

**Handläggare**  
Sofia Regnell  
Telefon: 08-508 09 021

**Till**  
Östermalms stadsdelsnämnd  
2017-02-02

## **Detaljplan för fastigheten Antwerpen 2 m.fl., Södra Värtan, del av Norra Djurgårdsstaden**

Remiss från stadsbyggnadskontoret, dnr 2015-08816

### **Förvaltningens förslag till beslut**

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande

Christina Klang  
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson  
avdelningschef

### **Sammanfattning**

Detaljplanens huvudsyfte är omvandla Södra Värtan till en tät, funktionsblandad och levande stadsdel. Detaljplanen möjliggör bland annat 1 900 lägenheter, 26 förskoleavdelningar, samt nya offentliga platser i form av nya parker och torg, tillgänglig kajpromenad, nya cykelbanor samt ett bad.

Förvaltningen är positiv till detaljplaneförslaget som innebär att ett hamnområde omvandlas till en levande stadsmiljö, som kan bli ett besöksmål för hela staden. Förslaget bidrar även till att stadens bostadsmål kan nås på sikt. Nämndens behov av förskoleplatser tillgodoses i förslaget och behovet av specialbostäder tillgodoses genom en gruppboende med sex lägenheter. Enligt äldreförvaltningens prognos finns det även behov av ett nytt äldreboende i Norra Djurgårdsstaden år 2026. Förvaltningen anser därför att det bör utredas vidare om detta ska planeras in i detaljplan Södra Värtan eller i kommande etapp Loudden.

De parker och gröna gator som planeras i området kommer att vara viktiga för de boende i den tätbebyggda stadsdelen och kommer utsättas för ett högt besöksstryck. Förvaltningen anser därför att det är viktigt att goda kopplingar med omkringliggande grönområden skapas samt att utvecklingen av den närliggande Finlandsparken genomförs innan inflytt i området. Finlandsparken ingår inte i detaljplaneområdet men kommer att vara ett värdefullt tillskott för de boende och de förskolor som planeras i området.

## Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har bjudit in bland annat Östermalms stadsdelsnämnd till samråd om förslag till detaljplan fastigheten Antwerpen 2 m.fl., Södra Värtan, del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet. Eventuella synpunkter på detaljplanen ska ha inkommit till stadsbyggnadskontoret senast den 10 februari 2017.

## Ärendet

### Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens huvudsyfte är omvandla Södra Värtan till en tät, funktionsblandad och levande stadsdel som utgör en naturlig förlängning av staden, ända ner till Lilla Värtans vattenrum. Den tillkommande bebyggelsen kommer att utgöra en ny vattenfront och entré till Stockholm och behöver på grund av sitt iögonfallande läge vara sammanhållen och utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Samma gäller där bebyggelsen möter andra stora offentliga rum såsom Södra Hamnvägen och parkrum. Ett annat syfte med detaljplanen är att så långt möjligt ge förutsättningar för grundläggande kvaliteter så att det blir trevligt att vistas i området och att det uppmuntrar till utevistelse och till att gå och cykla.

I kombination med hög utnyttjandegrad ställer detta särskilda krav på omsorgsfull utformning av det offentliga rummet, bebyggelsens bottenvåningar samt effektivt utnyttjande av byggnadernas olika delar, exempelvis taken. Att planområdet ligger i direkt anslutning till hamnverksamhet ställer särskilda krav på att bebyggelsen utformas för att klara krav för buller, inklusive lågfrekvent buller, och risker. Av den anledningen är bebyggelsens höjder noggrant reglerade för att fungera som bullerskärm åt varandra och ge tysta gårdar.

Lösningar för att klara bullerproblematik och andra tekniska krav såsom exempelvis låg energianvändning ska vara en integrerad del av byggnadernas utformning. Detaljplanen syftar också till följande: upphävande av det strandskydd som annars skulle återinträda; skydd av fyra byggnader som utgör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse; rivning av tre befintliga byggnader varav två är gulklassade (vilket innebär att de är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde) och en grönklassad (vilket innebär att de är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt) samt delvis rivning av en grönklassad byggnad; ge plats åt utbyggd kollektivtrafik på land och i vatten.

Detaljplanen möjliggör 1 900 lägenheter, 26 förskoleavdelningar, ca 125 000 kvm tillkommande ytor för kontor, centrumändamål och tillfällig vistelse (hotell) samt nya offentliga platser i form av ca 11 000 kvm nya parker och torg, 600 m tillgängliggjord kajpromenad, 2 000 m nya cykelbanor, 1 600 m nya vistelsegator, 600 m ny boulevard (huvudgata) samt ett bad.



Ortofoto från 2014 med planområdet markerat. Bangårdens och Värtabanans avgränsningar är schematiskt redovisade.

### Plandata

Planområdet är ca 22 hektar stort, ligger i stadsdelen Ladugårdsgärdet och ingår i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Södra Värtan ligger i den mellersta delen av stadsutvecklingsområdet, mellan Frihamnen och Värtahamnen. Stockholm stad är lagfaren ägare till all mark inom området förutom till följande fastigheter: Lybeck 2 och Ladugårdsgärdet 1:51 som ägs av AFA Fastigheter; Norrmalm 5:1 som ägs av Trafikverket.

### Tidigare ställningstaganden

#### Översiktsplan

I Översiktsplan för Stockholm ingår planområdet i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden som ska karaktäriseras av innerstadens kvaliteter och täthet, en utpräglad blandning samt av strategisk infrastruktur. I översiktsplanen framgår också att Norra Djurgårdsstaden ska utvecklas som ett av stadens miljöprofilområden och att sambanden mellan Norra Djurgårdsstaden och omgivande stadsdelar ska förstärkas.

### **Program för stadsutvecklingsområdet**

Ett program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden upprättades under 2001 och godkändes 2003. I programmet redovisas för Södra Värtan ny bebyggelse innehållande ca 4 00-1 000 bostäder och drygt 10 000 arbetsplatser. Bangården Värtan Östra och färjeläget vid Södra Kajen inom Södra Värtan förutsattes i förslaget finnas kvar.

### **Fördjupat program**

För planområdet upprättades 2012 Stad och hamn i samverkan – Fördjupat program för Södra Värtahamnen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Programmet godkändes 2013. Programområdet innefattade Värtapiren, kvarter Valparaiso och Södra Värtan.

### **Riksintressen**

#### **Stockholms innerstad med Djurgården**

Södra Värtahamnen ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården (MB 3 kap 6§). Södra Värtan har inte pekats ut som ett kärnområde, närmaste kärnområde är Gädesstaden. De delar i motiveringen till riksintresset som är relevanta för planområdet är de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsl och försvar, samt Stockholm som viktig sjöfarts- och industristad. Även i uttrycket för riksintresset pekas sjöfarts- och industristaden samt hamnanläggningar från skilda tider ut.

#### **Nationalstadsparken**

Planområdet ligger inte inom Nationalstadsparken, men behöver ändå förhålla sig till parken och dess bestämmelser kring åtgärder utanför parken. En åtgärd i områden som gränsar till Nationalstadsparken ska ske med utgångspunkt från att parkens natur- och kulturvärden inte får utsättas för påtaglig skada genom den prövade åtgärden. I propositionen 1994/95:3 står också att skyddet för Nationalstads- parken inte hindrar etablerade verksamheter inom eller intill Nationalstadsparken från att fungera och utvecklas i anslutning till tidigare ianspråkta områden.

#### **Stockholms hamnar**

Stockholms Hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut 2001 (MB 3 kap 8§). För Värtahamnen omfattar riksintresset färjetrafiken samt den järnvägsbundna trafiken med Finland. Värtabanan samt bangården Värtan Östra är därmed också delar av riksintresset. Riksintresset är inte statiskt, utan kan ändras exempelvis om verksamheten flyttar. Detta har

skett inom detaljplaneområdet där tidigare verksamhet flyttat ut på den numera utbyggda Värtapiren. De ytor som tagits i anspråk inom Södra Värtan har ersatts i motsvarande omfattning på Värtapiren. En ansökan om ändring av riksintresset Stockholms hamn har inlämnats till Trafikverket.

### **Kommunala beslut i övrigt**

#### Hållbar stadsutveckling

Kommunfullmäktige har beslutat att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett av stadens miljöprofilområden. Ett övergripande miljöprogram för hela stadsutvecklingsområdet godkändes av kommunfullmäktige 2010. Miljöprogrammet ligger till grund för separata handlingsprogram med hållbarhetskrav kopplade till respektive detaljplan och exploateringsavtal.

Ambitionerna avseende hållbart stadsbyggande för Norra Djurgårdsstadens har konkretiserats i fem strategier med stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål för områdets långsiktiga utveckling. Dessa beskrivs i dokumentet Program för hållbar stadsutveckling – Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid som i huvudsak godkändes i stadsbyggnadsnämnden 2016-09-22 och just nu är på väg till kommunfullmäktige för antagande.

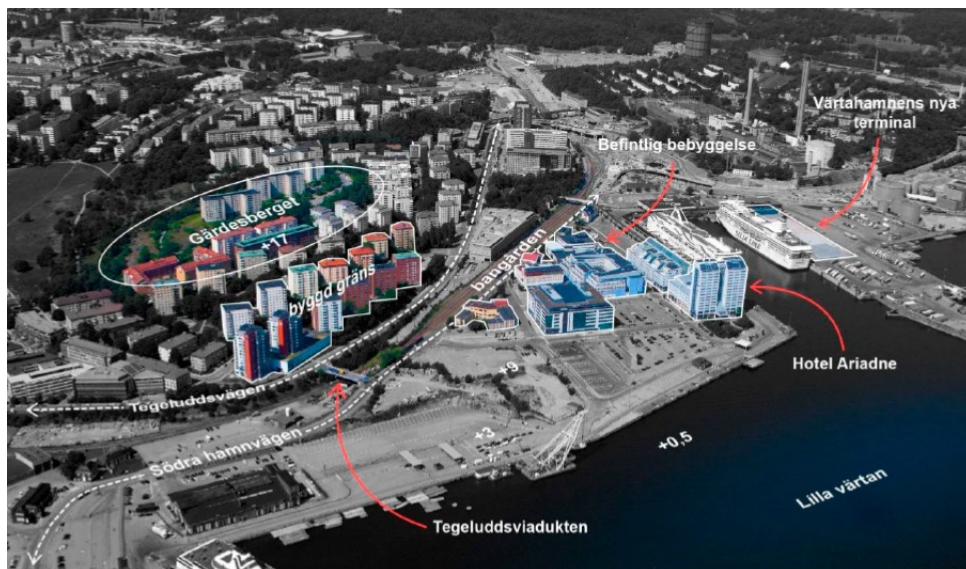
#### Förutsättningar

##### **Stads- och landskapsbild**

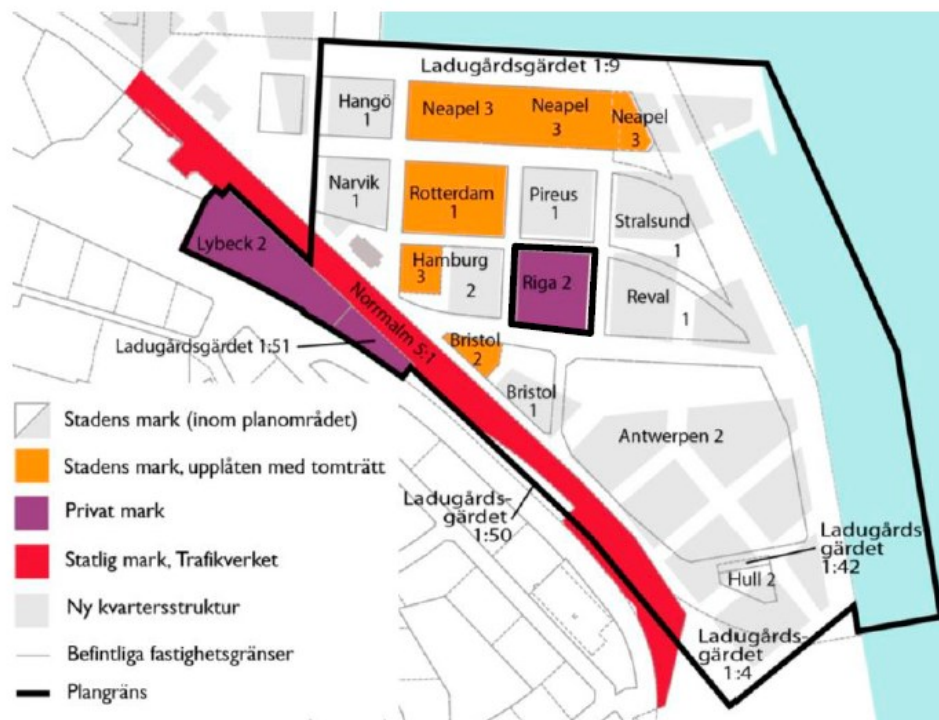
Planområdet vänder sig tydligt mot Lilla Värtans stora vattenrum – en fjärd med långa siktsträckor. I väster finns Gärdesberget som bildar en tydlig rygg mot hamnen och punkthusen på berget bildar en byggd gräns. Hotell Ariadne intill Södra Bassängkajen utgör ett landmärke i området. Den norra delen av planområdet är mer bebyggd jämfört med den södra delen. Värtahamnens nya terminal är ett tydligt inslag i stadsbilden från den norra kajen inom planområdet, Södra Bassängkajen.

Området är till största delen plant i de centrala delarna. Från Gärdet går en brant bergsvägg ned mot Tegeluddsvägen, som övergår i en slänt ned mot järnvägsspåren och Södra Hamnvägen. Bangården ligger 6 m under bron, Tegeluddsviadukten, som förbinder Södra Hamnvägen med Tegeluddsvägen. Topografien med Gärdesberget kombinerat med bangården innebär en påtaglig barriär till planområdet.





Flygbild över Södra Värtan sett från sydost med element viktiga för stads- och landskapsbilden markerade.



Markägoförhållanden

### Kulturhistoriska värden

En kulturmiljöutredning för befintlig bebyggelse och strukturer har tagits fram (Nyréns Arkitektkontor, 2015). Av den framgår att Södra Värtahamnens övergripande struktur och indelning i kvarter för både upplagsplatser och bebyggelse, kajlinjer samt gatu- och spårsträckningar, i stort är välbevarade än idag och styrande för dispositionen av området. Södra Värtahamnens verksamhet har karaktäriserats av föränderlighet över tid inom ramen för den fysiska grundstrukturen.

Med kulturmiljöutredningen (Nyréns Arkitektkontor, 2015) som grund har stadsmuseet under år 2015-2016 gått igenom bebyggelsen inom planområdet och klassificerat värdefulla byggnader. Inom planområdet finns fem kulturhistoriskt värdefulla byggnader som är grönklassade vilket innebär att de är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Tre byggnader är guldklassade vilket innebär att de är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

### **Loudden och containerhamnen**

Stadsutvecklingen inom Södra Värtan är i flera avseenden beroende av att verksamheter söderut avvecklas och flyttas.

#### **Nedläggning av oljehantering på Loudden**

På Loudden och i Frihamnen bedrivs idag vissa verksamheter som de närmaste åren kommer att avvecklas och omlokaliseras till andra platser i Stockholmsregionen. Ett PM (Beskrivning av förändringar av industriverksamheter på Loudden och Frihamnen, Exploateringskontoret 2016) har tagits fram som beskriver dessa frågor.

#### **Flytt av LNG-anläggning, flytande naturgas**

Inom Loudden finns en anläggning för LNG, flytande naturgas. Till anläggningen kommer dagligen två transporter med lastbil från Nynäshamn. Varje dag hämtar ett bunkerfartyg LNG och förser M/S Viking Grace på Stadsgården med bränsle. Anläggningen kommer att flyttas när övrig verksamhet på Loudden avvecklas, och en ny placering i Energihamnen föreslås.

#### **Flytt av containerhamn till Norvik**

På Norviksudden, strax norr om Nynäshamn, utvecklar och anlägger Stockholms Hamn en ny godshamn för containerfartyg. De allt större containerfartygen ställer större krav på hamnarna i form av tillräckligt djup och på utrustning för att hantera containrar på land. När hamnen i Norvik öppnar kan containerverksamheten i Frihamnen flyttas och området frigöras för annan verksamhet.

Även Värtabanan påverkas i och med att containertrafiken flyttar. Bangårdarna Värtan Västra och Värtan Östra används för rangering och uppställning samt för tågtransporter till Containerhamnen, Värtapiren och Energihamnen (Norra Värtahamnen). Värtan Västra moderniserades i samband med genomförandet av Norra Länken. Bangården Värtan Östra kopplar till ett industrispår som förser Containerhamnen i Frihamnen med tågförbindelse. Då

containerverksamheten flyttas till Norvik, kommer industrispåret inte längre ha någon funktion. Läget på den östra bangården är perifert i tågsystemet, anläggningen består av korta spårlängder som är svåra att utnyttja effektivt och bangården används sammantaget i liten utsträckning.

Med denna bakgrund har ett gemensamt arbete mellan Trafikverket och exploateringsnämnden påbörjats för att utveckla den västra bangården, med kapacitet jämförbar med dagens spårlösning, till förmån för en avvecklad östra bangård.

### **Planförslag**

Stadens vision för planarbetet är *I samklang med hamnen växer staden ner till vattnet i Södra Värtan.*



*Flygvy mot nordväst över planförslaget. Bild: AIX Arkitekter/Suteki studios.*

Stadsutvecklingen syftar till att omvandla planområdet till en integrerad del av staden genom att nya gator och stråk förbinder Södra Värtan med Frihamnen, Gärdet och kvarteret Valparaiso. Stadsstrukturen innebär en hög bebyggelsestäthet och ger underlag och förutsättningar för hållbara transportsätt, kommersiell service, befolkade stadsrum samt en effektiv markanvändning.

Södra Värtan kompletteras med ett stort tillskott av bostäder och en hög andel lokaler vilket tillsammans med befintlig hamnverksamhet, och övriga verksamheter, stödjer det stadsliv som möjliggörs tack vare blandningen av arbetsplatser, besökande och stadsutvecklingen syftar till att omvandla planområdet till en integrerad del av staden genom att nya gator och stråk förbinder



Södra Värtan med Frihamnen, Gärdet och kvarteret Valparaiso. Stadsstrukturen innebär en hög bebyggelsestäthet och ger underlag och förutsättningar för hållbara transportsätt, kommersiell service, befolkade stadsrum samt en effektiv markanvändning.

Södra Värtan får en tydlig och lättorienterad struktur med hög grad av offentlighet där gator och torg signalerar att alla är välkomna att vistas i denna miljö. Stockholm i stort får ett nytt ansiktsuttryck genom planförslaget när staden når ner till Lilla Värtans vatten, och skapar en ny entré till huvudstaden för de som anländer med båt.

Södra Värtan ligger mellan två hamnar – Värtapiren i norr och Frihamnspiren i söder. Det innebär behov av bullerskydd vilket är ett av motiven till att bygga högre, skyddande volymer närmast hamnarna. I stadsdelens inre, mot park och torg, är bebyggelsen lägre. Stadsdelen ska trots sin höga täthet upplevas som solig och ljus.

#### Mål och strategier

För att nå visionen *I samklang med hamnen växer staden ner till vattnet i Södra Värtan* har följande mål och strategier utarbetats.

#### **1. Levande stad och levande hamn**

Södra Värtan befolkas under större delen av dygnet genom att det liv befintliga verksamheter genererar tas tillvara och kompletteras med nya funktioner som bidrar med ytterligare närvaro och flöden av människor. De nya bostäderna utformas för att inte begränsa hamnens verksamhet.

#### **2. Ny entré till Stockholm**

Södra Värtan och dess vattenfront utgör en ny, värdig och välkomnande entré till staden för ankommande i båt.

#### **3. En del av staden med platser för alla**

Södra Värtan knyts ihop med omgivningarna och blir en integrerad del av staden. De offentliga rummen utformas utifrån önskemål från olika grupper i staden och skapar platser för möten där alla är välkomna.

#### **4. Historisk förankring och egen identitet**

Södra Värtans historia bevaras genom att hamnverksamheten lever vidare och genom bevarandet av värdefulla byggnader och gatustrukturer. Områdets nya bebyggelse är sammanhållen och utformningen är omsorgsfull och skapar en egen identitet och en hemkänsla.

### 5. Mänsklig skala i effektivt markutnyttjande

Ny bebyggelse skapar tillsammans med den befintliga en tät stadsstruktur där alla ytor i vertikala led utnyttjas intensivt. Detaljer och omsorg kring bottenvåningar gör det spännande för både barn och vuxna att röra sig i Södra Värtan.

### 6. Fotgängare i fokus

Oskyddade trafikanter prioriteras i Södra Värtan genom att gatustrukturen inom området utformas som gångfartsgator i en lättorienterad struktur där det är smidigast att gå eller cykla. Det är lättare att gå, cykla eller åka kollektivt än att ta den privata bilen.

### 7. Hållbara och kvalitativa lösningar

Innovativa lösningar skapas för en hållbar stadsdel. Bebyggelse, gårdar och offentliga rum byggs och anläggs med kvalitet och robusthet.

### Planstruktur och användning

Den föreslagna strukturen utgår från de befintliga byggnaderna och kajerna samt sträckningen för Södra Hamnvägen och bangården Värtan Östra. För den norra delen ger detta en rakt nord-sydlig och öst-västlig orientering av kvarteren medan kvarteren i den södra delen placeras längs med Södra Hamnvägen och bildar något vinklade kvarter som avslutas med oregelbundna kvarterslängder mot kajen.



*Illustrationsplan över planförslaget, plangräns markerad med streckprickad linje.  
Bild: Andersson Jönsson Landskapsarkitekter*

De nya gatorna från Södra Hamnvägen leder ner mot vattnet, området får på så vis en stark vattenkontakt i en lättorienterad

struktur. Stadsdelen utformas med tydliga stadsrum, det största är det centralt placerade torget som gradvis övergår till park ut mot vattnet. Den långa kajen utvecklas till ett upplevelserikt promenadstråk, som i norr vidgas till ett bassängbad som kommer att bli en viktig målpunkt i stadsdelen. Bebyggelsen utformas i en tät kvartersstruktur för att ge skyddade, tysta sidor mot buller från både gatu- och färjetrafiken.

I och med detta möjliggörs ett stort antal bostäder inom planområdet. Mot hamnbassängerna, och tillagda färjor, i norr och söder uppförs kontor för att klara bullerkraven och bebyggelsen ges en högre höjd för att skärma bakomliggande bebyggelse från störande ljud. De flesta tillkommande kvarteren innehåller i övrigt bostäder där handel och service inryms i bottenvåningarna och förskolor integreras i kvarteren. I nordost, något indraget från kajen uppförs ett högre kontorshus i ca 25 våningar, med lokaler för publikt ändamål i husets gatuplan.

Utformningen tar avstamp i de stadsbyggnadsprinciper som formulerats i Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden, t.ex. att funktioner ska blandas på kvartersnivå, fastighetsindelningen ska vara småskalig samt att bebyggelsen ska ha aktiva och öppna bottenvåningar.

### **Offentliga rum**

De offentliga rummen i stadsdelen kommer vara mycket viktiga mötesplatser för stadsdelens invånare, för boende i närområdet och andra besökare. Flera olika offentliga rum med varierande karaktärer planeras för att skapa miljöer och aktiviteter för olika målgrupper och behov i staden. Södra Värtan planeras för en tät bebyggelse och friytor i form av torg och parker är begränsade vilket ställer krav på att ytorna utformas attraktivt, funktionellt och hållbart. Det offentliga rummet ska berikas med konstnärlig utsmyckning. Ett övergripande program för Södra Värtahamnen har tagits fram, Konst och kretslopp, och ett fördjupat arbete för konst inom detaljplaneområdet har inletts i samarbete med Stockholm konst.

Norra Djurgårdsstadens miljöprofilering innebär att de offentliga rummen medvetet ska utformas för att främja hållbara och långsiktiga lösningar. Exempelvis är Södra Värtans gatustruktur generell och tål att enskilda fastigheter förändras över tid, och utformning och gestaltning av gator utgår från att främja ett hållbart resande – gående, cyklister och kollektivtrafik ges högre prioritet än motorfordon.

För parkerna, torget och badet kommer dialog om utformningen att hållas under samrådet för detaljplanen. Resultatet kommer att ligga till grund för gestaltningen som vidareutvecklas i det fortsatta planarbetet.



*Tidig visionsbild av Värtanparken. Bild: AIX Arkitekter.*

### **Gator och kajer**

Gatorna inom detaljplanen ges en grön karaktär som länkar samman områdets grönska. Södra Hamnvägen utgör ett stort och samlande gaturum där alla trafikslag ska inrymmas.

Södra Kajen binder samman områdets södra och norra delar och utvecklas till ett upplevelserikt promenadstråk. Södra Kajens del söder om Värtanbryggan kommer att nyttjas för hamnens verksamhet med hållplatser/tilläggningsplatser för båttrafik. I norr vidgas kajen till en plats med ett bad.

### **Torg, parker och bad**

I den centrala delen skapas stadsdelens största sammanhängande offentliga rum som genom tre delar sammanbinder Södra Hamnvägen med vattnet; från Värtantorget med intensivt stadsliv, via Värtanparken, till Värtanbryggan som byggs i vattnet med utblickar och angöring för båtar i kollektivtrafik.

Ett ingående värde för de två parkerna är att de ska få in grönska som bidrar till olika former av ekosystemtjänster som exempelvis ökad biologisk mångfald genom större artrikedom och vattenrening genom lokalt omhändertagande av dagvatten. En förutsättning för badet är att det blir ett bassängbad med tillfört och klorerat färskvatten då Lilla Värtans vatten inte uppnår godkänd vattenkvalité för bad.





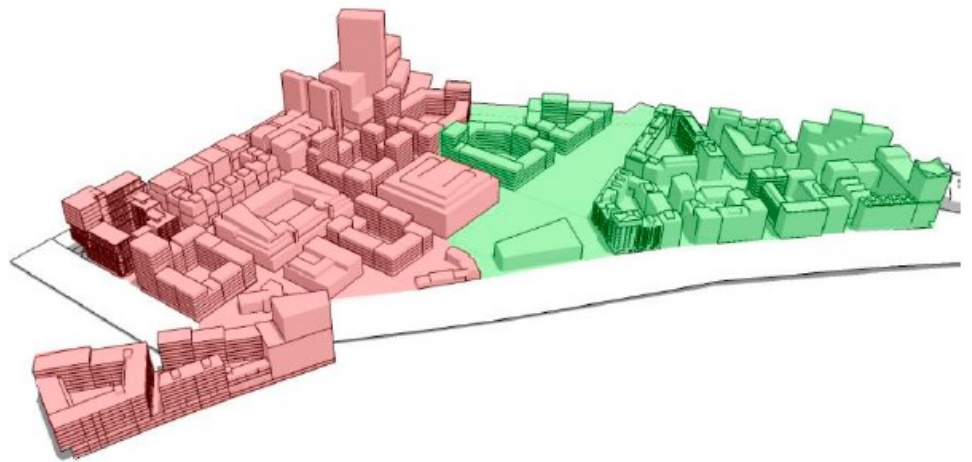
*Tidig visionsbild av badanläggningen. Bild: Andersson Jönsson Landskapsarkitekter.*

### **Bebyggelse**

Kvarter och gaturum utformas för att skapa attraktiva miljöer för boende, arbetande och besökare i stadsdelen. För att åstadkomma en hög utnyttjandegrad och samtidigt behålla den mänskliga skalan eftersträvas en variation i höjdskala inom respektive kvarter. Variationer i höjdskala används också för att skapa orienterbarhet inom stadsdelen och för att ge olika upplevelser i de olika stadsrummen.

Planområdet får tre tydliga bebyggelsefronter: längs nya huvudboulevarden Södra Hamnvägen, längs vattnet genom kajen i öster och norr samt kring torget och parken.

Inom planområdet finns i grova drag två olika karaktärer. Den södra delen är småskalig med stor andel vistelsegator, samma karaktär finns inom mellandelens östra kvarter runt den lilla parken, Saltparken. Mellandelens västra kvarter får en mer brokig karaktär och i den norra delen blandas befintliga kvarter med nya, och bostäder blandas med kontor inom samma kvarter. Gatorna har mer biltrafik här än i södra delen. Byggnadshöjderna är generellt högre med några riktigt höga uppskjutande volymer, och några låga volymer för att genom variation få en mer mänsklig skala.



*Bild från 3d-modellen på helheten som visar de två olika karaktärerna.*

Närmast huvudgatan Södra Hamnvägen och mot kajen föreslås husen ha en höjd om ca 7-9 våningar för att tydligt möta de storskaliga öppna rummen. För att ge stöd åt Södra Hamnvägen är byggnadshöjden enhetlig, med vissa uppskjutande delar och från vattnet följer stadssiluetten den etablerade höjdvariation som topografi och bebyggelse idag ger på håll, en skålförm.

Mot hamnbassängen i norr och söder uppförs kontorsbebyggelsen i ca 10-13 våningar för skydd mot buller från fartygen. I norr föreslås en högre byggnad i 25 våningar som kommer att utgöra en fond för kajpromenaden. Runt den stora centrala parken visar bebyggelsen en lugnare, mer höjdhomogen front i 5 våningar för att skapa ett solbelyst och generöst offentligt rum.

#### Gårdarna

Gårdarnas utformning bidrar till en stor del av kvarterets grönytefaktor (GYF). Där ingår gårdarnas viktiga uppgift att skapa platser för möten och utevistelse i olika former för att bidra till välbefinnande och samtidigt gynna den biologiska mångfalden och dämpa effekten av negativa klimatförändringar.

Gårdar kringgårdade av bostäder (som byggs av olika byggaktörer) ska uppfattas som en gemensam gård och samnyttjas. Hela gården avses ingå i gemensamhetsanläggning för gård för respektive kvarter. I vissa fall inrymmer kvarteret också en förskola, där reglerar plankartan att förskolegården ska vara minst 700 kvm vilket för fyra avdelningar motsvarar ca 10 kvm friyta utomhus per barn. Inom kvarter N har förskolan en egen byggnad med gård på taket som är minst 300 kvm, där regleras att förskolan ska ha ytterligare minst 400 kvm gård inom kvarteret. På gårdar med förskola är tanken att samutnyttjande ska ske så att förskolegården

kan användas av förskolan under de tider denna är öppen, men är öppen för övriga boende efter stängning.

#### **Taken**

Exploateringsgraden är hög och andelen friyta och gårdsyta begränsad. Därför behöver kvarterens gårdsytor kompletteras med takgårdar för utevistelse, exempelvis för lek, solbad, umgänge eller odling. Taken behöver också rymma en del andra hållbarhetsaspekter, exempelvis planteringar för dagvattenfördröjning, solpaneler eller solceller. Takens variation i höjd, innehåll och gestaltning formar ett varierat taklandskap som blir en viktig del av stadsdelens karaktär. På plankartan regleras att tak ska utföras med beträdbara gemensamma takterrasser för vistelse till minst 25 % av takets totala yta och att tak ska utföras växtbeklätt till ytterligare minst 25 % av takets totala yta.

#### **Service**

Fem förskolor á 4 avdelningar ska uppföras inom detaljplaneområdet inom kvarter G, I, M och N samt inom Lybeck 2. Till förskolorna ska det finnas en förskolegård på kvartersmark som med fördel kan samutnyttjas med boende. Detaljplanen reglerar att dessa förskolor ska vara minst 650 kvm inomhus och att förskolegårdarna ska vara minst 700 kvm. Inom kvarter K, L och R möjliggörs förskola för att kunna möta framtida behov.

Detaljplanen ger möjlighet att inrätta lokaler för centrumändamål i alla bottenvåningar, och ställer krav på detta i utpekade lägen längs med huvudgator och stråk samt i korsningar.

#### **Trafik, parkering och gatuutformning**

Gatustrukturen inom detaljplaneområdet är utformad för att vara robust och tydligt hierarkisk för att styra trafik till de gator som är mest lämpliga för detta, och freda andra gator. Ett nytt inslag är de så kallade vistelsegatorna som beräknas ha väldigt låga flöden av fordon och utformas med plats för grönska och människor.

Den nya gatustrukturen förutsätter att bangården Värtan Östra avvecklas. Den del av Tegeluddsvägen som idag går parallellt med Södra Hamnvägen kommer att tas bort och Tegeluddsvägen förbinds med Södra Hamnvägen i två nya korsningar, söder om kvarter Lybeck 2 och vid Magasin 1.

#### **Gång- och cykeltrafik**

Gångtrafik är prioriterat i Norra Djurgårdsstaden, därför är genheten för gående viktig och barriärer bör undvikas. Till omgivande

områden norr och söder om planområdet finns inga stora nivåskillnader och goda möjligheter till sammanlänkning finns. Svårigheten är att koppla ihop planområdet med de topografiska skillnaderna mot Gärdet, dit två kopplingar skapas i form av nya korsningar mellan Tegeluddsvägen respektive ”Gata Ett” och Södra Hamnvägen.

Generellt gäller att cykelparkeringarna ska vara såväl många till antalet som väl utformade för att vara enkla och uppskattade att använda. I första hand gäller att cykelparkering som täcker det behov som fastigheten genererar ska anordnas på kvartersmark. Utifrån byggaktörernas framtagna förslag finns 2,25 – 4,0 cykelparkeringar per lägenhet där ca 90 % är lokaliserade inomhus varav ca hälften i garage.

Det kommer även att behövas cykelparkering på allmän plats på några platser i området, främst kring målpunkter som badet och torget/parken. Exakt placering utreds i kommande skeden.

#### Kollektivtrafik

Den mest kapacitetsstarka kollektivtrafiken i området, stomtrafiken, kommer att trafikera i Södra Hamnvägen. Södra Hamnvägen planeras för separata kollektivtrafikkörfält som kan trafikeras av såväl spårvagns- som busstrafik. Inom planområdet planeras för en kollektivtrafikhållplats på Södra Hamnvägen strax söder om korsningen med Tegeluddsvägen. Ytterligare hållplats planeras strax söder om planområdet vid Magasin 1.

#### Bilparkering

Parkeringsnormen för bil är förhållandevis låg i hela området, och det är speciellt viktigt för kontor och handel, då det finns tydliga samband mellan tillgång till parkering på arbetsplatsen och andelen bilresor till arbetsplatsen. Parkeringstalen för bilparkering fastställs i handlingsprogrammen (Hållbarhetskrav vid markanvisning) och kan påverkas av hur mobilitetsindex tillämpas inom respektive kvarter. Utgångsvärdet är

- 0,5 plats/lägenhet + 0,06 platser för besöksparkering/lägenhet
- 0-4 platser/1000 kvm BTA (kontor)
- 0-6 platser/1000 kvm BTA (handel)

Gatorna i området är inte planerade för att tillgodose parkeringsbehovet utan planeras endast för angöringstrafik. All bilparkering hänvisas till nya och befintliga garage inom kvartersmark i området. För att minimera trafik inom området samt



för att öka möjligheten till samnyttjande ska garagen kopplas samman med varandra. Garagen utreds vidare men ingångsvärden har varit att de ska vara tillgängliga för allmänheten dygnet runt, att bilpoolsplatser ska inrymmas och att parkering för rörelsehindrade ska anordnas på kvartersmark, vilket sannolikt innebär att även denna parkering kommer att anordnas i garagen.

### **Samlad konsekvensbedömning**

Planförslaget innebär en stor förändring av området då det omvandlas från ett hamnområde till en sammanhängande stadsmiljö. Utifrån detta är det naturligt att detaljplanens genomförande bedöms få både positiva och negativa konsekvenser avseende stadsmiljö- och miljöaspekter.

Detaljplanen bedöms i framtiden miljökonsekvensbeskrivning, MKB (Sweco, 2016), få positiva konsekvenser avseende markföroreningar, vattenkvalitet, naturmiljö och klimatpåverkan. Detta genom att mark saneras, ytterligare dagvattenhantering etableras, naturvärden tillförs och att kollektivtrafiken utvecklas.

Vidare bedöms planförslaget av stadsbyggnadskontoret få positiva konsekvenser utifrån barnens perspektiv, trygghetsaspekter och stadsmiljöaspekter som exempelvis att befintliga barriärer försvinner. Stadsbyggnadskontoret vill lyfta fram att planförslaget möjliggör en omvandling som skapar stora värden för stadens befolkning med nya parker, torg, vistelsegator och ett bad. Allmänhetens kontakt med vattnet ökar och stora delar av kajlinjen görs tillgänglig.

Enligt MKB:n bedöms planförslaget riskera märkbart negativa konsekvenser avseende buller. Trafikbullret bedöms i MKB:n kunna hanteras så att trafikförordningens värden innehålls medan verksamhetsbullret bedöms kunna påverka människors hälsa negativt. Detta då det finns risk för förseningar av färjor som orsakar överskridande av riktvärden samt att det är svårt att säkerställa att lösningar genomförs som innebär att lågfrekvent buller dämpas. Stadsbyggnadskontoret vill framhålla att hamnens tillstånd bygger på ett maximerat scenario i användningen av Frihamnspiren och Värtapiren och att det är detta scenario som detaljplanen hanterar. I processen har stadsbyggnadskontoret lyft bullerproblematiken och ställt krav på att samtliga byggaktörer har akustiker som stödjer arkitekterna i arbetet så att byggnadsutformningen löser de bullerproblem som kvarstår trots att bebyggelsestrukturen i stort reducerar mycket av bullerspridningen.

## Tidplan

Samråd sker under perioden 2016-12-20 – 2017-02-10. Efter samrådet avses detaljplanen delas i minst två delar enligt illustrationen. Etapp 1 avses granskas under kvartal 4, 2017 och därefter godkännas i stadsbyggnadsnämnden och antas i kommunfullmäktige under kvartal 1, 2018. Etapp 2 planeras med ungefär ett års förskjutning jämfört med del 1.



Staden påbörjade under kvartal 4, 2016 arbeten med renovering av Södra Kajen. Dessa arbeten fortgår t.o.m. kvartal 1, 2018. Därefter följer schaktning och markrening, kvartal 3-4, 2018. Södra Hamnvägen sänks till rätt framtida nivå under denna tidsperiod. Kvartal 1-2, 2019 genomförs kulvertar för garagegenomfart, arbetsgator och markarbeten vid Värtanparken.

De första byggherrarna kan tidigast tillträda kvartal 3, 2019 och påbörja grundläggning samt garage- och källarplan. Byggherrarnas tillträde förutsätter att detaljplanen och fastighetsbildningen för etapp 1 har vunnit laga kraft. Produktionstiden för byggherrar i etapp 1 beräknas till minst 18 månader, vilket innebär att första inflyttning kan ske tidigast kvartal 2, 2021.

I Stockholm stads samordnade tidplanering kommer transporter med farligt gods från Loudden att upphöra senast årsskiftet 2019/2020 vilket är innan inflyttning av de första nya bostäderna i Södra Värtan enligt ovan.

## Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till detaljplaneförslaget som innebär att ett hamnområde omvandlas till en levande stadsmiljö med nya parker, kajer och ett nytt bad, som kan bli ett besöksmål för hela staden. Förslaget bidrar även till att stadens bostadsmål kan nås på sikt.

Förvaltningen har deltagit i planeringen av förskolor och nämndens behov av förskola i området tillgodoses genom fem nya förskolor à fyra avdelningar i de kvarter som ansetts vara lämpligast för förskoleverksamhet. I dessa kvarter är detaljplanebestämmelsen tvingande för anläggandet av förskola. Det är viktigt att förskolorna får tillgång till en egen gård och att detta säkerställs på kvartersmark. Stadsbyggnadskontoret har även möjliggjort för förskoleverksamhet i ytterligare tre kvarter, bland annat för en förskola där förskolegården skulle förläggas på ett tak, utifrån att behovet skulle bli större än vad prognosen säger. I dessa kvarter är dock inte detaljplanebestämmelsen tvingande, och enligt förvaltningens prognos kommer 20 avdelningar vara tillräckligt för att möta behovet.

Förvaltningen har också sen tidigare beställt en gruppbostad med 6 sex lägenheter i etapp två i detaljplanen för att täcka nämndens behov av specialbostäder. Enligt äldreförvaltningens prognos finns det även behov av ett nytt äldreboende i Norra Djurgårdsstaden år 2026. Det bör därför utredas vidare om detta ska planeras in i detaljplanen för Södra Värtan eller i kommande etapp Loudden.

Förvaltningen ser positivt på planeringen av parker som innehåller grönska som bidrar till olika former av ekosystemtjänster. Det är också positivt att kvarterens gårdar och tak utformas så att de bidrar till kvarterens GYF (grönytefaktor), vilken gynnar biologisk mångfald och dämpar effekten av negativa klimatförändringar samt att gatorna ges en grön karaktär som länkar samman områdets grönska. De parker och gröna gator som planeras i området kommer att utsättas för högt besöksstryck och ett stort slitage. Förvaltningen anser därför att det är viktigt att goda kopplingar med omkringliggande grönområden skapas samt att utvecklingen av den närliggande Finlandsparken genomförs innan inflytt i området. Finlandsparken ingår inte i detaljplaneområdet men kommer att vara ett värdefullt grönt tillskott för de boende och de förskolor som planeras i området.

### **Bilagor**

1. Plankarta – återfinns på Insyn
2. Planbeskrivning- återfinns på Insyn

Övriga planhandlingar finns att läsa på stadsbyggnadskontorets webbplats:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2015-08816>