

Handläggare
Sofia Regnell
Telefon: 08-508 09 021

Till
Östermalms stadsdelsnämnd
2017-02-02

Detaljplan för Ängsbotten 6 i Hjorthagen

Remiss från stadsbyggnadskontoret, dnr 2016–02323

Förvaltningens förslag till beslut

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Christina Klang
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för i huvudsak bostadsändamål på mark som tidigare använts för industriändamål. Detaljplanen innehåller i sin helhet upp emot 500 lägenheter, varav cirka 290 studentbostäder och 70 hyresrätter. Dessutom omfattar planen en livsmedelsbutik samt mindre lokaler i kvarterens bottenvåningar. Planen innehåller även en ny vägsträckning av nuvarande Fiskartorpsvägen med ett nytt läge för vägbro över Värtabanan. Mellan bebyggelsen och Värtabanan anordnas ett parkstråk. Ytterligare ett kvarter med bostäder och verksamheter väntas på sikt planläggas öster om det aktuella. Behovet av förskola för denna etapp tillgodoses i och med byggandet av förskolan Jackproppen i Hjorthagsparken.

Förvaltningen konstaterar att detaljplaneförslaget är i linje med stadens övergripande planeringsinriktning och stadsutvecklingsområdets strategi att nyttja marken mer effektivt och skapa en tät och blandad bebyggelse.

Förvaltningen ser positivt på att ekar bevaras och att det parkstråk som planeras längs med Norra länken kommer att bidra till att förstärka det ekologiska spridningssambandet mellan norra och södra Djurgården. Förvaltningen ser också positivt på den nya bredare vägbron över Värtabanan som ger bättre plats för gång- och cykeltrafik.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har bjudit in bland annat Östermalms stadsdelsnämnd till samråd om förslag till detaljplan för Ängsbotten 6 i Hjorthagen. Synpunkter på detaljplanen ska ha inkommit till stadsbyggnadskontoret senast den 17 januari men förvaltningen har fått förlängd remisstid till den 3 februari.

Ärendet

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen ingår i ett större område som staden identifierat för övergripande stadsomvandling för blandad bebyggelse, Norra Djurgårdsstaden. Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för i huvudsak bostadsändamål på mark som tidigare använts för industriändamål.

Detaljplanen innehåller i sin helhet upp emot 500 lägenheter, varav ca 290 studentbostäder. Dessutom omfattar planen en livsmedelsbutik samt mindre lokaler i kvarterens bottenvåningar. Planen innehåller även en ny vägsträckning av nuvarande Fiskartorpsvägen med ett nytt läge för vägbro över Värtabanan. Mellan bebyggelsen och Värtabanan anordnas ett parkstråk.

Norra Djurgårdsstaden är ett miljöprofilerat stadsutvecklingsområde och i samband med denna detaljplan har särskilda miljökrav ställts på inblandade aktörer. Ambitionerna för stadsutvecklingen i detta område är höga, både för utvecklingen av stadens mark med parker, gator och torg och för utvecklingen av den privata kvartersmarken med byggnader och gårdsmiljöer. De övergripande målsättningarna är att skapa en stadsdel med stark attraktionskraft som präglas av god arkitektur och hållbarhet. Planområdet ligger i direkt anslutning till nationalstadsparken och kan dessutom påverkas negativt av flera omgivningstörningar, bland annat buller, risker och luftföroreningar från Norra länken och Värtabanan.

Stadsbyggnadskontoret har i ett tidigt skede genomfört samråd med Länsstyrelsen kring frågan om huruvida detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej. Slutsatsen är att planens påverkan, på grund av den komplexitet som området rymmer, kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(1987) 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ och att en miljöbedömning därför behöver göras. En övergripande miljökonsekvensbeskrivning för hela programområdet har tagits fram 2007. Till denna kopplas miljökonsekvensbeskrivningar, så kallade fördjupnings-PM, som fokuserar på för varje detaljplan relevanta frågor.

Läge, areal och markägförhållanden

Planområdet berör huvudsakligen fastigheten Ängsbotten 6, samt delar av Ängsbotten 9, Hjorthagen 1:1, Norra Djurgården 1:1 samt Norrmalm 5:1. Planområdet uppgår till drygt 2 ha. Planområdet ingår i ett större utbyggnadsområde som framgår av illustrationen på följande sida.



Programområdet Hjorthagen med planområdet utmärkt. Bild: Andersson Jönsson Landskapsarkitekter, reviderad av SBK 20161018.

Stockholms stad är lagfaren ägare till all mark inom det avgränsade detaljplaneområdet, utom Norra Djurgården 1:1 som ägs av staten och förvaltas av Kungliga Djurgårdens Förvaltning och Norrmalm 5:1 som ägs av staten genom Trafikverket. De nybildade bostadsfastigheterna kommer att upplåtas med tomträtt vid uppförande av hyreslägenheter samt säljas vid uppförande av bostadsrättslägenheter. Av lägenheterna är ca 70 bostadsrätter och resten hyresrätter.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan för Stockholm

Stockholms översiktsplan, Promenadstaden, antogs av kommunfullmäktige i mars 2010. I översiktsplanen tydliggörs behovet av förtätning och sammankoppling i och mellan Stockholms olika stadsdelar för att möta den fortsatta tillväxten i regionen. Stadsutvecklingsområdets markanvändning och utbredning bekräftas i den nya översiktsplanen och aktuell detaljplan överensstämmer därmed även med denna.

Kungliga Nationalstadsparken

Planområdet ligger i närhet till Kungliga Nationalstadsparken som är av riksintresse och skyddas av hushållningsbestämmelse i

miljöbalken 4 kap § 7. Kungliga Nationalstadsparkens gräns på land framgår av Promenadstaden, översiktsplan för Stockholm och ger vägledning för detaljplaneringen i det aktuella området. En fördjupning av översiktsplanen för Kungliga Nationalstadsparken antogs av kommunfullmäktige den 20 april 2009.

Program för stadsutvecklingsområdet 2001

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 visar hur området tillsammans med energi- och hamnanläggningar kan inrymma omkring 10 000 nya bostäder samt arbetsplatser för 30 000 personer. I programmet anges att området kring Hjorthagen ska användas för bostadsbebyggelse, med lokaler för kommersiell och social service i bottenvåningar.

Fördjupat program för Hjorthagen och miljökonsekvensbeskrivning 2007

Mot bakgrund av inkomna synpunkter under plansamrådet för den första detaljplanen i området, samt införandet av ny MKB-lagstiftning, beslutade stadsbyggnadsnämnden i november 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, med särskilda krav på bland annat samrådsförfarandet, har upprättats. Samråd kring MKB:n genomfördes under vintern 2007/2008 och revideringar genomfördes under våren 2008. Upprättad MKB avses ligga till grund för de detaljplaner som är nödvändiga för områdets omvandling. Avsikten är att till varje detaljplan inom området upprätta områdesvisa fördjupningar av MKB:n, så kallade fördjupnings-PM. MKB:n i sin helhet samt fördjupnings-PM till den aktuella detaljplanen utgör delar av planhandlingarna.

Beslut om miljöprofilering

Kommunfullmäktige beslutade i budget 2009 och i stadens miljöprogram 2008-2011 att Norra Djurgårdsstaden ska utvecklas som ett miljöprofilerat stadsutvecklingsområde. Ett program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden har godkänts i stadens berörda nämnder i september 2011 och väntas tas upp för godkännande i kommunfullmäktige i december 2016.

Miljökrav för bostäder och lokaler

För etappen har ett antal preciserade miljökrav för bostäder och lokaler tagits fram utifrån områdets miljöprofilering. Dessa miljökrav har godkänts av aktuella byggherrar i samband med markanvisningen. Bland annat eftersträvas en låg energiförbrukning i den nya bebyggelsen.

Markanvisning

Exploateringsnämnden anvisade den 20/10 2011 mark till Primula bostads AB och Wallenstam, samt den 19/1 2012 till Aros bostad AB.

Startpromemoria

Start-PM för detaljplaneläggning godkändes av Stadsbyggnadsnämnden 2016-03-15.

Upphävd detaljplan för kv Ängsbotten

Den nu aktuella detaljplanen innebär ett omtag av en tidigare framtagen och antagen detaljplan för kv Ängsbotten (dp 2011-10341). Denna detaljplan antogs i kommunfullmäktige 2014-02-17 men upphävdes till allra största delen av länsstyrelsen 2015-12-14. Det huvudsakliga skälet var att man beförde att den aktuella bebyggelsen skulle vara utsatt för externt industribuller från rängering på Värtans västra bangård, och därmed kunna utgöra ett hot mot trafikaneläggningen som är av riksintresse. Den västra delen av dp 2011-10341, som endast omfattade gatumark, vann laga kraft under 2016. För att förenkla tolkningen av detaljplanerna omfattar den nu aktuella detaljplanen även området med den laga kraftvunna delen av dp 2011-10341, som därmed avses att släckas ut av denna plan.

Förutsättningar

Befintlig bebyggelse

Planområdet saknar idag bebyggelse, utöver en pumpstation som avses bevaras och inordnas i ny bebyggelse. Öster om planområdet bedrivs livsmedelshandel i en låg byggnad utan stadsbildsmässigt värde. Även denna del väntas på sikt ges en högre exploatering och blandat innehåll. Norr om planområdet finns ny kvartersbebyggelse i ca sju våningar, med huvudsakligen bostäder, som är en del av stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden.

Natur

Mark och vegetation

Planområdet ingår i ett dalstråk och ligger rumsligt inpassat mellan UGGLEBACKENS och HJORTHAGSPARKENS vegetationsbeklädda höjddpartier. Huvuddelen av planområdet har utgjorts av ängsmark

som under hand har fyllts ut och bebyggts för industriell verksamhet. Planområdet har ursprungligen sluttat från väster ner till en lågpunkt i sydöst, men är idag relativt plant då det i huvudsak utgörs av bebyggd och hårdgjord mark. Öster och väster om planområdet finns skogsmark med värdefulla bestånd av grova ekar. I den västra delen av området, mot Ugglebacken, finns rester av villabebyggelse och stödmurar. I söder ansluter området till Storängens och Storängsbottens öppna parklandskap.

Naturvärden

Planområdet saknar i princip helt naturvärden, med undantag för ett par ekar i områdets västra del. I anslutning till planområdet finns områden med bland annat högvärdig ekvegetation. Området ligger inom ett område där de ekologiska spridningssambanden mellan norra och södra Djurgården behöver stärkas, och är därför av betydelse för naturvärden i området.



Flygfoto montage över planerad bebyggelse i Hjorthagen. Ängsbotten inom markerat område till höger i bilden.



Principskiss, övergripande stads- och landskapsrum.

Offentlig service

I Hjorthagen finns en 0-5 skola, Hjorthagsskolan. För stadsdelens framtida behov planeras en 0-9 skola i Gasverksområdet. Förskolor finns inom de tidigare etapperna Norra 1 och Västra, samt planeras att uppföras i Hjorthagsparken.

Gator och trafik

Gatunät

Området trafikförsörjs via Bobergsgatan och Madängsgatan. Stadens övergripande gatunät samt Norra länken nås antingen via Bobergsgatan som ansluter till Lidingövägen vid Ropsten eller via Bobergsgatan och Södra Fiskartorpsvägen och vidare mot city.

Gång- och cykeltrafik

Cykelvägar finns från området både mot Ropsten, city. Befintligt cykelstråk Roslagstull/Universitetet nyttjas dock i stor omfattning. Även sträckningen Ropsten mot KTH och city nyttjas.

Kollektivtrafik

Området trafikeras idag av busstrafik, linje 55, med sluthållplatser i Hjorthagen och Sofia samt linje 73 som går mellan Ropsten och Karolinska sjukhuset. Närmaste tunnelbanestation är Ropsten med uppgång Artemisgatan/ Jägmästargatan på ett gångavstånd cirka 800 meter från planområdet.

Planförslag

Planområdet utgör den avslutande etappen mot söder i den nya stadsbebyggelsen i Hjorthagen. Ambitionen är att utveckla en stadsdel som är en del av innerstaden med en stark attraktionskraft och en identitet som präglas av god arkitektur och hållbarhet. Stadsdelen ska innehålla ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser och service samt ha god tillgång till parker och rekreationsområden.

Inom Ängsbotten skapas två nya kvarter med en blandning av bostäder, livsmedelsbutik och mindre lokaler. Planen medger byggande av omkring 45000 kvm BTA med bland annat knappt 500 bostäder, varav 290 studentlägenheter. I kvarterens bottenvåningar ges utrymme för ca 2500 kvm handel i en stor livsmedelsbutik, samt ytterligare ca 550 kvm övrig lokalyta. Ytterligare ett kvarter med bostäder och verksamheter väntas på sikt planläggas öster om det aktuella planområdet. Ny parkyta skapas i ett stråk mellan bebyggelsen och Värtabanan. Planen innehåller även en ny vägsträckning av nuvarande Fiskartorpsvägen med en ny, bredare vägbro över Värtabanan, i princip i befintligt broläge.

Övergripande stads- och landskapsbild

Planförslaget markerar början på den nya bebyggelsen i Hjorthagen, sett från centrala staden, och innebär att en ny stadsfront skapas mot Idrottsparken. Kvarteren ligger inpassade mellan och underordnar sig Ugglebacken och Hjorthagsbergets höjdsträckningar, landskapsgestaltningen utgår från den grundläggande landskapsanalysen för området, där visuella samband i dalstråken och det historiska landskapets läsbarhet betonas. Det öppna stråket i landskapet bebyggs, men de skogsklädda höjdsträckningarna dominerar fortfarande landskapsbilden och utgör fond i de öst-västliga gatorna.

Samtidigt som den nya bebyggelsen är en tydlig förlängning av kvartersstrukturen i etapp Västra, direkt norr om planområdet, ges den en egen identitet: kvarteren öppnar sig i mindre släpp och gatu- och gårdsplantering gestaltas friare i anslutning till den karaktär som anges av de kraftiga ekarna i väster.



Axonometri från sydöst

Ny bebyggelse

Kvartersstruktur

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. Fasaderna mot Värtabanan har brutits i olika riktningar för att skapa en uppbruten bebyggelsfront med flera tydligt avläsbara volymer. Detta medför också att fasaderna inte bara riktas mot Värtabanan, utan också kan uppfattas från sidan i dalgången, från Norra länken och den bro som kommer att utgöra entrén till området. Byggnadshöjderna mot söder varierar mellan 7

och 15 våningar. Ett antal högre volymer möter det öppna landskapet, bland annat vid bron över Värtabanan och mitt i blickfånget för Norra länken.

Markanvändning

Kvarteren utformas för att rymma i huvudsak bostadsbebyggelse, i vilka bostadskomplement som till exempel garage under mark och gemensamma lokaler får inrymmas. Butiker och andra verksamheter får generellt anordnas i entréplanet. Mot Bobergsgatan och Madängsgatan skall lokaler med entré från gatan anordnas utmed minst en tredjedel av gatufasaden. I första hand avses lokaler placeras i väl exponerade hörnlägen. I det östra kvarteret skall en större butiksyta, livsmedelshall, anordnas. Denna yta ges dock en flexibel användning så att den även kan nyttjas för annan icke störande verksamhet. Kvarteren ges även bestämmelsen P (Garage under mark). Syftet med detta är att möjliggöra en eventuell 3-dimensionell fastighetsbildning där garage under mark utgör en egen fastighet.

Gestaltungsprinciper för bebyggelse

Gårdsmiljöer – grönytefaktor som verktyg i planeringen
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. De funktioner som eftersträvas med hjälp av grönska och hantering av dagvatten är att dämpa effekten av negativa klimatförändringar, att tillföra sociala värden i gårdsmiljön och att gynna områdets biologiska mångfald. Enligt miljökraven för denna etapp ska en lägsta grönytefaktor om 0,6 uppnås. För vidare information om verktyget se utredning om grönytefaktor.

Gårdarna skall huvudsakligen ges en privat karaktär. De ska utformas så att de innehåller en stor andel träd och grönska, bland annat med inslag av fasadgrönska eller gröna tak. På gårdarna ska utrymme för småbarnslek anordnas. Även ytor för utomhusvistelse på själva byggnaden är av stor betydelse, exempelvis kan gröna takterrasser eller gemensamma balkongterrasser anläggas.

Park

En ny parkyta skapas väster om den planerade bebyggelsen, på mark som tidigare utgjorts av Fiskartorpsvägen och angränsande industrimark. Här förlängs ängsmarkskaraktären och landskapets fallande linje fram till den nya gatusträckningen i ett enkelt möte med bebyggelsefronten. Landskapskaraktären länkas vidare i en mjuk ekplanterad slänt ner mot den nya parken. De ekar som växer intill den nuvarande Fiskartorpsvägen får en ökad symbolisk

betydelse för området i den samlande, gröna refugytan som skapas då Bobergsgatans körfält separeras.

I söder möter kvarteren Värtabanans rangerbangård och spårområde och Norra länkens tunnelmynning. Den smala gräsbevuxna parken som löper söder om kvarteren ger en grön ekologisk korridor mellan Ugglebacken och Hjorthagsbergets naturmark. Stråket, som med hänsyn till luftkvalitén, inte utgör primär vistelseyta, ger goda möjligheter att nå omgivande naturområden via trappor till Bobergsgatan i väster och via gång/cykelstråket i öster.

Ny bro

Den nya bron ges ett läge som ansluter till Fiskartorpsvägens informella karaktär, i princip vid nuvarande broläget. Med hänsyn till framkomligheten för såväl gång- och cykeltrafikanter som spårtrafik är den nya bron bredare och ligger något högre över järnvägsspåren än den befintliga. Tågtunneln som leder in under bron ges en relativt smal öppning, men dimensioneras för att kunna rymma ett framtida dubbelspår.

Trafik

Utformning av gator inom området

I enlighet med miljöprofilering av Norra Djurgårdsstaden utgår planeringen i området utifrån en trafikhierarki där gående och cyklister prioriteras högst sedan kollektivtrafik och varutransporter, sedan bilpooltrafik och sist de privata biltransporterna. I den fysiska miljön syns detta genom uppförandet av bra cykelbanor inom området med bra och tydliga anslutningar mot cykelstråk utanför området för att skapa god tillgänglighet till den centrala staden och andra målpunkter.

Förutsättningarna för de gående blir goda med breda trottoarer, attraktiva promenadstråk och god tillgänglighet. Trygghet för gående och cyklister prioriteras bland annat genom upphöjda korsningar, som sänker bilarnas hastighet, för att skapa tryggare passager över Madängsgatan.



Vy över Madängsgatan västerut (Nivå landskapsarkitekter). Föreslagen bebyggelse längs gatans södra sida har bearbetats till det nu aktuella planförslaget.

Kollektivtrafik

I takt med att området utvecklas avses bussförsörjningen förbättras primärt genom tätare turer och nya linjer. I planeringen har beaktats möjligheten att anordna stomlinjetrafik, på spår eller som buss, i området. Planerad hållplats för både buss och eventuell framtida stadsspårväg är förlagd norr om planområdet samt på södra sidan om den nya bron. Avstånd till hållplats från kvarteren i denna detaljplan blir mellan 100 och 300 meter.

Parkering

Området har höga cykelparkeringstal för bostäder och verksamheter, låga parkeringstal för bilar, samt planering för god tillgång till bilpoolsbilar. Bilpoolsparkeeringsplatserna förläggs i attraktiva lägen.

Cykelparkering

För att främja ett högt användande av cykel som transportmedel planeras en god tillgänglighet till cykelparkering. På kvartersmark anordnas cykelparkering till ett parkeringstal om 2,2 cykelparkeringar per lägenhet, 2,0 cykelparkering för studentbostäder.

Bilparkering

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 ca 0,1 plats/lägenhet. Det relativt låga parkeringstalet för bil motiveras av höga ambitioner i miljöprofilsarbetet och den höga exploateringsgraden. För dimensionering av besöksparkering inom området har parkeringstalet 0,1 bpl/lgh använts. Alla gator inom området har mer eller mindre besöksparkering längsgående utmed gata.

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. Lutningarna på lokalgatorna följer stadens riktlinjer. Dock blir det större nivåskillnader ut från området in mot staden där anslutning är via Bobergsgatans bro över Värtabanan. Höjden här kommer att landa på ca +11 m vilket gör att lutningen kommer att närma sig 5 % på några kortare sträckor. Vilplan och sittbänkar kommer att anläggas utmed dessa sträckor.

Boendeparkering sker i garage, alla trapphus har möjlighet till direkt access till garageplanet och i garagen finns möjlighet att anordna handikapplats inom 10 meter från entré. Den offentliga miljön, gator, torg och parker tillgänglighetsanpassas enligt stadens riktlinjer. Sopsugsnedkast samt miljörum nås inom högst 30 meter från entré.

Störningar och risker

Buller

Trafikbuller

Bullerskärmar kommer att sättas upp längs Norra länken med trots detta beräknas riktvärdena för ekvivalent ljudnivå överskridas vid fasader längs Bobergsgatan och mot Norra länken varför avstegsfall måste tillämpas inom området. Bitvis kommer bullernivåerna att vara mycket höga och överskrida 65 dBA (dygnsekvivalent) 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 erhållas inomhus. Byggnadsutformningen möjliggör även tillgång till uteplatser med god ljudmiljö.

Industribuller

Området är utsatt för externt industribuller från rangering av tåg på Västra bangården. Beräkningar visar att det buller som alstras vid rangering av tåg bedöms uppgå till högst ca 50 dBA ekvivalent nivå vid fasad, vilket är acceptabelt utifrån gällande riktvärden för externt industribuller. Dessa nivåer är av ringa betydelse i relation till det trafikbuller som alstras i området.

Farligt gods

En riskbedömning har gjorts som belyser riskerna med farligt gods på Värtabanan och Norra länken. 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 blir mycket allvarliga. För att minimera riskerna och undvika särskilda åtgärder i bebyggelsens fasadutformning har ett minimiavstånd om 35 m till Värtabanan tillämpats. Parkområdet mellan bebyggelsen och Värtabanan utformas så att det inte inbjuder till stadigvarande vistelse.

Luft

Miljö kvalitetsnormen för PM10 kommer att överskridas inom Norra Länkens vägområde samt ca 25-30 meter på båda sidorna om vägbanekant efter att Norra Länken har tagits i drift. Detta berör planområdet inom parkmark närmast Norra länken. Planförslaget bidrar inte till att miljö kvalitetsnormen för PM 10 överskrids. Miljö kvalitetsnormen klaras, då inga bostäder eller ytor för stadigvarande utevistelse placeras inom område där miljö kvalitetsnormen överskrids.

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. Läs mer i Det fördjupade programmet för Hjorthagen, tredje versionen maj 2009.

Tidplan

Samråd kv 4, 2016

Granskning kv 3, 2017

Godkännande SBN kv 4, 2017

Antagande KF kv 1, 2018

Beräknad byggstart kv 4, 2019

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen konstaterar att detaljplaneförslaget är i linje med stadens övergripande planeringsinriktning och stadsutvecklingsområdets strategi att nyttja marken mer effektivt och skapa en tät och blandad bebyggelse. Förslaget bidrar också till att uppfylla stadens bostadsmål till 2030.

Förvaltningen ser positivt på att ekar bevaras och att det parkstråk som planeras längs med Norra länken kommer att bidra till att förstärka det ekologiska spridningssambandet mellan norra och södra Djurgården. Det är viktigt att parkstråket planteras rikligt med varierat och flerskiktat växtmaterial så att vegetationens kapacitet att minska buller och rena luften blir maximal. Förvaltningen ser också positivt på den nya bredare vägbron över Värtabanan som kommer ge bättre plats för gång- och cykeltrafik, vilket kommer att förbättra kommunikationerna till och från området.

Bilagor

1. Plankarta
2. Planbeskrivning