



Handläggare: Ulrika Kvartoft Kruså
Telefon: 08-508 28 935

Till
miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-03-06 p.27

Samråd om fördjupat program för Södra Värtahamnen i stadsdelen Ladugårdsgärdet

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dnr 2009-19210-53

Förvaltningens förslag till beslut

1. Tillstyrka programförslaget under förutsättning att:
 - Vidare diskussioner om bostäder beaktar hamnens slutgiltiga bullervillkor samt resultat från kommunövergripande samverkan angående byggnation av bostäder vid hamnnära lägen.
 - Parkeringstalet för handelsetableringarna i området hålls lågt och åtgärder vidtas för att förenkla för kunderna att ta sig till området med kollektivtrafik, cykel eller gående.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen syftar till att på en mer konkretiserad nivå redovisa vilka strategiska frågor som behöver klargöras inför kommande detaljplanering. Stadens målsättning med Södra Värtahamnen är att utveckla en ny, blandad bebyggelse i området.

Miljöförvaltningen har följt framtagandet av både programhandling och MKB genom delaktighet i arbetsgrupper. Förvaltningen anser att programmet är väl genomarbetat när det gäller miljö- och hälsofrågor. Förvaltningen delar uppfattningen att bostäder bör

kunna prövas inom området men för att risken för konflikter med hamnverksamheten ska minimeras behöver den viktiga och strategiska frågan om buller klargöras. Även transportfrågorna är viktiga och bör utredas vidare.

Det är enligt Miljöförvaltningen av stor vikt att hamnens fortsatta verksamhet inte försvåras och att hamnens slutgiltiga bullervillkor därför måste beaktas innan bostädernas slutliga utformning beslutas. Utöver hamnens arbete pågår ett projekt mellan storstäderna Stockholm, Malmö, Göteborg och Helsingborg angående bullerproblematiken vid byggande av bostäder i hamnnära lägen. Vad dessa diskussioner leder fram till är intressant för hamnens framtida utformning av villkor samt fortsatt planläggning av Södra Värtan.

För att styra mot de högt satta miljömålen för området är transport- och energifrågorna avgörande. Det är nödvändigt att cykelvägar, cykelparkeringar, gångvägar samt kollektivtrafik prioriteras samtidigt som resor med bil begränsas. En utmaning i området blir att hålla parkeringstalet lågt för handelsetableringar och att vidta åtgärder som förenklar för kunderna att ta sig till området med kollektivtrafik, cykel eller gående. Klimatmålen innebär att enskilda byggnader behöver utformas så att de behöver tillföras minimalt med energi och dels med att enskilda byggnader ska kunna leverera överskott av energi som producerats i eller på byggnaden. Därutöver behöver byggnaderna orienteras så att huvuddelen av takfallen är riktade i gynnsammaste lägen för solinstrålning.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett program som anger utgångspunkter och mål för planeringen i Södra Värtahamnen, del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

Visionen är att Norra Djurgårdsstaden ska utvecklas till en miljöstadsdel i världsklass som bygger på ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden innefattar byggande av bostäder, lokaler och infrastruktur samt en daglig verksamhet i området med boende, hamnverksamhet, företagande, handel och service. De övergripande klimatmålen för Norra Djurgårdsstaden är:

- Norra Djurgårdsstaden ska utvecklas till en klimatpositiv stadsdel
- År 2030 är Norra Djurgårdsstaden fossilbränslefri
- År 2020 understiger CO₂-utsläppen 1,5 ton per person (CO₂-ekvivalenter)
- Norra Djurgårdsstaden är anpassad till kommande klimatförändringar

Det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen syftar till att på en mer konkretiserad nivå redovisa vilka strategiska frågor som behöver klargöras inför kommande detaljplanering. Stadens målsättning med Södra Värtahamnen är att utveckla en ny, blandad bebyggelse i området.

Ett antal ledord och nyckelbegrepp har identifierats som vägledande i planeringen:

- Stad och hamn i samverkan
- En levande, trygg och hållbar stadsdel i världsklass
- God tillgänglighet och integration i staden med effektiva kommunikationer
- Närhet till vattnet, staden och djurgårdslandskapet
- Goda förutsättningar för boende, arbete och service inom ramen för - en modern, attraktiv och funktionell stadsmiljö



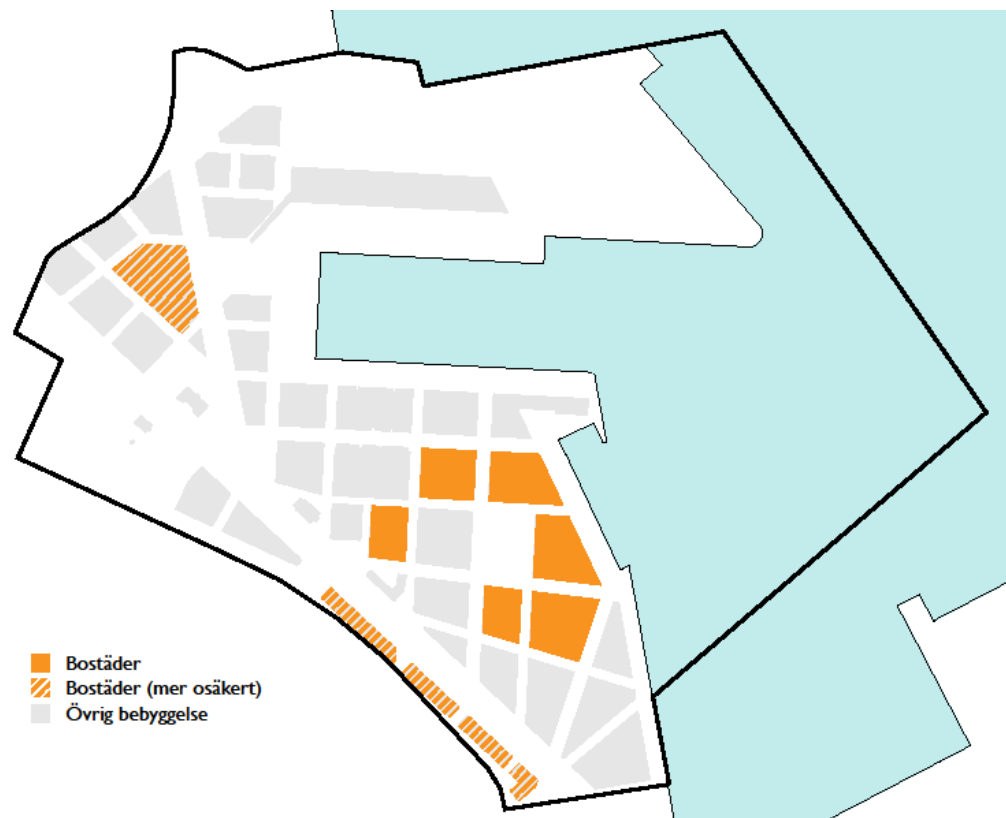
Programhandlingarna om Södra Värtan finns att hämta under www.stockholm.se

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen har följt framtagandet av både programhandling och MKB genom delaktighet i arbetsgrupper. Förvaltningen anser att programmet är väl genomarbetat när det gäller miljö- och hälsofrågor. Förvaltningen bedömer att bostäder bör kunna prövas inom området men för att risken för konflikter med hamnverksamheten ska minimeras behöver den viktiga och strategiska frågan om buller först klargöras.

Buller från hamnverksamhet

Att kombinera bostäder med hamnverksamhet kräver stora ansträngningar eftersom hamnverksamhet alstrar olika slags buller exempelvis vid lastning/lossning av fartyg, angoring, motorer och hjälpmaskiner, fläktar på fartygen samt rangering av gods.



Stockholms Hamn AB har fått tillstånd enligt Miljöbalken att bedriva hamnverksamhet (dom M1956-10). Till domen finns ett antal villkor kopplade till buller. Enligt Miljööverdomstolens dom ska Stockholms Hamn AB under en prövotid tillsammans med tillsynsmyndigheten (MHN) och Lidingö Stad utreda dels möjligheterna att minska bulleremissioner från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån



utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri samt, för lågfrekvent buller, riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus, dels förutsättningarna att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Resultatet av utredningarna samt förslag till åtgärder och slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom ett år från lagakraftvunnen dom. Under prövotiden och tills annat bestämts får buller från verksamhetsområdet inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder som frifältvärden än 55 dBA kl. 06-18, 50 dBA kvällar kl. 18-22 samt 45 dBA nätter kl. 22-06. Beträffande momentana ljud nattetid får 60 dBA inte överskridas. Detta är 5 dBA högre än Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller både för ekvivalent och momentan ljudnivå. Dessutom är nattvärdet en timme kortare och dagsvärdet en timme längre än Naturvårdsverkets riktvärden. Enligt domen ska Stockholms Hamn AB bland annat senast vid idrifttagande av kaj inom de hamnytor som tillskapas genom den tillståndsgivna verksamheten erbjuda elanslutning till rederier med annan linjetrafik än containertrafik. Inom övriga hamnytor ska hamnen senast två år efter lagakraftvunnen dom erbjuda elanslutning till rederier med sådan linjetrafik. För att fartygen ska kunna koppla in sig på landel krävs dock att investeringar och anpassningar även görs på fartygen.

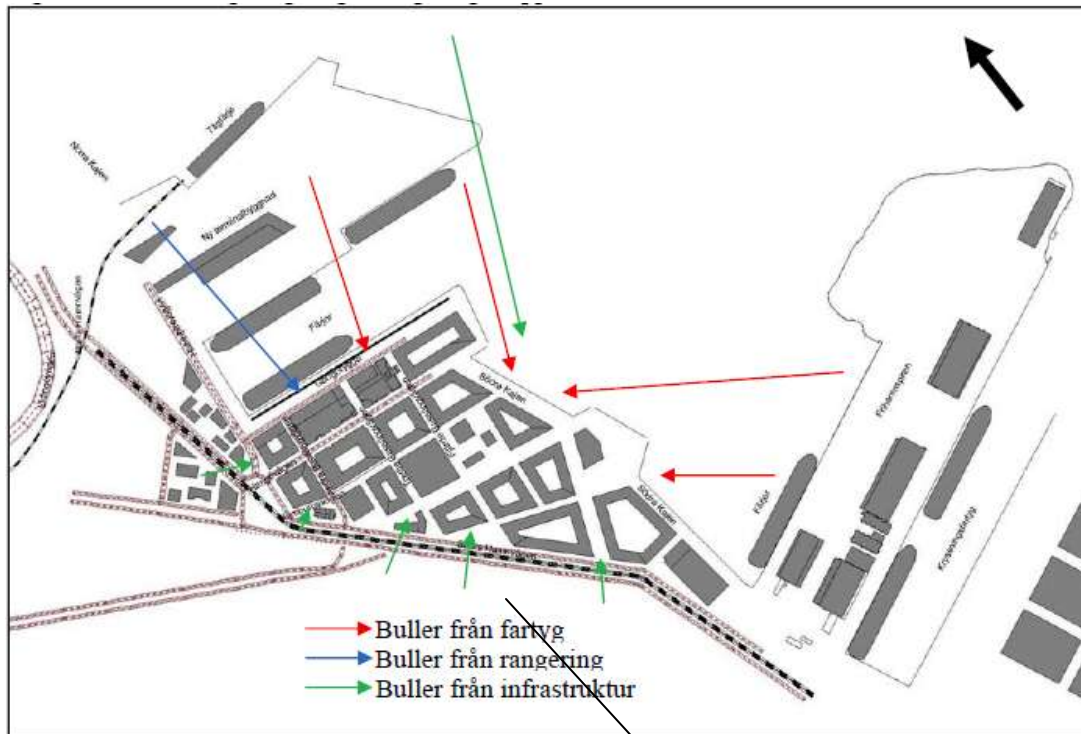
Domen är överklagad och har inte vunnit laga kraft. Det är av stor vikt att utredningen om möjligheterna att minska bulleremissionerna påbörjas snarast då resultatet är av stor betydelse för planeringen i Södra Värtan. De bostäder som planeras inom området kommer att ligga närmare hamnverksamheten än de befintliga, men här bör ändå finnas möjligheter att begränsa bullerexponeringen genom en väl genomtänkt utformning av bostäderna och åtgärder vid källan dvs. att begränsa hamnens buller. Det är enligt Miljöförvaltningen av stor vikt att hamnens fortsatta verksamhet inte försvåras eller hindras till följd av omvandlingen av området.

Ett projekt har påbörjats mellan Stockholm, Malmö, Göteborg och Helsingborg angående bullerproblematiken vid byggnation av bostäder i hamnnära lägen. Projektet "Stadens ljud- och samexistens och metodutveckling för ökad stadskvalitet" har erhållit medel från Delegationen för hållbara städer för att utveckla ett förhållningssätt till industrirelaterat buller som möjliggör goda ljudmiljöer i en tät och funktionsblandad stad. I de fyra städerna pågår stadsutvecklingsprojekt i hamnnära lägen med liknande bullerproblematik och ökad samverkan mellan städerna i denna fråga ger ökade möjligheter till bra lösningar av bullerproblematiken. Projektets slutsatser och resultat bör kunna ligga till grund för hamnens fortsatta arbete i samråd med miljöförvaltningen och Lidingö Stad med att ta fram förslag till slutgiltiga villkor för hamnens verksamhet och drift. Fortsatta diskussioner om bostäder i hamnen måste enligt förvaltning invänta slutresultatet av städernas projekt samt de slutgiltiga villkoren för hamnen.



I programhandlingarna refereras till Stockholms Hamn AB:s Vision 2015 som presenterades 2004 som ett försök att samordna hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov. I visionen anges Värtahamnen hantera Finlandstrafiken medan Frihamnen hanterar trafiken till och från Baltikum och Ryssland. Kryssningstrafiken till Stockholm hanteras både vid Stadsgårdskajen och Frihamnen. Vision 2015 bygger också på att den tyngre hamnverksamheten i området flyttas till andra hamnlägen i regionen. Containerterminalen planerar man att flytta till Norvik i Nynäshamn, samtidigt som frågan om omlokalisering av oljehantering vid Loudden inte har klargjorts. Det finns även planer på att flytta Cementa från Liljeholmen till energihamnen.

Programområdet inrymmer idag industrispår som försörjer hamnverksamheten vid Värtapiren och verksamheten vid containerterminalen och Loudden. I takt med omvandlingen av hamnverksamheten bedöms nuvarande system kunna omstruktureras och delvis avvecklas. Containerterminalen är planerad att flyttas 2015 och i samband med detta bedöms industrispåren som hanterar järnvägstrafiken till Frihamnen kunna avvecklas från Tegeluddsviadukten och söderut. Återstående behov av godstransporter till Frihamnen bedöms enligt programhandlingarna vara marginella jämfört med dagens transportarbete och bör kunna hanteras med vägtransporter. Detta skulle innebära att en bullerkälla i form av rangering och tågtrafik skulle försvinna från planområdet. Den rangering som kommer att krävas för verksamheten vid Värtapiren samt eventuellt vid Cementa och Energihamnen bedöms enligt programhandlingarna kunna rymmas inom bangården värtan västra. Förvaltningen vill betona att ansträngningar bör göras för att koncentrera rangeringen vid en bangård då detta skulle skapa en bättre bullermiljö för både befintliga och planerade bostäder inom området.



Bullerkällor när östra bangården är borttagen.

Rangering från
östra bangården
är borttagen

Enligt en rapport från Structor angående principer för bullerskydd i hamnnära lägen, framgår att hamnbullret vid Södra Värtan överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller och som mest sker detta under nattperioden, beroende på att riktvärdena för natt är lägst. Det är enligt rapporten inte troligt att den kvarvarande hamnverksamheten går att dämpa så mycket att riktvärdena för industribuller aldrig överskrids. Structor räknar upp ett antal förslag på hur man kan gå vidare med bullerproblematiken. Förslagen motsvarar lösningar som har använts vid trafikbuller, exempelvis att lägenheter får tillgång till tyst sida. Miljöförvaltningen vill först konstatera att denna tillämpning aldrig har prövats i sak, men anser ändå att förslagen till del kan användas som utgångspunkt vid fortsatta diskussioner inom ramen för projektet mellan storstäderna och senare inför framtagandet av förslag till slutgiltiga villkor för hamnen.

Transporter

För att styra mot de högt satta miljömålen för området är transportfrågorna avgörande. Cykelvägar, cykelparkeringar, gångvägar samt kollektivtrafik måste prioriteras och

privatesor samt arbetsresor med bil måste reduceras. Varje tillkommande parkeringsplats kopplad till arbetsplatser genererar dagligt trafikarbete så antalet parkeringsplatser och dess prissättning för brukaren kommer starkt påverka trafikmängderna i Norra Djurgårdsstaden. Studier visar att om parkeringsutbudet är stort och parkeringsavgiften subventionerad så har det nästan ingen betydelse hur bra kollektivtrafiken är, få väljer bort bilen. Det är dessutom vanligt att arbetspendlaren har dubbla incitament då pendlaren kan undvika eller reducera parkeringskostnaden vid bostaden genom att arbetspendla med bil. En utmaning i området blir att hålla parkeringstalet lågt för handelsetableringarna och att vidta åtgärder som förenklar för kunderna att ta sig till området med kollektivtrafik, cykel eller gående. Erfarenheter bör kunna hämtas från Liljeholmen där det idag finns ett köpcentrum med mycket god tillgång till kollektivtrafik med direktaccess från tunnelbana och buss in i köpcentret och med närhet till tvärbanan. Det parkeringsgarage med ca 900 p-platser som byggts i anslutning till köpcentret står i stora delar oanvänt, troligtvis p.g.a. den goda kollektivtrafikförsörjningen.

I programhandlingarna finns parkeringstal som är framtagna av Norra Djurgårdsstadens fokusgrupp för transporter.

- 0,5 parkeringsplatser/lgh för boende
- ≤ 4 platser/1000 m² BTA för arbetsplatser inklusive besöksparkering. För vissa enskilda situationer kan en högre norm om upp till 6 platser/1000m² komma att prövas

Miljöförvaltningen anser att dessa parkeringstal ligger på en rimlig nivå. Utöver dessa parkeringstal har det tillkommit 0,1 parkeringsplatser/lgh för besöksparkering till boende. Förvaltningen anser inte att det bör sättas något specifikt parkeringstal för besöksparkering utan att detta bör inrymmas i parkeringstalet 0,5 parkeringsplatser/lgh.

Dimensioneringen av parkeringsbehovet för handel kommer enligt programhandlingarna att utredas i varje enskilt fall. Anledningen till detta är att parkeringsbehovet varierar i hög grad beroende på vilken typ av handel det gäller.

Det är enligt förvaltningen positivt att det längst kajen planeras för hållplatser för båttrafik. Detta utgör ett bra komplement till kollektivtrafik med spårväg och buss som kommer att byggas ut inom området och leder till genomströmning av människor till gagn för butiker och folklivet i området.

I programhandlingarna framgår också att bilparkering främst kommer att ske under mark och att det endast kommer att finnas ett fåtal parkeringsplatser i ytläge. Gatumiljön kommer istället främst nyttjas för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt som rekreationsyta för boende och besökare. Detta är helt i linje med den framkomlighetsstrategi som Trafik- och renhållningsnämnden håller på att ta fram. Förvaltningen vill ytterligare lyfta vikten av att inom den täta stadsstrukturen möjliggöra nyttjandet av gatumiljön för växtbäddar för dagvattenhantering, rekreation m.m. För att underlätta detta kan komma att krävas att biltrafiken begränsas ytterligare till ett fåtal gator för att därmed frigöra ytor för annan användning.

Energi

Klimatmålen för Norra Djurgårdsstaden ställer stora krav på en låg energianvändning. Dessa mål uppnås dels med att enskilda byggnader utformas så att de behöver tillföras minimalt med energi och dels med att enskilda byggnader ska kunna leverera överskott av energi som producerats i eller på byggnaden. För att detta ska vara möjligt måste byggnaderna vara sammankopplade med lågtempererat fjärrvärmesystem. Till detta system ska det gå att både leverera och erhålla värmeenergi. Dessutom måste byggnadernas tak utformas så att de är förberedda för solfångare eller solceller samt att byggnaderna i fortsatt detaljplanering orienteras och läggs fast så att huvuddelen av takfallen är riktade i gynnsammaste lägen för solinstrålning.

Området kommer oavsett bostäder eller inte att vara högexploaterat och tätt. Konflikter mellan olika miljömål kan uppstå i valet mellan energiproduktion på taktytor och fasader och att genom en utvecklad grönytefaktor för området klimatanpassa byggnaderna med gröna tak. Förvaltningen vill betona vikten av att energimålen kan uppnås för miljöprofilområdet i sin helhet och förespråkar att det i detta programområde så långt möjligt ges plats för energiproduktion.

Klimatanpassning

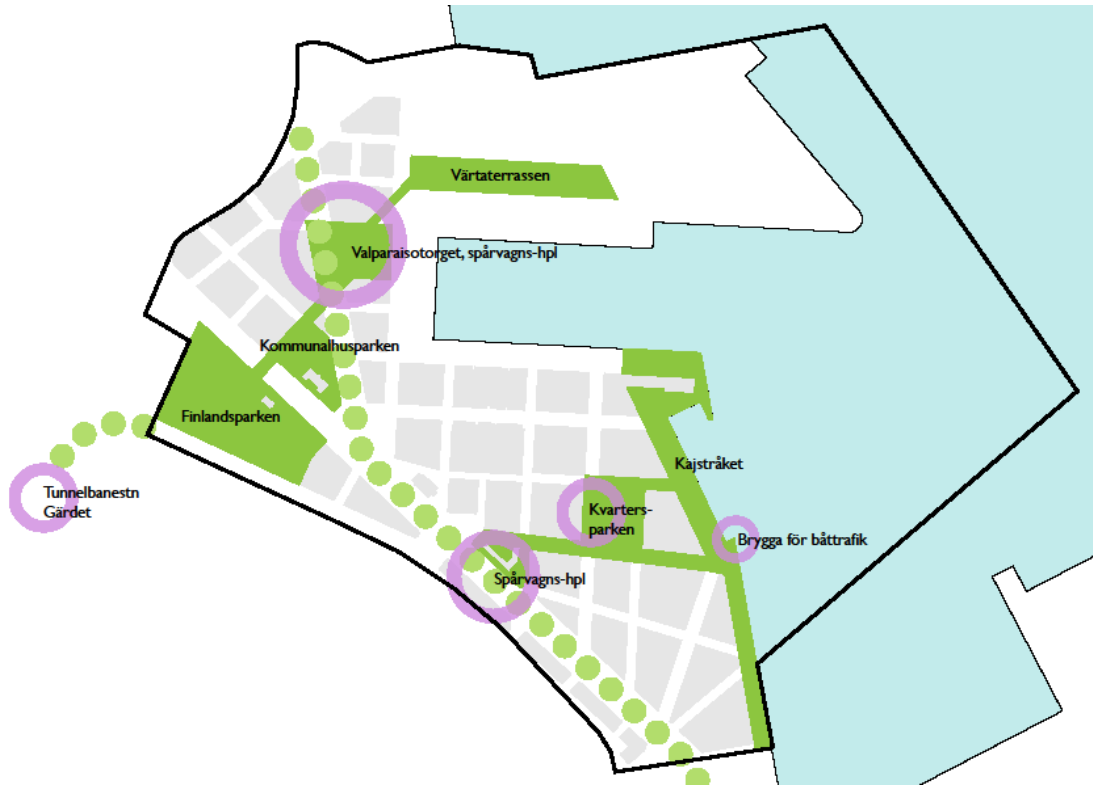
I MKB:n redovisas framtida översvämningsrisker. Förvaltningen anser att det tydligare bör redovisas hur höjdsättningen i Södra Värtan kommer att anpassas till framtida havsnivåhöjningar samt vilken tidshorisont anpassning görs för. Förutsättningarna i Stockholm är cirka en meter global havsnivåhöjning till år 2100 med reduktion för landhöjning på drygt en halv meter. Medelvattenstånd samt extrema vattenstånd bör redovisas, i MKB har endast medelvattenstånd redovisats. En rapport för höjdsättning och beräkning av laster bör tas fram för Södra Värtan. Rapporten som togs fram för Slussen (SMHI:s rapport nr 2011-62 "Havsnivåer i Stockholm 2011-2110:en sammanställning") bör vara utgångspunkt och anpassas för vindförhållanden vid Södra Värtan.

Byggnadsstruktur, täthet, höjd och byggnadsmaterial kommer att vara viktiga påverkande faktorer för klimatanpassningen av området eftersom de tillsammans med grönska är parametrar som påverkar lokalklimatet i hög grad.

Grönytor och rekreationsytor

Idag finns det inte mycket grönytor samt rekreationsytor inom programområdet då marken främst är hårdgjord och används för industri- och hamnändamål. I nära anslutning

till programområdet finns större rekreations- och grönområden tillgängliga i form av södra Djurgården och Gärdets sportfält. Inom programområdet skapas ett antal nya parker/stadsrum med olika karaktär.



Flera av parkerna/stadsrummen är för små för att uppfylla de ytkrav för kvarterspark och stadsdelspark som Stockholms parkprogram ställer som mål. Miljöförvaltningen delar uppfattningen i programmet om att det är ytterst viktigt att parkerna som planeras utformas med mycket hög kvalitet för att uppfylla många sociala värden. Här vill Miljöförvaltningen även betona vikten av att parkerna och parkstråken så långt möjligt vidareutvecklas i enlighet med programmet och utformas för att stödja den gröna strukturen mellan Norra och Södra Djurgården.

En grönytefaktor håller på att tas fram för Södra Värtan på motsvarande sätt som för Hjorthagen. Södra Värtan blir mycket tät. Tätheten gör att mycket av grönskan troligtvis kommer att hamna i gaturummen och på taken och denna grönska blir mycket viktig för att uppfylla funktionerna med klimatanpassning, ekologiska spridningsvägar och sociala värden.



Finlandsparken med dess ekbestånd utgör en viktig del av den ekologiska spridningskorridoren mellan Norra och Södra Djurgården. Målet är att Finlandsparken ska utvecklas till en stadsdelspark då behovet av detta är stort i närområdet. Miljöförvaltningen stödjer ambitionen om att göra parken till en stadsdelspark men vill poängtera vikten av att parkens ekbestånd bevaras och att ett ökat slitage av parken inte hotar dess fortlevnad. I det fortsatta planarbetet bör vidare utredas hur det kan skapas spridningsmöjligheter från Finlandsparken. Går detta att göras genom gator som knyts ihop med parker, eller kanske med taklandskapet?

SLUT