

Utlåtande 2014:14 RIII (Dnr 311-1875/2013)

Detaljplan för Ängsbotten 6 i stadsdelen Hjorthagen, Dp 2011-10341-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Detaljplan för Ängsbotten 6 i stadsdelen Hjorthagen, Dp 2011-10341-54
antas.

Föredragande borgarrådet Regina Kevius anför följande.

Ärendet

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 två bostadskvarter som rymmer drygt 500 lägenheter varav ca 300 studentbostäder. Planområdet utgör den avslutande etappen mot söder i den nya stadsbebyggelsen i Hjorthagen och innebär att en ny stadsfront skapas mot Idrottsparken.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden. Redogörelse för samtliga instansers yttranden, såväl inom som utom Stockholms stad, finns i bilaga 3, granskningsutlåtande.

Mina synpunkter

Under det närmaste decenniet beräknas Stockholms invånarantal växa till en miljon människor i kommunen och närmare tre miljoner i den omgivande regionen.

Norra Djurgårdsstaden är ett av de största stadsutvecklingsarbetena i modern tid och knyter an till Stockholms ambition att växa i centrala lägen där gammal industrimark omvandlas till nya stadsmiljöer. När den nya stadsdelen står färdig kommer den att rymma 12 000 nya bostäder och 35 000 nya arbetsplatser.

Vid Stockholms universitet och högskolor utbildas framtidens arbetskraft. Vi arbetar hårt och målmedvetet för att skapa fler bostäder för studenter och här skapas 300 studentbostäder med ett attraktivt läge nära Stockholms universitet, Kungliga Tekniska högskolan och Karolinska institutet. Stadsdelens miljöprofil och närhet till kommunikationer och lärosäten har haft en särskild påverkan på parkeringsnormen för studentbostäderna.

Detaljplanen innebär att en förskola avses inrymmas i ett av kvarteren. Det är angeläget att noga beakta eventuellt ytterligare behov av förskolor i samband med det fortsatta planarbetet för Norra Djurgårdsstaden.

Detaljplanen bidrar till att skapa en sammanhängande stad, där de upplevda avstånden krymper genom att vi bygger samman områden som blivit åtskilda av barriärer, där stadsdel efter stadsdel knyts samman till en sammanhängande väv av kvarter. Jag är övertygad om att detta tillägg kommer att bli en mycket attraktiv boendemiljö och föreslår kommunfullmäktige att anta förslaget till detaljplan.

I övrigt hänvisar jag till stadsbyggnadsnämndens utlåtande.

Bilagor

1. Plankarta med bestämmelser
2. Planbeskrivning
3. Granskningsutlåtande
4. Samrådsredogörelse
5. Fördjupning av MKB, reviderad

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för Ängsbotten 6 i stadsdelen Hjorthagen, Dp 2011-10341-54 antas.

Stockholm den 5 februari 2014

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Regina Kevius

Ulrika Gunnarsson

Ärendet

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 två bostadskvarter som rymmer drygt 500 lägenheter varav ca 300 studentbostäder. Planområdet utgör den avslutande etappen mot söder i den nya stadsbebyggelsen i Hjorthagen och innebär att en ny stadsfront skapas mot Idrottsparken.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013

1. att godkänna förslaget till detaljplan,
2. att antalet parkeringsplatser för studentbostäderna i bygglovskedet ska nedsättas till det minimum som tillgänglighetskraven föreskriver,
3. att överlämna ärendet till kommunfullmäktige för antagande,
4. att därutöver anföra följande:

Det är viktigt att den täta staden utvidgas och förslaget är ett bra exempel på hur gammal industrimark kan få nytt liv i och med att nya bostäder och verksamhetslokaler byggs.

Stadsdelens miljöprofil och närhet till kommunikationer och lärosäten ska avspeglas i ett avsteg från parkeringsnormen för studentbostäderna. För dessa ska antalet parkeringsplatser, med undantag för det antal som tillgänglighetskraven föreskriver, nedsättas till noll. Nämnden vill också understryka vikten av sitt tidigare ställningstagande, att andelen bostäder, framförallt studentlägenheter, inte minskar i relation till den numerär som presenterats i samrådsskedet. Ställningstagandena om parkeringsplatser och bostadsnumerär ska utgöra förutsättningar i det kommande bygglovskedet.

Stadsbyggnadsnämnden har under processens gång uppmärksammat kontoret på vikten av att planen måste säkra möjligheten för alla att vistas i parken söder och väster om bebyggelsen. Efter plansamrådet bearbetades gestaltningen av parkstråket längs Värtabanan i syfte att skapa en park som stärker de ekologiska spridningsfunktionerna och till viss del avskärmar Norra länken och Värtabanan. Vi finner fortsatt

att parken ska utformas inbjudande, med aktivitetsytor, bänkar och promenadvägar så att den är och upplevs som öppen och tillgänglig för allmänheten.

5. samt att omedelbart justera paragrafen.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Kvarteret Ängsbotten är en del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Planområdet utgör den avslutande etappen mot söder i den nya stadsbebyggelsen i Hjorthagen. Stadsdelen ska innehålla ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser och service samt ha god tillgång till parker och rekreationsområden. Detaljplanen utgör en förlängning av tidigare planlagda kvarter i området och syftar till att möjliggöra bebyggelse för i huvudsak bostadsändamål på mark som tidigare använts för industri- och handelsändamål. Exploateringsnämnden har anvisat mark till tre byggherrar i området: Aros Bostadsutveckling, Wallenstam och Primula.

Planförslaget

Planförslaget innehåller två bostadskvarter som rymmer drygt 500 lägenheter, varav ca 300 studentbostäder, en dagligvaruhandel samt mindre lokaler för annan verksamhet i bottenvåningarna. I ett av kvarteren avses en förskola att inrymmas. Förslaget innehåller även en ny vägsträckning av nuvarande Fiskartorpsvägen med ett nytt läge för vägbro över Värtabanan. Mellan bebyggelsen och Värtabanan anordnas ett parkstråk.

Planförslaget markerar början på den nya bebyggelsen i Hjorthagen, sett från centrala staden, och innebär att en ny stadsfront skapas mot Idrottsparken.

För att minska intrycket av bebyggelsemur ges den nya stadsfronten en variation i byggnadshöjder, med mellan 6 och 15 våningar. Avsikten är att skapa en karaktärsfull bebyggelse vid entrén till Hjorthagen. En 15 våningar hög markör placeras i blickfånget från Norra länken, i mötet med idrottsparkens öppna ytor. Längs Madängsgatan utförs byggnaderna huvudsakligen i 7 våningar för att möta den planerade bebyggelsen i etapp Västra. Ett par högre, solitära volymer i ca 10 våningar bryter detta mönster. Runt de högre byggnaderna skapas öppningar i kvarteren som skapar variation i gatubilden och ger möjlighet att berika gatumiljön med ljusinfall och kvartersgrönska. Bebyggelsens gestaltning avses utvecklas i ett kvalitetsprogram som skall tas fram som stöd för kommande bygglovhantering och godkännas av Stadsbyggnadsnämnden.

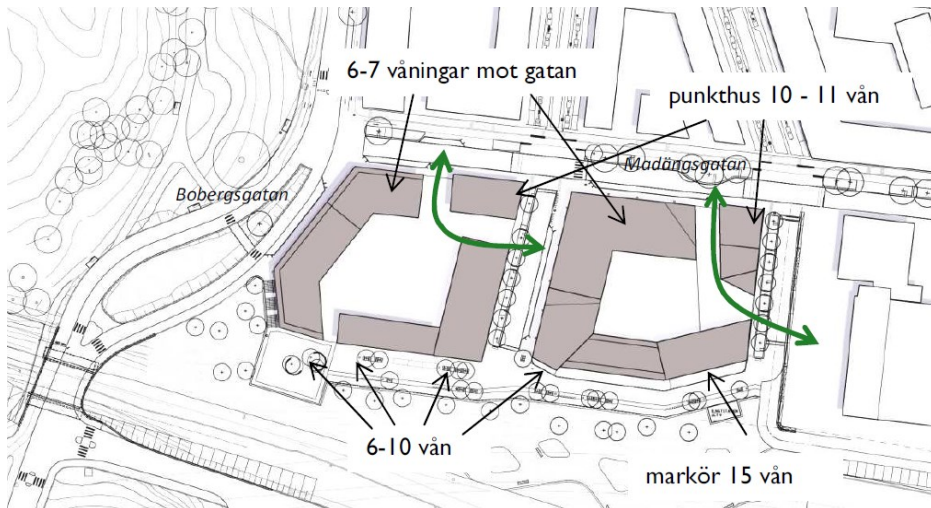


Bild: Illustrationsplan över planerade byggnadshöjder



Bild. Den nya bostadsbyggnaden sedd från söder. Illustration: (BSK arkitekter)



Bild: Illustrationsplan över planerad bebyggelse och park (AJ landskap)



Bild. Entrén till området från söder, med eken i blickfånget. (Nivå arkitekter)

Söder och väster om bebyggelsen planeras en ny park, som ansluter till angränsande natur- och ängsmarkskaraktär inom Nationalstadsparken. Bobergsgatan planeras med en ny vägsträckning, med bättre utrymme för gång- och cykeltrafikanter. De äldre, grova 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. Gatan mellan bebyggelse och park rymmer träd och sittplatser i den del som ligger längst bort från Norra länken.

Butikslokaler anordnas i bottenvåningarna mot områdets huvudgator,

Bobergsgatan och Madängsgatan och i det östra kvarteret ges utrymme för en stor livsmedelshall.

Konsekvenser för miljön

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer i samråd med länsstyrelsen att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(1987) 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning har gjorts. I första hand är det frågor som berör bostädernas placering i närheten av Norra länken och Värtabanan som har krävt noggrannare studier. Frågor som särskilt hanteras i MKB-PM enligt Plan- och bygglagen samt Miljöbalken är buller, luftkvalitet, risker, naturmiljö samt stads- och landskapsbild. Även konsekvenser under byggskedet redovisas i MKB-PM. Övriga miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Planprocessen

Programsamråd

Ett program för planering av området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen och Loudden utarbetades under 2001 och har varit föremål för samråd. I programmet visas hur området tillsammans med energi- och hamnanläggningar kan inrymma omkring 12 000 bostäder och arbetsplatser för 30 000 personer med en utbyggnad över en 20-årsperiod. Programmet redogör också för vilka trafiksystem som behövs, t.ex. Norra länken. Stadsbyggnadsnämnden godkände den 12 juni 2003 kontorets redovisning och beslutade gå vidare i planeringen för bl.a. Hjorthagen.

Plansamråd

Plansamråd hölls under perioden 20/11 2012 – 10/1 2013. Planförslaget visades i Tekniska nämndhuset och Hjorthagens bibliotek under samrådstiden samt skickades ut till berörda remissinstanser, sakägare samt intresseföreningar. Samrådsmöte i hölls den 5 december 2012 i Medborgarhuset i Hjorthagen. Planförslaget innehöll ca 570 bostäder, varav 340 studentbostäder.

Redovisning i stadsbyggnadsnämnden

Samrådet redovisades i stadsbyggnadsnämnden den 23 maj 2013. Under samrådet lämnades 22 yttranden. Flera remissinstanser var negativa till planförslaget och framför synpunkter, framför allt vad gäller hanteringen av buller, risk och luftkvalitet i förhållande till Norra länken och Värtabanan. Synpunkter inkom även på förslagets gestaltning. Bland annat ansågs byggnaderna var för höga.

De sakägare som yttrat sig är tomträttshavaren till grannfastigheten Ängsbotten 8 (MOFAB, Martin Ohlsson Fastighets AB) och Kungliga Djurgårdens Förvaltning (KDF) som båda lämnat synpunkter på hur förslaget inverkar på deras fastigheter. KDF är kritiska till samrådsförslagets Länsstyrelsen bedömde att ett genomförande av planen är förenlig med riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården men att

fördjupade studier avseende förslaget påverkan behövde genomföras. För Kungliga nationalstadsparken påpekades att planhandlingarna och MKB behövde kompletteras innan en slutlig bedömning kunde göras huruvida påverkan är förenlig med de skyddsbestämmelser som finns. Samrådsyttrandena pekade också på behovet av kompletterande analyser av buller, risk och luftkvalitet.

Med anledning av inkomna yttranden föreslog kontoret att förslaget skulle omarbetas med ett nytt läge för bron över Värtabanan och en sänkning av den 15 våningar höga byggnaden till ca 10 våningar. Därutöver skulle möjligheten att placera en förskola i kvarteret säkerställas.

Stadsbyggnadsnämndens beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslöt att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut men med ett tillägg från ordföranden Regina Kevius m.fl. (M), vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), Björn Ljung (FP), Christer Mellstrand (C) och Erik Slottnér (KD). Tillägget gick i korthet ut på att:

- inte minska antalet nya bostäder jämfört med samrådsförslaget, framför allt studentbostäder. Detta kan till exempel ske genom en större variation i höjderna.
- byggnadernas gestaltning och deras arkitektoniska uttryck utvecklas vidare.
- parken ska utformas inbjudande, med aktivitetsytor, bänkar och promenadvägar.

Bearbetning av detaljplanen inför granskning

Efter ställningstagande i stadsbyggnadsnämnden genomfördes kompletterande buller och riskanalyser, med hänsyn till inkomna synpunkter under samrådsskedet. Dessa utredningar föranledde ytterligare justeringar av detaljplanen. Dessa utredningar, tillsammans med stadsbyggnadsnämndens beslut, föranledde en omarbetning av detaljplanen enligt följande:

- Läget för ny bro över Värtabanan omarbetades.
- Volymerna omarbetades för att anpassas till den nya vägsträckningen
- Bebyggelsen drogs tillbaka ca 10 meter från Värtabanan med hänsyn till risker på Värtabanan
- En byggnad smalnades av för att möjliggöra genomgående lägenheter med tyst sida.

Granskningsförslaget innehöll lite drygt 500 bostäder, jämfört med samrådsförslaget ca 570, trots stadsbyggnadsnämndens ställningstagande att inte minska antalet bostäder. Framför allt beror detta på att en stor andel av studentbostäderna i samrådsförslaget förutsattes att placeras ensidigt med bulleravskärmande balkong mot Norra länken. Detta gav möjlighet att få in i en både djup och hög byggnadsvolym med en dubbelsidigt utnyttjad korridor. Synpunkter från bland annat Länsstyrelsen och Trafikverket pekade på att denna lösning inte var möjlig ur bullersynpunkt, utan att

bostäderna borde vara genomgående mot tyst sida. Möjligheten att placera motsvarande volym i ett mindre utsatt läge har diskuterats men inte bedömts vara möjlig. Att låta studentbostäderna byta plats med större bostäder i ett av kvarterets bättre lägen har inte varit önskvärt för byggherren.

Ytterligare någon minskning av antalet bostäder skedde till följd av att bebyggelsen drogs tillbaka ca 10 meter från Värtabanan, efter genomförd riskanalys. Analysen visade att man genom att dra tillbaka bebyggelsen inte skulle behöva ha säkerhetshöjande åtgärder i fasad, utan kunna placeras öppningsbara fönster, balkonger m.m. mot söder. Detta bedömdes vara nödvändigt både för att få önskvärda boendekvaliteter och en mer inbjudande gatumiljö.

Det bör i sammanhanget nämnas att de båda kvarteren i markanvisningsskedet, utifrån de inledande volymstudier som gjordes i området, bedömdes inrymma totalt 450 bostäder. I start-PM räknade man med 600 bostäder fördelade på tre kvarter, det vill säga inräknat ett bostadskvarter på Ängsbotten 8 som ej ingår i detaljplanen. Kontoret har under planprocessen strävat efter att möjliggöra ett större antal bostäder, bland annat genom att medge ett antal höga byggnadsvolymer som avviker från den tidigare planerade skalan i området. Det bortfall av bostäder som orsakats av ovan nämnda faktorer har delvis kompensrats genom något ökade byggnadshöjder. Med hänsyn till såväl ljusförhållanden som stadsbild bedömer kontoret att det inte är rimligt att ytterligare öka exploateringen i området.

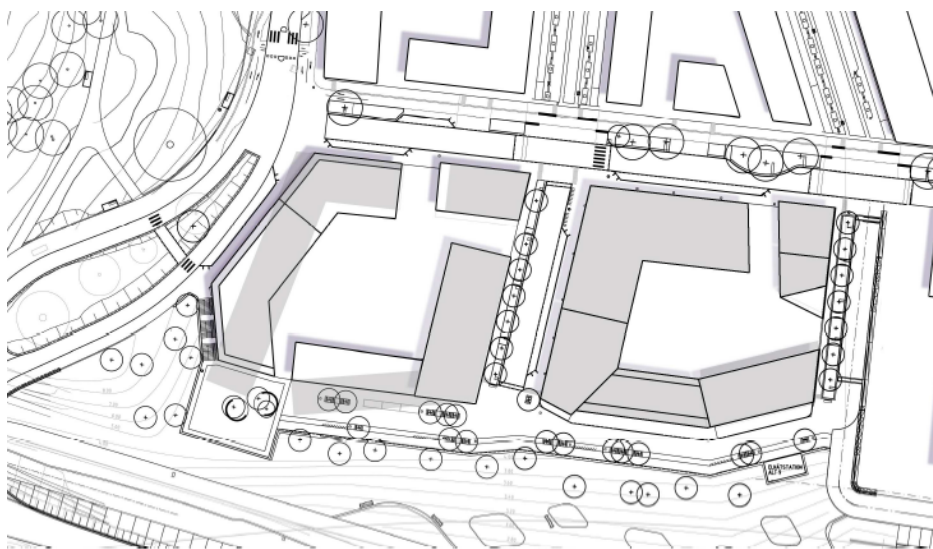


Bild. Jämförelse i plan mellan samrådsförslaget och granskningsförslaget. Samrådsförslaget i grått.

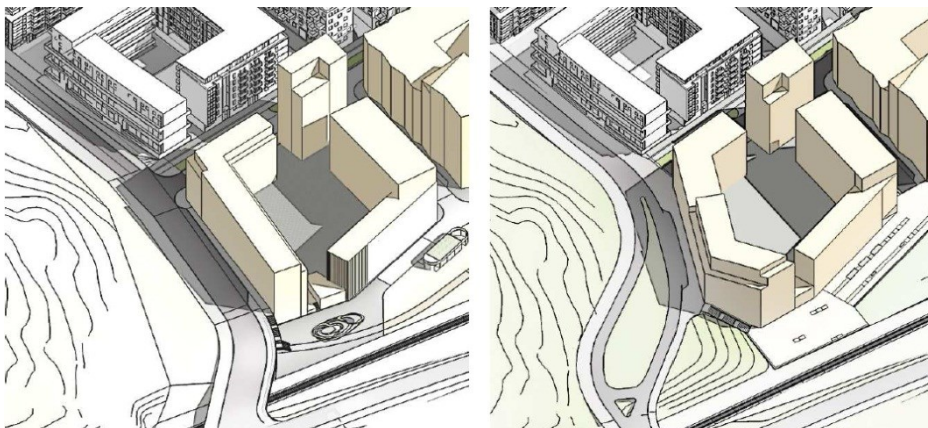


Bild: Västra planområdet med ny bro över Värtabanan. Jämförelse mellan samrådsförslag och inriktning på granskningsförslag

Granskning av detaljplanen

Detaljplanen granskades under perioden 10/7 – 21/8 2013. Information skickades ut till remissinstanser, berörda sakägare samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2013-09-02. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner samt i Hjorthagens bibliotek.

Inkomna synpunkter under granskning

Länsstyrelsen och Trafikverket, men också intresseföreningar (Djurgården Lilla-Värtans naturskyddsförening samt Förbundet för Ekoparken) och boende påtalar risken för störningar och konflikter till följd läget vid Norra länken och Värtabanan. Föreningar och boende ifrågasätter lämpligheten i att bygga bostäder så nära Norra länken och Värtabanan.

Länsstyrelsen vill se en tydligare redogörelse för nivåerna av externt industribuller till följd av rangering på Värtabanan. Länsstyrelsen och Trafikverket vill se noggrannare även se en redogörelse av hur riktvärdena för trafikbuller kan klaras.

Länsstyrelsen anser att en planbestämmelse skall säkerställa att parkområdet närmast Norra länken inte får utformas för stadsvarande vistelse med hänsyn till såväl luftkvalitet som risker. Även Trafikverket vill begränsa tillgängligheten till området närmast Norra länken och anser att det i plankartan skall anges att balkonger, uteplatser eller portar endast får placeras bort från spåren och Norra länken.

Länsstyrelsen anser att ytterligare åtgärder krävs för att sänka risknivån med hänsyn till transporter på Norra länken och Värtabanan.

Länsstyrelsen samt Djurgården Lilla-Värtans naturskyddsförening anser att de grova ekar som avses bevaras i områdets västra del bör skyddas i planen genom lämplig reglering. Förbundet för Ekoparken menar att spridningskorridoren inte stärks

tillräckligt och att föreslagna åtgärder (till exempel att lägga ut död ved) inte säkerställs i detaljplanen. Man ifrågasätter placeringen av en stor gammal ek i en refug vid infarten till området och anser att denna bör inordnas i en större parkyta.

Östermalms stadsdelsnämnd, samt dess förvaltning, påtalar behovet av en förskola med en gård som inte ligger mot Norra länkens tunnelmynning.

Martin Ohlsson fastighets AB (MOFAB) och *Martin Ohlsson Cashar AB (MOCASH)* konstaterar att under samrådet inkomna synpunkter rörande påverkan på fastigheten Ängsbotten 8 inte har tillgodosetts. Man önskar att planen omarbetas så att den inte inkräktar på Ängsbotten 8, och att det markbyte som illustrerats i avtal träffats mellan staden och MOFAB skall kunna genomföras. Man befärar att de alternativa lösningar som staden presenterat i samband med detaljplanearbetet ger färre parkeringsplatser, sämre angränsningsförhållanden m.m.

Förbundet för Ekoparken, Djurgården Lilla-Värtans naturskyddsförening och *Svenska Turistföreningen* anser att husen är för höga i gränsen till Nationalstadsparken och negativa för landskapsbilden. Även *Kungl. Djurgårdens förvaltning* ifrågasätter byggnadshöjderna med hänsyn till boendekvalitén.

Trafikverket efterfrågar planbestämmelser som säkerställer marknivåer, fyllnader m.m. med hänsyn till Norra länken.

Såväl *Förbundet för Ekoparken* och *Kungl. Djurgårdens förvaltning* ifrågasätter att området söder om Värtabanan ingår i planområdet. Man anser att detta område bör planeras ihop med Storängsbotten och att anslutningarna till bron över Värtabanan behöver studeras mer ingående. Man befärar problem med infarter och oönskad påverkan på vegetation i området med den lösning som redovisats i granskningshandlingen.

Svenska Turistföreningen anser att den gamla bron skall bevaras för gång- och cykeltrafik.

Kungl. Djurgårdens förvaltning samt *Stockholms Ryttarstadion AB* vill se garantier för att detaljplanen utformas så att personer inte riskerar att utsättas för allergener kopplade till hästverksamheten och att hästverksamheten därmed påverkas av krav till följd av planens genomförande.

Synpunkter inkomna under samrådet eller granskningen som ej tillgodosetts i det slutliga planförslaget

- Byggnadshöjderna är för höga
- Bygg inte bostäder så nära Norra länkens tunnelmynning
- Den ekologiska spridningsvägen är för smal och svag. Eken i den västra delen av området bör inte placeras i en refug. Återför parkmark till Nationalstadsparkens ytor i den västra delen av området
- Plangränsen skall placeras så att markbyte kan ske mellan staden och Martin Ohlsson i enlighet med tidigare träffat avtal
- Delar av Djurgården 1:1 ligger inom detaljplanen
- Särskilt utrymme för en skidbro skall skapas inom detaljplanen

- Bevara den gamla bron vid Fiskartorpsvägen
- Hela planen bör tas inför omprövning och frågan om spårväg mellan Värtabanan och gasverksområdet utredas
- Balkonger, entréer och öppningsbara fönster skall inte möjliggöras mot Norra länken/ Värtabanan

Utöver ovanstående har synpunkter inkommit som rör område utanför detaljplanen eller inte kan hanteras genom detaljpaneläggning. Detta gäller till exempel överdäckning av Norra länken, utredning av spårdragning från Värtabanan till gasverksområdet och avstängning av motortrafik på Fiskartorpsvägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande inför godkännande

Allmänt

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det finns invändningar både mot planförslaget som helhet och mot enstaka bestämmelser. Placeringen av bostadsbebyggelse i närheten av Norra länken och Värtabanan, samt i gränsen till Nationalstadsparken, innebär en komplex planeringssituation där olika intressen behöver sammanvägas och säkerställas. Kontoret gör dock bedömningen att planförslaget är förenligt med de övergripande planer som finns för stadsutvecklingen i Hjorthagen och att det svarar väl mot ambitionen att bygga en tät och blandad stadsbebyggelse i ett attraktivt, centralt läge. De föreslagna bebyggelsevolymerna möter tidigare planerad bebyggelse med motsvarande byggnadsvolymer. Läget mot de mer storskaliga landskapsrummen mot Norra länken och idrottsparken möjliggör dessutom en högre skala i delar av området. Kontoret bedömer att planförslaget på ett effektivt sätt nyttjar marken i området och samtidigt hanterar de konflikter som uppstår.

Buller, luft och risk med hänsyn till Norra länken och Värtabanan

Kontoret konstaterar att flera synpunkter inkommit kring hanteringen av störningar från Norra länken och Värtabanan, men att flertalet av dess synpunkter går att tillmötesgå med justeringar av planbestämmelser och kompletterade utredningar.

Kontoret bedömer att bullernivåerna utifrån genomförda bullerstudier är acceptabla. Genom planbestämmelser säkerställs bland annat att bostäder skall ha tillgång till tyst sida (högst 55 dBA ekv). Efter granskningen har fördjupade bullerstudier genomförts som visar att dessa nivåer är möjliga att uppnå genom väl studerade planlösningar, avskärmande balkonger m.m.

Stadsbyggnadskontoret har efter granskningen låtit genomföra en utredning av externt industribuller från rangering av tåg. Nivåerna är svåra att uppskatta, bland annat med hänsyn till att spårområdet ännu inte är utbyggt för att klara den ökade kapacitet som väntas i framtiden då bangården Värtan Östra läggs ner. Dessutom är skiljelinjen mellan vad som är trafikbuller (tåg som passerar) och externt industribuller (tåg som rangeras) otydlig. Samtidigt finns i gällande detaljplan för rangerbangården en bestämmelse om att verksamheten inte får vara störande. De bullerberäkningar som

gjorts utgår från en aktuell kapacitetsutredning som tagits fram inför avveckling av Östra bangården. Utifrån detta kan konstateras att de låga hastigheterna på spåret ger låga ekvivalenta bullernivåer, som helt försvinner i relation till bullret från Norra länken. Preliminära beräkningar visar att det buller som alstras vid rangering av tåg uppgår till högst ca 50 dBA, vilket är acceptabelt utifrån gällande riktvärden för externt industribuller. Dessa nivåer är av ringa betydelse i relation till det trafikbuller som alstras i området, vilket hanteras genom planbestämmelser. De väntade maximala ljudnivåerna väntas uppgå till högst 80 dBA. Detta överskrider de riktvärden som gäller nattetid, men är acceptabelt dagtid. Då verksamheten på rangerbangården inte får vara störande, samt Fortums miljötillstånd för tömning av flis är begränsat till 7-22, förutsätts att ljudnivån nattetid klaras. Mot bakgrund av ovanstående bedömer kontoret att bullernivåerna är acceptabla och att de planbestämmelser som syftar till att säkerställa acceptabla trafikbullernivåer också hanterar det buller som kan uppstå till följd av tågrangering.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är rimligt att genom en planbestämmelse säkerställa att parken längs Värtabanan inte utformas för stadigvarande vistelse och att det är nödvändigt för att skapa en acceptabel miljö ur risk- och säkerhetssynpunkt. Parken föreslås att utformas för att vara vacker att titta på, att skapa en visuell avskärmning från Norra länken och för att stärka ekologiska spridningssamband. I den västra delen av området, längst från Norra länkens mynning, anordnas sittplatser på en torgyta på gatumark. Staden är huvudägare för allmän plats och kan härigenom säkerställa att parken utformas och sköts i enlighet med detaljplanens intentioner, även om planbestämmelsen är svår att följa upp genom lovgivning.

Inför granskningen genomfördes kompletterande riskutredningar som visade att man genom att placera bebyggelsen minst 30 meter från spår på Värtabanan kan komma ner i så acceptabla risknivåer att det är möjligt att placera balkonger och öppningsbara fönster mot spårområdet. Genom att dra tillbaka bebyggelsen 10 meter i förhållande till samrådsförslaget kan man alltså uppnå en mer öppen och inbjudande fasad och mer användbara byggnader, till gagn för både gatumiljö och boende.

Stadsbyggnadskontoret föreslår vidare att planbestämmelser införs som reglerar att bostadsgårdar inte får ha öppningar mot söder och att inga entréer får placeras ensidigt mot Norra länken/ Värtabanan. Därmed begränsas riskerna vid en olycka med farligt gods och gårdarna avskärmas från höga partikelhalter.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att partikelnivåerna utmed bebyggelsen södra fasad ligger nära gränsen för vad som är acceptabla nivåer, mellan 35 och 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, men att miljö kvalitetsnormen för partiklar (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) beräknas att klaras. Luftkvaliteten när det gäller partiklar är som sämst nära marken, men bedöms bli bättre ju högre upp längs byggnadens fasad man kommer. Samtidigt rymmer bostäder i detta läge stora kvalitéer, med en sydvänd fasad i fritt läge mot parkmark. Stadsbyggnadskontoret gör därför bedömningen att det inte är önskvärt att tillgodose Trafikverkets önskemål om en mer sluten fasad, utan balkonger, portar eller andra öppningar. Kontoret bedömer att det är rimligt att möjliggöra entréer mot gatan för att skapa en mer inbjudande gatumiljö och acceptabla angöringsförhållanden. Vidare bedömer kontoret att de

kvalitéer som en södervänd balkong bidrar med till såväl stadsmiljö som den enskilda bostaden uppväger de negativa effekter som de något höga, men acceptabla, partikelnivåerna innebär.

Påverkan från hästverksamhet

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att påverkan från hästverksamheten enligt genomförd miljökonsekvensbeskrivning har bedömts som liten, med hänsyn bland annat till att verksamheten är avskärmad från bostäderna med bebyggelse. Att uppfylla rekommenderade skyddsavstånd till hästverksamheten (200 till 500 meter) i en tät och central stadsmiljö bedöms inte vara förenligt med ett effektivt markutnyttjande. Planerad bebyggelse ligger som närmast 140 meter från utemiljö för hästverksamhet. Skulle 200-metersgränsen hävdas skulle i princip hela detaljplaneområdet omöjliggöras för bostäder. Garantier för framtida påverkan är inte en fråga som kan hanteras i en detaljplan.

Park och spridningskorridor

Kontoret avser revidera detaljplanen med en skyddsbestämmelse för ekar inom detaljplanen. Kontoret bedömer, med stöd av genomförd utredning av ekologiska spridningsvägar, att planförslaget ger förutsättningar att ge stöd åt en stärkt spridningskorridor inom parkmark genom olika åtgärder. Att i detaljplanen reglera innehållet i denna park, till exempel genom att styra växtval eller annat detaljinnehåll bedöms dock inte vara rimligt och svårt att följa upp i tillexempel lovgivning. Placeringen av eken i refugen syftar dels till att inordna gatan på ett hänsynsfullt sätt i landskapet, och dels att skapa ett välkomnande entrémotiv till området. Utrymmet runt eken har studerats och har varit en förutsättning för den föreslagna vägdragningen. I dagsläget ligger de ekar som kommer att hamna i den gröna refugen mycket nära befintlig vägbana och planförslaget innebär att de gröna ytorna runt ekarna kommer att öka.

Förskola

Detaljplanen ger möjlighet att placera en förskola i ett av bostadskvarteren. För att skapa flexibilitet i detaljplanen införs dock ingen planbestämmelse som enbart möjliggör förskola i ett visst läge. Under planprocessen har en lösning med en förskola med fyra avdelningar samt en mindre utsläppsgård inom bostadsgården studerats i samråd med stadsdelsförvaltningen och den byggherre som ansvarar för att inrymma verksamheten.

Byggnadshöjd och landskapsbild

Stadsbyggnadskontoret bedömer att skalan på bebyggelsen som helhet är bra. Planområdets placering mot Norra länken och Värtabanan medger en relativ hög bebyggelse, som ger ett effektivt nyttjande av marken. Den landskapsbildsmässigt mest berörda delen av Nationalstadsparken, Idrottsparken, bedöms redan idag vara exponerad mot övrig stadsbebyggelse, genom bland annat Gärdets bebyggelse. Mot

väster möter bebyggelsen Nationalstadsparken med motsvarande skala som den redan planerade inom Norra Djurgårdsstaden.

Gestaltningen av bebyggelsen avses utvecklas i ett kvalitetsprogram för gestaltning som tas fram efter antagandet av detaljplanen, innan bygglov ges.

Inverkan på angränsande fastighet, Ängsbotten 8

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att synpunkterna kvarstår och inte är möjliga att tillgodose med mindre än en stor omarbetning av detaljplanen. Konsekvenserna av att omarbeta enligt MOFAB:s önskemål skulle bli att exploateringen skulle minskas och strukturen som bygger på småskaliga kvarter i ett sammanhängande rutnät inte skulle vara möjlig att fullfölja. Diskussioner förs mellan staden (exploateringskontoret) och MOFAB för att finna en lösning som både möjliggör ett genomförande av planförslaget och tillgodoser MOFAB:s och deras hyresgästers intressen.

På lång sikt ser stadsbyggnadskontoret att även Ängsbotten 8 utvecklas mot blandad och tät stadsbebyggelse, där dagens verksamhet om så är möjligt inordnas i kvarterets bottenplan. Tills detta är möjligt att genomföra bedömer stadsbyggnadskontoret att man i planläggningen av området bör utgå från den övergripande kvartersstrukturen och fullfölja de tänkta gatusträckningarna i de detaljplaner som arbetas fram i området.

Planområdets omfattning/bro över Värtabanan

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att utrymmet söder om Värtabanan behöver studeras mer ingående, tillsammans med berörda parter. Tanken var att i detaljplanen ta med de anpassningar till nya gatuhöjder och sträckningar som den nya bron över Värtabanan kommer att kräva. Detta bedöms dock kunna ske i en något senarelagd planprocess då planerna inom Storängsbotten är bättre kända. Det aktuella planområdet föreslås därför att minskas till att innehålla endast området norr om Värtabanan, den föreslagna bron inklusive dess landfäste på södra sidan. Detta innebär att endast en mindre del av Norra Djurgården 1:1 kommer att beröras av den föreslagna detaljplanen. De delar av Djurgården 1:1 som föreslås ingå i planområdet omfattar gatumark norr om Värtabanan. Den planerade gatan har här placerats för att på bästa sätt inordna sig i landskapet och skydda befintliga ekar. Till stor del ligger de delar av Djurgården 1:1 som berörs på Fiskartorpsvägens befintliga sträckning, som härigenom planläggs som gata. Gatumarken är en förutsättning för att kunna hantera angöring tillplanerade bostäder och behöver därför säkerställas i detaljplanen. Det innebär också att staden blir huvudman för gatumarken, så som normalt sker och som gäller för all övrig detaljplanelagd gatu- och parkmark i området. Den nya bron planeras med utgångspunkt i nya krav på frihöjder, som krävs för att säkerställa spårtrafik till hamnen. Alternativ där den gamla bron bevaras och kompletteras med en ny har bedömts som mer utrymmeskrävande och ger sämre förutsättningar för anpassning till landskapet.

Övriga synpunkter

Utöver ovanstående synpunkter har synpunkter på mindre revideringar och tydliggöranden inkommit, bland annat för att reglera marknivåer i anslutning till Norra länken, hantering av höga vattennivåer m.m. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta kan tillgodoses genom förtydliganden i planbeskrivningen och mindre justeringar av administrativ karaktär på plankartan. För område utanför planområdet har dessutom kommit förslag och synpunkter, till exempel önskemål om miljötak över Norra länken, utredning av spårväg som kopplar Värtabanan till Gasverksområdet, önskemål om ökad exploatering för tryggare samband genom Hjorthagsparken etc. Dessa bedöms inte kunna hanteras inom ramen för den aktuella detaljplanen.

Förslag till beslut

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslag till detaljplan med följande kompletteringar på plankartan:

- Skyddsbestämmelse för bevarande av värdefulla ekar.
- Parken utmed Värtabanan får ej utformas för stadigvarande vistelse
- Säkerställande av tillgång till ljuddämpad uteplats
- Tydliggörande av bestämmelse kring anläggningsåtgärder på och intill Norra länken
- Bostadsgårdar skall avskärmas mot söder med byggnad eller skärm.
- Entréer får ej ensidigt orienteras mot Norra länken/Värtabanan

Planbeskrivningen uppdateras utifrån ovanstående bestämmelser och förtydliganden när det gäller hantering av industribuller m.m.

Revidering av detaljplan

Stadsbyggnadskontorets förslag till revidering av detaljplan har kommunicerats med berörda parter innan godkännande i stadsbyggnadsnämnden.



Bild. Vy mot det östra kvarteret från Madängsgatan (Dinell Johansson arkitekter)



Bild. Vy mot studentbostadshus från Madängsgatan (Semrén och Månsson arkitektkontor)



Bild. Fasadutsnitt mot Madängsgatan, med högre bebyggelse och släpp mellan husen.(AML arkitekter)

