontoret (SBK) har begärt yttrande från Östermalms Stadsdelsnämnd (SDN) över förslag till detaljplan för etapp Ängsbotten i Norra Djurgårdsstaden. Etappen innehåller egentligen tre kvarter varav det här detaljplaneförslaget avser de två västra kvarteren. Detaljplaneförslag för det tredje östra kvarteret kommer senare.

Detaljplanen avser huvudsakligen bostäder på tidigare industrimark och innehåller ca 570 lägenheter, varav ca 340 studentbostäder, samt närservice och lokaler. Planen medger byggande av omkring 45 000 kvm BTA.

Planen innehåller även en ny sträckning av Fiskartorpsvägen med en vägbro över Värtabanan. Parkyta skapas dels i ett stråk mellan bebyggelsen och Värtabanan, dels vid Ugglebackens fot. I parken ges möjlighet att uppföra ett par mindre byggnader, avsedda att nyttjas som kompletterande cykelgarage för studentbostäderna. Avsikten är att aktivera parken och signalera områdets miljöprofil. I väster avslutas parkstråket vid Bobergsgatan med en hårdgjord yta med torgkaraktär och en mindre trädplantering.

Planområdet påverkas av Norra Länken när det gäller luftkvalité och buller. Därutöver är markföroreningar från tidigare industriverksamhet en generell fråga för he-



la Norra Djurgårdsstaden. Positivt är att detaljplaneområdet ligger alldeles intill Nationalstadsparken med sina stora natur- och kulturvärden och viktiga ekologiska samband.

#### *Förskolan*

Stadsdelsförvaltningen (SDF) har begärt fem avdelningars förskola i denna detaljplaneetapp. Tidigt i planarbetet utreddes möjligheten att placera en förskola i det västra kvarteret med gård på parken i detaljplanens västra hörn. Under planarbetet visade en utredning av luftföroreningar från Norra Länken att det inte var en lämplig placering av förskolegården. SDFs behov av en fem avdelningars förskola i detaljplaneområdet kvarstår dock och måste lösas på något annat sätt inom detaljplanerområdet.

Enligt Kommunfullmäktiges (KF) budget för 2013 ska ett förskoletal på 0,25 plats per lägenhet vara vägledande vid nyproduktion. 570 lägenheter genererar i så fall 142,5 förskoleplatser motsvarande två förskolor à 4 - 5 avdelningar. Räknar man bort 340 studentlägenheter genererar återstående 230 lägenheter 57,5 förskoleplatser motsvarande en förskola på 3 - 4 avdelningar. Eftersom förskolebarn förekommer även i studentlägenheter är ***en fem avdelningars förskola helt nödvändig i den här detaljplaneetappen.***

#### *Miljöfrågor*

Med anledning av befarade miljöstörningar från Norra länken är det angeläget att åtgärder vidtas som kan minska luftföroreningar och buller. En riklig plantering av flerskiktad vegetation i anslutning till tunnelmynningen är en sådan åtgärd. I SLB Analys bedömning av Ängsbotten nämns att det finns tankar om att möjliggöra stadsodling i det parkrum som bildas mellan bebyggelsen och Norra Länken/Värtabanan. SDF är positiv till stadsodling men menar att det kanske finns lämpligare placeringar för detta inom Norra Djurgårdsstaden.

SDF instämmer i att det är angeläget att förbättra de ekologiska spridningsvägarna i området.

#### *Övrigt*

SDF är tveksam till att parkmark tas i anspråk för cykelparkering i byggnad. Den mark byggnaderna står på bör utgöra gatumark i detaljplanen.

### **Bakgrund**

Stadsbyggnadskontoret (SBK) har begärt yttrande från Östermalms Stadsdelsnämnd (SDN) över förslag till detaljplan för etapp Ängsbotten i Norra Djurgårdsstaden. Etappen innehåller egentligen tre kvarter varav det här detaljplaneförslaget avser de två västra kvarteren. Detaljplaneförslag för det tredje östra kvarteret kommer senare.

#### *Tidigare beslut och ställningstaganden*

I Stockholms översiktsplan, Promenadstaden som 2010 antogs av KF tydliggörs



behovet av förtätning och sammankoppling i och mellan Stockholms olika delar för att möta den fortsatta tillväxten i regionen. Stadsutvecklingsområdets markanvändning och utbredning bekräftas i den nya översiktsplanen.

Ett program för planering av området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen och Loudden utarbetades under 2001 och antogs 2003. Programmet behandlar övergripande förutsättningar och mål för planering av området och redogör för dess resurser, potential och restriktioner i tid och rum. I programmet anges att området kring Hjorthagen ska användas för bostadsbebyggelse.

Mot bakgrund av inkomna synpunkter under plansamrådet för den första detaljplanen i Norra Djurgårdsstaden, samt införandet av ny lagstiftning om miljökonsekvensbeskrivning (MKB), beslutade Stadsbyggnadsnämnden (SBN) 2006 att ett fördjupat program för Hjorthagen skulle arbetas fram parallellt med framtagandet av en MKB för hela området. Det fördjupade programmet förtydligar innehållet i programmet för hela stadsutvecklingsområdet från 2001. En omvandling och utbyggnad av Hjorthagen har för vissa frågor bedömts kunna innebära risk för betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en MKB, har upprättats. MKB avses ligga till grund för de detaljplaner som är nödvändiga för områdets omvandling.

KF beslutade i budget 2009 och i miljöprogrammet 2008 - 2011 att Norra Djurgårdsstaden ska utvecklas som ett miljöprofilerat stadsutvecklingsområde. Ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden har godkänts av kommunfullmäktige 2010.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom Kungsholmens, Norrmalms och Östermalms SDFs gemensamma parkmiljöavdelning. Planförslaget visades 20 november till 10 januari i Tekniska Nämndhuset, på Hjorthagens bibliotek samt på SBKs hemsida [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Östermalms SDN har erhållit förlängd remisstid och ärendet behandlas därför med omedelbar justering.

### **Ärendet**

Stadsbyggnadskontoret (SBK) har begärt yttrande från Östermalms Stadsdelsnämnd (SDN) över förslag till detaljplan för etapp Ängsbotten i Norra Djurgårdsstaden. Etappen innehåller egentligen tre kvarter varav det här detaljplaneförslaget avser de två västra kvarteren. Detaljplaneförslag för det tredje östra kvarteret kommer senare.

Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för i huvudsak bostadsändamål på mark som tidigare använts för industriändamål. Detaljplanen innehåller i sin helhet ca 570 lägenheter, varav ca 340 studentbostäder. Dessutom omfattar planen lokaler. Planen innehåller även en ny sträckning av Fiskartorpsvägen med en vägbro över Värtabanan. Mellan bebyggelsen och Värtabanan anordnas ett parkstråk.

Stockholms stad äger all mark inom detaljplaneområdet, utom Norra Djurgården



1:1 som ägs av staten och förvaltas av Djurgårdsförvaltningen. Fastigheterna kommer att upplåtas med tomträtt vid uppförande av hyreslägenheter samt säljas vid uppförande av bostadsrättslägenheter. Av de 570 lägenheterna är ca 85 bostadsrätter och resterande 485 hyresrätter.



*Programområdet Hjorthagen med planområdet utmärkt. Bild: Andersson Jönsson Landskapsarkitekter*

### *Förutsättningar*

Ängsbotten ligger i dalsänkan mellan Hjorthagsberget och Ugglebacken och utgör den avslutande etappen åt detta håll på den bostadsbebyggelse som planeras i anslutning till Gasverket. De planerade kvarteren i Ängsbotten kommer därmed att utgöra en slags entré till den nya stadsdelen och skapa en ny stadsfront. Öster och väster om planområdet finns skogsmark med bestånd av grova ekar. I den västra delen av området, mot Ugglebacken, finns rester av gammal villabebyggelse och stödmurar. I söder ansluter området till Storängens och Storängsbottens öppna parklandskap. Planområdet saknar i princip naturvärden, med undantag för ett par grova ekar i områdets västra del. Däremot finns i anslutning till planområdet områden med bland annat värdefull ekvegetation. Området ligger inom ett område där de ekologiska spridningssambanden mellan norra och södra Djurgården är viktiga.

Planområdet saknar i sig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. I omgivningen finns emellertid kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Gasverket, smalhusområdet Abessinien samt inom Nationalstadsparken, som gränsar till området. Kulturmiljöerna inom de delar av Nationalstadsparken som ligger i närheten av planområdet omfattar ett antal värdefulla byggnader inom idrottsparken. Marken inom området utgörs av gammal sjöbotten och inga kända fornlämningar finns inom området.

Just nu pågår förändringar i närområdet som ännu ej är klara men inom kort kom-



mer att vara planförutsättningar för Ängsbotten. Norra Länken öppnar år 2015. Ca 75 000 fordon per vardagsdygn beräknas passera förbi och ner i tunneln. I samband med detta kommer trafik på Gasverksvägen och Fiskartorpsvägen/Björnäsvägen att minska jämfört med idag. Trafiken kommer här i första hand bestå av lokal trafik som genereras av den nya bebyggelsen i Norra Djurgårdsstaden.

Arbetet med förbindelser för biltrafik mot befintliga gatunätet pågår och detta kommer stå klart innan uppförande av Ängsbotten. Likaså kommer förbindelser för gång- och cykeltrafik från/till city och universitetsområdet finnas på plats då denna detaljplan är antagen. Kollektivtrafiken kommer att utvecklas och busslinje 62 kommer att trafikera planområden och komplettera busslinje 55 i höjd med Ängsbotten.

Marken inom planområdet är delvis förorenad genom tidigare industriell verksamhet och genomförda utfyllnader. Markundersökningar har genomförts i olika delar av Ängsbotten vid olika tillfällen som visar på förhöjda halter av metaller, olja och PAH. Vid senaste genomförda mätning har i två punkter påvisats värden av zink som överskrider riktvärden.

### ***Planförslag***

Planförslaget avser de två nya västra kvarteren med en blandning av bostäder och lokaler. Planen medger byggande av omkring 45 000 kvm BTA. Detaljplaneförslag för det tredje östra kvarteret kommer senare.

### ***Ny bebyggelse***

Bebyggelsen i området utgör en förlängning på kvartersstrukturen i den bebyggelse som planeras norr om området, etapp Västra, men har en större variation i byggnadshöjder och mer oregelbundna kvartersformer. Byggnadshöjderna mot söder varierar mellan 6 och 15 våningar.

Längs Madängsgatan utförs byggnaderna huvudsakligen i 7 våningar för att möta den planerade bebyggelsen i etapp Västra. Ett par högre, solitära volymer i ca 9-10 våningar bryter detta mönster, dels genom sin höjd och dels genom att skjutas fram något i gatan. Marken kring de fristående byggnaderna skall ges en mer offentlig karaktär än den övriga gården och kunna rymma till exempel en uteservering.



*Bebyggelsefronten - vy mot planområdet österut från nytt broläge*

En del av byggnaderna förslås utformas med gemensamma takterrasser. De tak som inte nyttjas för fastighetsgemensamma, sociala funktioner kan med fördel bekläs med vegetation eller nyttjas för energiproducerande ändamål. Som ett verktyg i utformningen av gårdsmiljöer och grönska integrerat i bebyggelsen har en grönytefaktor utvecklats i projektet. Faktorn är ett verktyg som premierar grönska som fyller flera funktioner. Enligt miljökraven för denna etapp ska en lägst grönytefaktor om 0,6 uppnås.

Västra kvarteret delas mellan två byggherrar. Längs Bobergsgatan och Madängsgatan avses uppföras bostadshus med knappt 90 lägenheter av varierande storlek samt lokaler i bottenvåningarna. Mot Storängsgatan och parkstråket planeras ca 170 studentbostäder.

Östra kvarteret innehåller ca 140 hyresrätter, 170 studentbostäder och lokaler. Det består av fyra huskroppar. En femton våningar hög byggnad, avsedd att rymma studentbostäder, blir en markör.

I det nordöstra hörnet av kvarteret placeras ett fristående, tiovåningar högt punkt-hus. Kvarterets taklandskap ges en karaktärsfull modulering, med såväl sluttande som flacka partier. De plana takytorna avses nyttjas för takvegetation och sociala ytor, medan tak som ges en gynnsam solvinkel avses nyttjas för solceller markör med stark identitet som reser sig över kringliggande byggnader.

#### *Park*

En ny parkyta skapas väster om den planerade bebyggelsen, på mark som tidigare utgjorts av Fiskartorpsvägen och angränsande industrimark. I söder möter kvarteren Värtabanans rangerbangård och spårområde och Norra Länkens tunnelmyn-



ning. Den smala gräsbevuxna parken som löper söder om kvarteren ger en grön korridor mellan Ugglebacken och Hjorthagsbergets naturmark. Parken ges möjlighet att uppföra ett par mindre byggnader, avsedda att nyttjas som kompletterande cykelgarage för studentbostäderna. Avsikten är att aktivera parken och signalera områdets miljöprofil. I väster avslutas parkstråket vid Bobergsgatan med en hårdgjord yta med torgkaraktär och en mindre trädplantering.

#### *Ny bro*

Den nya bron ges ett läge som ansluter till Fiskartorpsvägens informella karaktär, strax öster om det nuvarande broläget.

#### *Trafik*

Efter öppnandet av Norra Länken 2015 kommer trafik inom och i anslutning till planområdet utgöras av i huvudsak av lokal trafik. Framtagna trafikprognoser pekar på att trafikmängden på den planerade huvudgatan, Bobergsgatan, kommer att uppgå till ca 8 500 fordon/dygn i höjd med den nya bron över Värtabanan. Vidare norrut på Bobergsgatan, norr om detaljplaneområdet, kommer trafikflödet att uppgå till ca 6 000 fordon/dygn.

Madängsgatan kommer att bli områdets huvudtillfart och bedöms få en trafikmängd på ca 3 000 fordon vid infarten från Bobergsgatan som minskar längre in/österut i området till ca 1000 fordon/dygn. På lokalgatorna söder om Madängsgatan bedöms trafiken uppgå till 200-1000 fordon/dygn.

#### *Gång och cykeltrafik*

Möjligheterna till gång- och cykeltrafik inom och till området kommer att förbättras, dels genom förstärkning av befintligt gång- och cykelvägnät, dels genom anordnandet av nya gator och stråk. Cykeltrafik planeras dels på cykelbanor och dels i blandtrafik. Befintligt cykelstråk mellan Ropsten och Universitetet förbättras genom anläggandet av cykelväg söder om Hjorthagsberget i den sk Midskogsvägens sträckning. Denna nya cykelförbindelse tas om hand på ett tydligt sätt genom en dubbelriktad gång och cykelbana på norra sidan av Madängsgatan som leder vidare mot Bobergsgatan.

#### *Parkering och bilpool*

Området har ett högt cykelparkeringstal för bostäder och verksamheter, låga parkeringstal för bilar, planering för god tillgång till bilpoolsbilar, bilpoolspareringsplatserna förläggs i attraktiva lägen. Ambitionen är att cykelparkering placeras i goda lägen, säkra och väderskyddade. På kvartersmark anordnas cykelparkering till ett parkeringstal om 2,2 cykelparkeringar per lägenhet, 2,0 cykelparkering för studentbostäder.

Garage placeras under respektive kvarter. Boendeparkering ska ske i garage medan parkering för besökare samt parkering för bilpoolsbilar kan ske som gatuparkering. Antalet platser för bilpoolsbilar dimensioneras som 0,012 plats/lägenhet. Boendeparkeringen ska förberedas för laddning av elfordon. Parkeringstalet för



boendeparkering är 0,5 plats/lägenhet och för studentlägenheter 0,1 plats/lägenhet. Det relativt låga parkeringstalet för bil motiveras av höga ambitioner i miljöproffsarbetet och den höga exploateringsgraden. För livsmedelsbutiken finns det möjlighet att i framtiden anordna cirka 60 parkeringsplatser i kvarterets garage

### *Tillgänglighet*

Vid planering, projektering och anläggande ska stadens riktlinjer i "Stockholm - en stad för alla" följas. Inom planområdet har eftersträvat att angöring kan ske inom 10 meter från entré. Tillgängligheten inom planområdet bedöms vara mycket god utan några svårforcerade höjdskillnader.

### ***Miljökonsekvens beskrivning – MKB***

SBK bedömer efter samråd med Länsstyrelsen av upprättad behovsbedömning att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. Planområdet är komplext och påverkas av flera miljöfaktorer t ex luftkvalité och buller från Norra Länken. Markföroreningar från tidigare industriverksamhet är en generell fråga för hela Norra Djurgårdsstaden. Positivt är läget alldeles intill Nationalstadsparken med stora natur- och kulturmiljövärden, i ett viktigt ekologiskt spridningssamband. Miljöfrågorna bör samordnas och redovisas i en regelrätt upprättad MKB.

### *Naturvärden*

Området saknar idag nästan helt naturvärden, förutom ett par grövre ekar i planområdets västra del. Då området gränsar till Nationalstadsparken, vars ekbestånd är ett av Sveriges sista sammanhängande ekstråk och därför av nationellt intresse, är det viktigt att stärka naturvärden och spridningsmöjligheter.

Området mellan södra och norra Djurgården har tidigare pekats ut som en och känslig länk avseende spridning av eklevande arter. De ekologiska spridningsvägarna är viktiga, framför allt för eklevande insekter som är beroende av död ekved och så kallade mulmekar. Idag utgör planområdet en barriär i spridningsvägarna. Om inga åtgärder vidtas kommer konsekvenserna av planförslaget att vara oförändrat i förhållande till nuläget. Planförslaget ger dock möjlighet att förstärka spridningssambanden genom plantering av träd och ängsvegetation i gator och det parkstråk som placeras mellan Hjorthagsberget och Uggleviksberget. Ytterligare åtgärder som till exempel utplacering av död ved och mulmholkar, planeras också i området för att stärka spridningssambandet. Totalt bedöms därför planförslaget ha en positiv effekt på naturvärdena.

### *Vattenmiljö*

Planområdet ligger på gammal industrimark vilket innebär att en exploatering och omvandling till bostadsområde kommer att innebära minskade föroreningshalter oavsett om dagvattnet kommer att renas eller inte. För Norra Djurgårdsstaden har en dagvattenstrategi tagits fram. De riktlinjer som tagits fram för dagvattenhanteringen innebär bland annat att dagvattnet skall fördröjas, lösningarna skall ha en





renande effekt och infiltration skall minimeras för att minska risken för spridning av eventuella markföroreningar. Genom föreslagen dagvattenstrategi bedöms både föroreningar till recipienten kunna minimeras och dimensionerande regn (mellan 2-årsregn och 10-årsregn) kunna hanteras. Planförslaget bedöms inte heller motverka uppfyllande av miljö kvalitetsnormen, att Lilla Värtan skall uppnå god ekologisk potential till 2021 och god kemisk ytvattenstatus till 2015.

Planen medför att bostadsbebyggelse anläggs i ett område som kan riskera att översvämmas. Med anledning av detta ställs ett antal krav på t.ex. lägsta golvnivå (regleras genom gatornas höjdsättning i detaljplanen) och ett ledningsnät anpassat till framtida vattenstånd i havet. Sammantaget bidrar kraven till att skapa en miljömässigt hållbar stadsdel och konsekvenser på ett framtida klimat bör vara minimerade till följd av en utbyggnad av planområdet.

#### *Landskapsbild/ stadsbild*

Den föreslagna bebyggelsen inom Ängsbotten avslutar den nya delen av stadsdelen Hjorthagen söder ut mot Norra Länken och Värtabanan. Bebyggelsen ersätter tidigare uppförd industribebyggelse men med en högre byggnadshöjd. Den nya bebyggelsen kommer att ”fylla ut” dalgången i högre omfattning än tidigare och den gamla sjöbottnen som brukats som slåtteräng krymper rent visuellt. Omvandlingen från industrikaraktär till föreslagen bebyggelse bedöms på lokal nivå medföra positiva konsekvenser för stads- och landskapsbilden. De upplevelsemässiga kvaliteterna kommer att öka jämfört med dagens situation.

På håll kommer den planerade bebyggelsen främst att påverka intrycket av landskapet sett från Storängsbotten, Lidingövägen och Norra Länken. Från de centrala delarna av Idrottsparken kommer endast delar av den nya bebyggelsen att skymta fram ovan Ryttsstadions tak, men fortfarande underordna sig intilliggande skogsbeklädd höjdrygg.

#### *Buller*

Bitvis kommer bullernivåerna från Norra Länken vara höga och överskrida 65 dBA (dygnsekivalent) vid fasad om inga åtgärder vidtas. Med bra planering av husen, såsom genomgående lägenheter, anpassad planlösning och lokala skärmar på balkonger kan dock en god ljudmiljö enligt avstegsfall B erhållas. Gemensam tyst uteplats kan anordnas på gården i samtliga kvarter.

#### *Farligt gods*

En riskbedömning har gjorts som belyser riskerna med farligt gods på Norra Länken och Värtabanan. De risker som analyserats är urspårning/avåkning, kollision och brand. Slutsatsen är att sannolikheten för att en olycka sker är mycket liten men att konsekvenserna i så fall kan bli mycket allvarliga. Den låga sannolikheten gör dock att inga särskilda åtgärder bedöms som nödvändiga.

#### *Luft*

Miljö kvalitetsnormen för PM10 kommer att överskridas inom Norra Länkens väg-



område samt ca 25-30 meter på båda sidorna om vägbanekant efter att Norra Länken har tagits i drift. Vid bebyggelsens fasad mot Norra länken bedöms halterna ligga i haltintervallet 40-49  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , strax under miljö kvalitetsnormens gränsvärde 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , räknat som dygnsmedelvärde av PM10. I grönområdet närmast mynningen bedöms halterna ligga över normen, inom haltintervallet 50-60  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  PM10 dygn. Osäkerheten i bedömningen är stor, främst beroende på bedömningen av mynningsutsläppets storlek samt hur utsläppet sprids i höjd och sidled.

Planförslaget bedöms i sig inte innebära en försämring för luftkvaliteten i området. Största konsekvenserna för människors hälsa uppstår i området närmast Norra Länken. Grönstråket avses närmast Norra länken ges en utformning så att människor inte stadigvarande vistas där, utan endast använder det för passage. Vidare avses luftintag för bebyggelsen närmast Norra Länken placeras på innergården, för att ytterligare minska risken för exponering av höga luftföroreningshalter. Därmed bedöms konsekvenserna för människors hälsa sammantaget bli måttliga/små.

#### *Djurhållning*

Hästverksamheten vid Ryttsarstadion ligger på ca 120 meters avstånd från de närmaste planerade bostäder. Verksamheten är utformad på ett sådant sätt att hästarna främst rör sig inom området, till stora delar avskärmat mot aktuellt planområde. Gödselhantering sker på södra sidan om stallet, vilket minskar risken för luktölaggenhet i riktning mot planområdet. Konsekvenserna för de boende inom planområdet i form av allergener och olägenhet i form av lukt och flugor bedöms sammantaget som liten.

#### *Konsekvenser för barn*

En övergripande barnkonsekvensanalys för programområdet togs fram under hösten 2008 och våren 2009. Studien visar att stadens planer för utvecklingen i Hjorthagen i sin helhet är tillfredsställande ur ett barnperspektiv. Även om den föreslagna stadsutvecklingen i Hjorthagen är positiv kvarstår ett antal aspekter som behöver åtgärdas för att förbättra situationen för dagens och framtidens barn och ungdomar i Hjorthagen. Dessa aspekter är mer övergripande och hanteras inom det fortsatta arbetet med programområdet.

## **Förvaltningens synpunkter**

### *Förskolan*

SDF har på ett tidigt stadium begärt fem avdelningars förskola i detta detaljplaneområde. KF har i budget för 2013 angett att ett förskoletal på 0,25 förskoleplats per lägenhet ska vara vägledande i nyproduktion. 570 lägenheter genererar i så fall 142,5 förskoleplatser motsvarande två förskolor à 4 - 5 avdelningar. Räknar man bort 340 studentlägenheter genererar återstående 230 lägenheter 57,5 förskoleplatser motsvarande en förskola med 3 - 4 avdelningar. Eftersom förskolebarn även förekommer i studentlägenheter är en **fem avdelningars förskola helt nödvändig i detaljplaneetappen**. Det motsvarar upp till 90 förskoleplatser.

Tidigt i planarbetet utreddes möjligheten att placera en förskola i fastighetens väst-



ra kvarter med gård på parken i detaljplanens västra hörn. Under planarbetet visade utredning av luftföroreningar i området att det inte var en lämplig placering av förskolegården. Man måste alltså lösa detta på något annat sätt i detaljplaneområdet. SDF vill understryka det är mycket viktigt att man utöver tusentals kvadratmeter för butiker och lokaler även löser förskolefrågan i detaljplanerområdet för att uppfylla 1 § Plan- och bygglagen (PBL) att främja ”goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö”

#### *Miljöfrågor*

Med anledning av de befarade miljöstörningarna från Norra Länken är det angeläget med åtgärder som kan minska luftföroreningar och buller. En riklig plantering av en flerskiktad vegetation i anslutning till tunnelmynningen är en sådan åtgärd. I SLB Analys bedömning av Ängsbotten nämns att det finns tankar om att möjliggöra stadsodling i det parkrum som bildas mellan bebyggelsen och Norra Länken/Värtabanan. SDF är positiv till stadsodling men menar att det kanske finns lämpligare placeringar för detta inom Norra Djurgårdsstaden.

SDF instämmer i att det är angeläget med de ekologiska spridningsvägarna i området.

#### *Övrigt*

SDF anser att parkmark inte bör tas i anspråk för en byggnad för cykelparkering. Marken för detta bör utgöra gatumark i detaljplanen eftersom Trafik- och renhållningsnämnden har ansvaret för cykelparkeringar i det offentliga rummet.

### **Bilagor**

1. Plankarta
2. Planbeskrivning