

Handläggare
Ida Folkesson
Telefon: 08-50809021**Till**
Östermalms stadsdelsnämnd
2018-10-25

Detaljplan för fastigheten Shanghai 1 m fl, Energihamnen, del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet

Remiss från stadsbyggnadskontoret, dnr 2016-10198

Förvaltningens förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Christina Klang
stadsdelsdirektör

Thérèse Rosén
avdelningschef

Sammanfattning

Planen syftar till att vidareutveckla Energihamnen för hamn- och industriverksamhet och möjliggöra nya verksamheter genom att bland annat utöka den tillåtna byggnadshöjden i hamnområdet. I detaljplanens syfte ingår också planläggning av områdets västra del för framtida spårväg.

Utvecklingen av Energihamnen är en viktig del av den fortsatta utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden. Detaljplanen berör emellertid inte Östermalms stadsdelsförvaltnings verksamhetsområden då detaljplanen främst reglerar byggnadshöjd, industriändamål, energiproduktion och bränslelagring.

Östermalms stadsdelsförvaltning har inga invändningar mot detaljplanen under förutsättning att de riskreducerande åtgärder som nämns i förslaget vidtas och är tillräckliga för att hantera den ökade risknivån i området. Förvaltningen ser att förslaget går i linje med stadens övergripande planeringsinriktning och stadsutvecklingsområdets strategi att skapa en blandad bebyggelse när industri- och hamnverksamhet integreras i en attraktiv, urban stadsmiljö.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har bjudit in bland annat Östermalms stadsdelsnämnd till samråd om förslag till detaljplan för fastigheten Shanghai 1 m fl, Energihamnen, del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet.

Eventuella synpunkter på detaljplanen ska ha inkommit till stadsbyggnadskontoret senast den 31 oktober 2018.

Ärendet

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att vidareutveckla Energihamnen för hamn- och industriverksamhet och möjliggöra nya verksamheter genom att bland annat utöka den tillåtna byggnadshöjden i hamnområdet. I detaljplanens syfte ingår också planläggning av områdets västra del för framtida spårväg.

Detaljplanen möjliggör en utveckling av Stockholm Exergis verksamhet samt en flytt av Cementas anläggning från Lövholmen. Planen säkerställer en möjlig yta för lagring av bränsle då möjligheten förvinner inom Loudden när bränslehanteringen där avvecklas. På så sätt blir andra vattennära områden i centrala Stockholm tillgängliga för ny stadsutveckling med bostäder och arbetsplatser i gynnsamma lägen.

En ambition med detaljplanen är att göra Energihamnen till ett bra exempel på hur modern industri- och hamnverksamhet kan integreras i en attraktiv, urban stadsmiljö. Därför läggs stor vikt vid gestaltning och stadsbild, där Norra Hamnvägen förstärks som en sammanbindande länk från Ropsten till Valparaiso och Södra Värtan.



Ortofoto med planområdet markerat med röd linje.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet är beläget mellan Lidingövägen i väst, Lilla Värtan i öst, Lidingöbrons fäste i norr och Värtapirens färjeterminal i söder. All mark inom planområdet ägs av Stockholms stad och marken arrenderas ut till Stockholms Hamnar och ett antal industriverksamheter. Stockholms Hamnar arrenderar i sin tur ut mark till bland annat Stockholm Exergi och Betongindustri. Delar av Shanghai 1 som ligger närmast bron används idag som upplags-/logistikyta för exploateringen i Hjorthagen.

Planen omfattar ca 16 hektar varav ca 5 hektar är vattenområde.



Befintliga fastigheter inom planområdet.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Planförslaget är förenligt med stadens översiktsplan och ingår i stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden.

Riksintressen

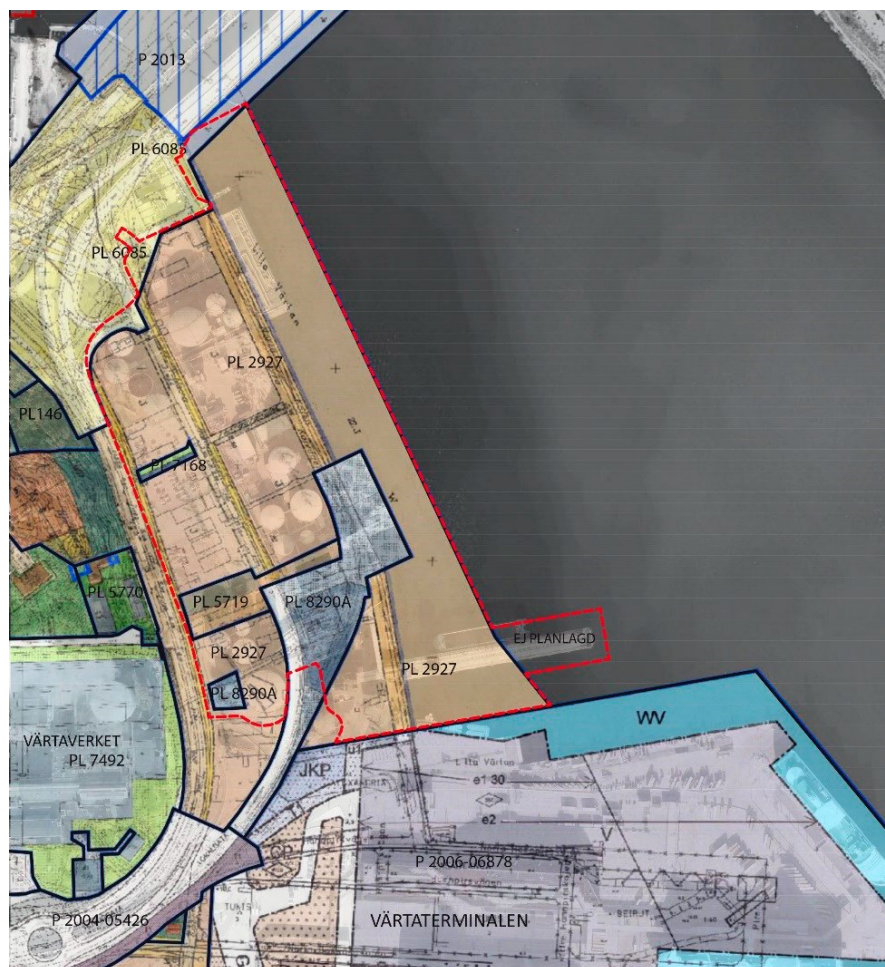
Aktuellt planområde omfattas av riksintresset för Stockholms hamn enligt Miljöbalken 3 kapitlet 8 §. Den omfattande godshantering (olja och bränsle) i Energihamnen omfattas av riksintresset. Planområdet omfattas av eller angränsar till ett antal riksintressen för kommunikationer (MB 3 kap 8 §).

Området ligger också inom riksintresset Stockholm innerstad med Djurgården enligt 3 kap 6 § Miljöbalken. Planområdet är beläget i närheten av Kungliga Nationalstadsparken som är av riksintresse för sitt nationella kulturarv, sin ekologi och sina rekreationsvärden (MB 4 kap 7 §).

Detaljplan

Största delen av Energihamnen omfattas av detaljplan pl 2927. Enligt planen får området huvudsakligen bebyggas för hamn- och industriändamål med en byggnadshöjd upp till 22 meter. Delar av området omfattas av stadsplaner pl 6085, pl 7168, pl 5719 och pl 8290 A. Dessa planer medger att marken inom planområdet bland annat får användas för industri- och trafikändamål. En liten del av planområdet vid befintlig pir är inte planlagt.

Planarbete har påbörjats för ny bebyggelse i Ropsten, norr om planområdet, och i kv. Valparaiso, söder om planområdet i anslutning till Värtaterminalen.



Gällande detaljplaner inom planområdet.

Markanvisning

Stockholm Exergi, Cementa och Stockholms Hamnar har fått markanvisning enligt följande:

- Stockholm Exergi: mark för energiproduktion inom fastigheterna Alexandria 3 och 4, Ladugårdsgärdet 1:9 och 1:40, Port Said 1 samt Singapore 3

- Cementa: mark för industriändamål inom fastigheten Shanghai 1
- Stockholms Hamnar: mark för bränslelagring inom fastigheten Shanghai 1

Strandskydd

Strandskydd råder inte för planområdet. Strandskydd träder in automatiskt vid ny detaljplan och för att driva hamnverksamhet behöver strandskyddet åter upphävas.

Hållbarhetsprofil

Kommunfullmäktige har beslutat att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett av stadens miljöprofilområden. Ett program för hållbar stadsutveckling har tagits fram för hela stadsutvecklingsområdet och antagits av kommunfullmäktige 2017-03-22. Programmet ligger till grund för separata handlingsprogram med hållbarhetskrav kopplade till respektive detaljplan och exploateringsavtal. Energihamnen har ett eget handlingsprogram vilket tagits fram i samband med markanvisningsavtalet.

Förutsättningar

Historik

I början av 1900-talet användes området som upplag för silltunnor av AB Bröderna Ameln (nuvarande ABBA). Värtahamnen, som anlades som kolhamn på 1870-talet, utökade successivt sin anläggning längre norrut mot nuvarande Energihamnen.

Kolbolaget AB Kol & Koks etablerade sig i området omkring 1920. Bebyggelsen placerades utefter järnvägsspårens sträckning och efter de mot kajen vinkelräta tvärgatorna; Första, Andra och Tredje Tvärvägen.

Nuvarande verksamheter

Stockholm Exergi

Planområdet utnyttjas till största delen av Stockholm Exergi vars verksamhet inom Energihamnen dels utgörs av storskalig bränslehantering och dels en värmepumpsanläggning för produktion av fjärrvärme och fjärrkyla. Området har stor strategisk betydelse för Stockholm Exergis verksamhet och är en integrerad del av Värtaverket. Energihamnen försörjer till viss del också andra anläggningar i Stockholmsområdet med bränsle. Hamnen tar även emot och lagrar kol, flis, olivkärnor samt mineral- och biooljor. Mindre oljepråmar lägger till vid kajplats 502 (se situationsplan sid 20 för redovisning av kajplatslägen).

Betongindustri

Betongindustri AB har en provisorisk betongfabrik i Energihamnen. Betongindustri ingår tillsammans med Cementa i koncernen Heidelberg Cement. Vid fabriken på fastigheten Shanghai 1 tillverkas och levereras betong till byggindustrin och privatpersoner.

Natur

Naturvärden, mark och vegetation

Planområdet utgörs till största del av hårdgjord mark och industriytor med få inslag av grönska. Enligt en naturinventering finns inga särskilt skyddsvärda naturvärden, varken på land eller i vatten. Väster om planområdet, i slutningen mot Hjorthagsberget, finns ett antal skyddsvärda ekar.

Landskaps- och stadsbild

Värtaområdets karaktär har under 1900-talet förändrats från en småskalig, levande hamnmiljö till den idag storskaliga hamnanläggningen med färjetrafik. Området vid Värtan och i synnerhet kring Södra Värtahamnen har utvecklats och förändrats kontinuerligt efter ändrade behov och nya krav.

Planområdet är plant och låglänt och består till största delen av utfylld mark och konstruerade kajer. Bakom hamnen reser sig Hjorthagsberget med en trädbevuxen brant ner mot Lidingövägen och med Hjorthagens kyrka som ett tydligt landmärke. Energihamnen är väl synlig från vattnet och utgör en del av fronten mot stadens vattenrum.

Kulturrehistoriskt värdefull miljö

Planområdet är inte klassat enligt Stadsmuseet. Några byggnader bedöms ha ett kulturrehistoriskt värde men i övrigt finns inga uttalade kulturrevärden i Energihamnen. Områdets hamn- och industrimiljö har dock en lång historisk kontinuitet i staden och ett flertal av de uttryck som nämns för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården finns inom och i anslutning till planområdet, t.ex. området som en del av "Sjöfarts-, handels- och industristaden" och Värtaverket som en kommunal-teknisk anläggning.

Befintlig bebyggelse

Planområdet är idag till största delen bebyggt med olika typer av byggnader för lagring och hantering av bränsle till Värtaverkets värme- och kraftvärmeverk. Längs kajen finns anordningar för lossning av bränsle samt en värmepumpsanläggning. Det finns även en bensinstation och några mindre kontorsbyggnader inom fastigheten Shanghai 1 kopplade till den befintliga verksamheten.

Längs med Norra Hamnvägen, i kv. Port Said, uppfördes i slutet av 1950-talet en expeditiönsbyggnad i rött tegel av Lavéns Kolimport AB. Byggnaden byggdes på med en våning på 1960-talet.

Flera cisterner för kol och olja har tillkommit och rivits under 1900-talets senare hälft. Vissa av dem finns fortfarande kvar idag.

Offentlig och kommersiell service

Det finns ingen offentlig eller kommersiell service inom planområdet, utöver den bensinstation inom Shanghai 1 som kommer att rivas i samband med detaljplanens genomförande.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i Lilla Värtans avrinningsområde (SE 658352-163189) vars ekologiska status är måttlig och den kemiska statusen ej god. Lilla Värtan är påverkad av hamnverksamhet, övergödning och miljögifter som bl. a metaller och PFOS.

Lilla Värtan är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljö kvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. Miljö kvalitetsnormen för Lilla Värtan är satt till måttlig ekologisk status år 2027 och god kemisk ytvattenstatus med tidsfrist till 2027 för antracen och tributyltennföreningar.

Dagvatten

Inga kända dagvattenledningar mynnar rakt ut i Lilla Värtan. Normalt strömmar heller inget dagvatten över kajkanten.

Dagvatten inom planområdet avvattnas med hjälp av rännstensbrunnar. Det finns bland annat ett nyanlagt dagvattensystem på Stockholm Exergis område.

Inom området finns även ett separat ledningssystem för omhändertagande av oljeförorenat avlopp (OFA-system) där dagvatten renas lokalt innan det släpps på spillvattennätet. Bränslen som används i befintliga verksamheter hanteras i slutna system men kan behöva lagras på marken vilket kan ge upphov till spill som påverkar dagvattnets kvalitet.

Störningar och risker

Förorenad mark

Områdets långa industriella historia syns i området. Generellt förekommer markföroreningar utspritt över hela planområdet, både i mark och i grund-/markvatten. Även i botten sediment utanför kaj i den norra delen har föroreningar påträffats.

Luft, lukt

Den dominerande utsläppskällan av partiklar och kvävedioxid är trafik. Utsläppshalterna från Energihamnens verksamheter och Värtaverket är mycket låga. Högst halter av partiklar beräknas på Lidingövägen och högst halter av kvävedioxid beräknas vid Norra Hamnvägens norra del.

Buller, vibrationer

Planområdet är beläget invid trafikerade vägar och såväl inom som i anslutning till planområdet bedrivs industri- och hamnverksamhet som ger upphov till buller. Den enskilt största bullerkällan är trafiken på Lidingövägen och Lidingöbron.

Risk

Ett antal riskkällor finns inom planområdet och i planområdets närhet:

- Värtabanan/industrispår – risk för urspårning som skadar intilliggande verksamhet.
- Värtahamnen – passagerarhamn med omfattande färjetrafik. Viss del av godstrafiken utgörs av farligt gods. Risk för olycka med farligt gods som skadar intilliggande verksamhet finns.
- Fartygstrafik – tre kajer finns inom området som används för transporter till och från Stockholm Exergi och Betong-industri. Risk finns för påsegling som skadar verksamhet intill kaj eller Lidingöbron.
- Farligt gods – Lidingövägen är sekundär transportled för farligt gods vilket innebär att genomfartstrafik med farligt gods inte är tillåten utan alla transporter förutsätts ha en given målpunkt. Framförallt ger Stockholms Hamnar och lokala verksamheter upphov till de farliga godstransporterna. Huvuddelen av godstransporterna utgörs av gaser, brand-farliga vätskor och frätande ämnen. Risker för olycka med transport av farligt gods på vägen samt avåkning och kollision med cistern inom Port Said finns. Transporter av farligt gods till Energihamnens verksamheter sker på Norra Hamnvägen. Risk finns här för olycka med transport av farligt gods på vägen samt risk för transport som skadar pumpledning.

Planförslag**Planförslagets utgångspunkter och målsättningar**

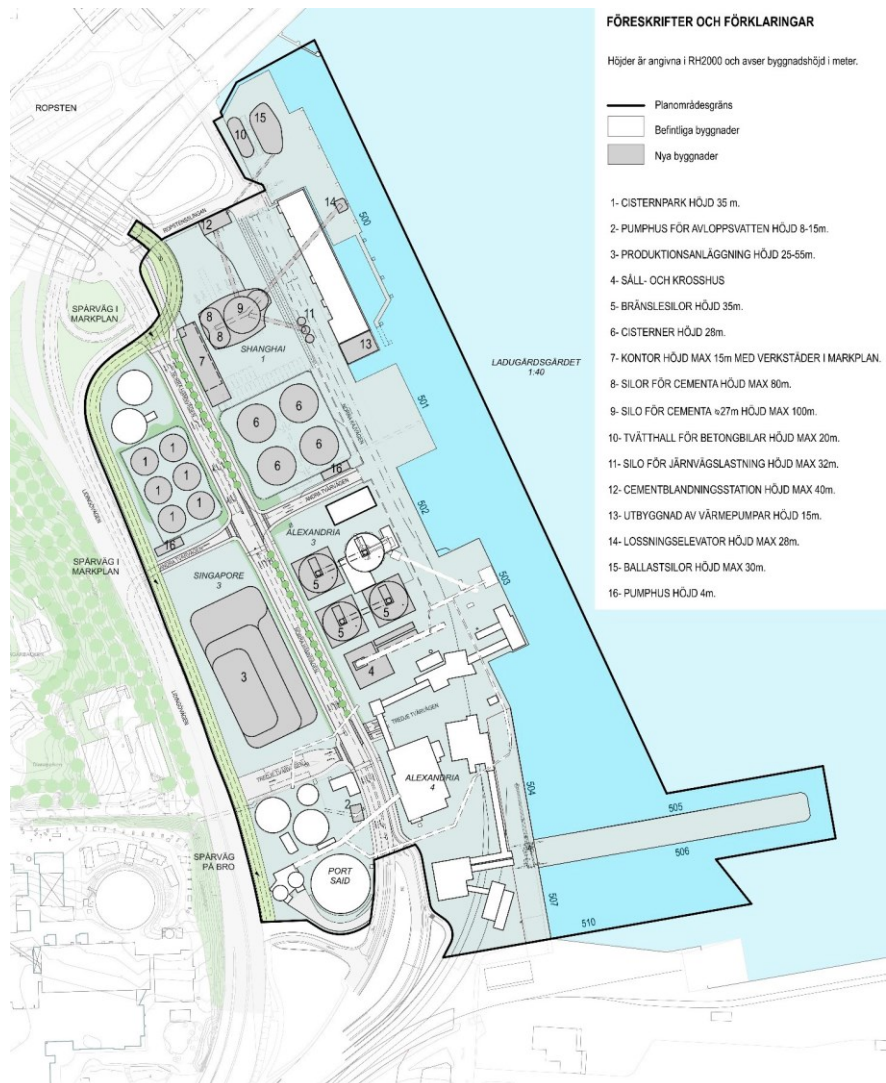
Energihamnen har en lång historia som industrihamn för in- och omlastning samt lagring av bränslen till det närliggande Värtaverket. Området är ett av få kvarvarande hamnområden i Stockholms innerstad och bedöms vara mycket viktigt för att

säkerställa Stockholms energiförsörjning på lång sikt. Den befintliga verksamheten föreslås vara kvar och kompletteras med nya funktioner som flyttas från andra hamnområden vilka ska omvandlas till sjönära stadsdelar för bostäder och kontor. Verksamheter som flyttas hit är Cementa, som idag är etablerad på Lövholmen, och en möjlig yta för en bunkerdepå för bränsle till fartygstrafiken som försvinner från Loudden i och med att bränslelagringen där avvecklas.

Energihamnen ingår som en del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden, som i övrigt huvudsakligen består av nya bostäder, kontor, kultur och service. Detta ställer särskilda krav på utformningen av bland annat Norra Hamnvägen, den gata som är områdets ryggrad. Norra Hamnvägen kommer i framtiden att vara den huvudgata som binder samman stadsutvecklingsområdet Kolkajen och Ropsten i norr med Värtapiren och stadsutvecklingsområdena Valparaiso och Södra Värtahamnen i söder. Här finns också huvudstråket för cyklister mellan Lidingö och centrala Stockholm.

Planförslaget utgår från den befintliga gatu- och kvartersstrukturen och befintlig hamn- och lagringsverksamhet. Den största förändringen är att den nya detaljplanen tillåter högre byggnadshöjder samt bereder plats för en ny spårväg. Markanvändningen är, förutom området för spårväg, till största delen oförändrad jämfört med befintliga planer.

Nedan presenteras de målsättningar som varit centrala för hur området ska utvecklas.



Situationsplan över planförslaget, Urban Design och Stockholms stad.

Integrera stad och industri

En av den nya detaljplanens viktigaste uppgifter är att ge förutsättningar för den industriella hamnverksamheten att fungera sida vid sida med bostadsområden och människor som rör sig genom området gående eller med cykel. Målet är att genom en medveten gestaltning av de industriella anläggningarna och deras möte med omgivningen skapa en mänsklig skala i gaturummet, en god gestaltningsverkan på håll och en förståelse bland allmänheten för hur stadens försörjningsfunktioner fungerar.

Förstärka hamnkaraktären

Områdets hamnkaraktär ska förstärkas och förtätas. Dagens parkerings- och restytor kommer att bebyggas. Lossnings-, lagrings- och omlastningsfunktionerna ska göras tydligare genom att bandgångar, elevatorer, silos och cisterner gestaltas på ett medvetet sätt.

Förbättra Norra Hamnvägen för gående och cyklister

Norra Hamnvägen är en huvudlänk mellan Ropsten och Värtapiren. I den nya detaljplanen ska gående och cyklister ges högre prioritet och funktionen som huvudgata med väl gestaltade kopplingar norr- och söderut ska förstärkas. Även nyttotrafik med koppling till hamnens verksamheter ska få en välfungerande trafikmiljö.

Säkerställa Stockholms energi- och bränsleförsörjning

Energihamnen är en strategiskt viktig punkt för inlastning och lagring av bränsle till Värtaverket via fartyg och godståg. Den nya detaljplanen ska säkerställa Stockholms energi- och bränsleförsörjning på lång sikt och tar höjd för olika scenarier för verksamhetens utveckling. De nya högre höjderna möjliggör en biobränsleeldad produktionsanläggning för energi, som kan ersätta nuvarande fossilbränsleeldade anläggningar på Värtaverket, samt en cementterminal som kan försörja ett växande Stockholm med betong, som är ett viktigt byggmaterial.

Hushålla med resurser och möjliggöra en långsiktig utveckling av områdets verksamheter

Genom hög exploatering och smart användning av de ytor som finns tillgängliga i hamnen kan det strategiskt viktiga hamnläget, med koppling till godsjärnväg, utvecklas och förstärkas. Den föreslagna exploateringen bygger på en sammanvägning av en tätbebyggd hamnmiljö kontra utblickar med solljus och kontakt mellan Lilla Värtans vattenrum och Hjorthagsberget.

Skapa ett medvetet tillägg till stadens siluett, topografi och vattenrum

De stora industriella anläggningarna ges en nedtrappad utformning och/eller omsorgsfullt utformade murar mot Norra Hamnvägen där människor rör sig. På längre håll blir de högre byggnadsvolymerorna mer synliga, varför stor vikt ska läggas både på områdets helhetsverkan i den lilla skalan längs gatan och i den stora skalan, där byggnaderna ses på långt håll.

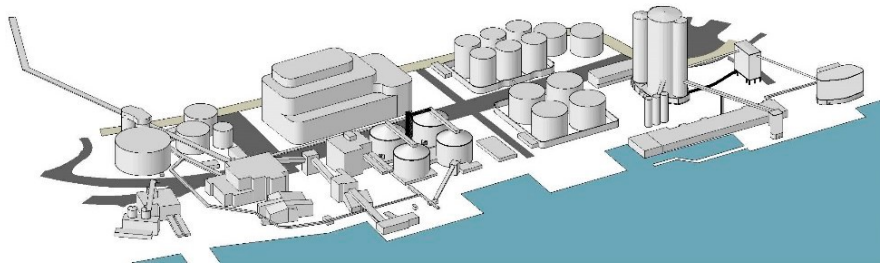
Tvärgatorna binder samman Hjorthagsberget och Lilla Värtan. De skapar utblickar för den som rör sig längs Norra Hamnvägen och inblickar mot berget från Lidingö och vattnet.

Planens innehåll

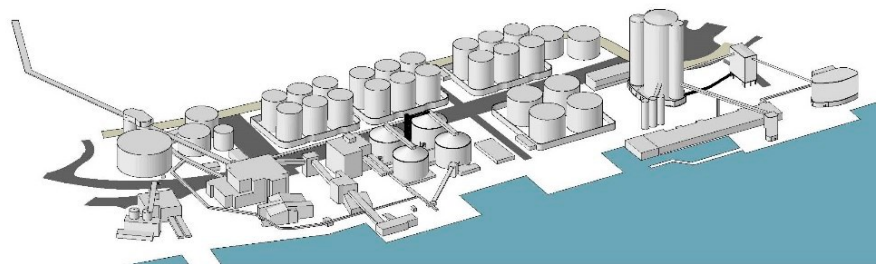
Planförslaget innebär främst en utökning av den högsta tillåtna byggnadshöjden inom området. På det sättet möjliggörs en utveckling av den befintliga verksamheten samt en komplettering med nya verksamheter. Planen säkerställer en yta för bunkerdepå för fartygsbränslen då den möjligheten försvinner vid Loudden i och med att bränslelagringen där avvecklas. Här planeras också

lagring av en mindre volym flytande naturgas (LNG). Planen innebär att delar av vattenområdet tas i anspråk för att bygga nya kajer och kompletterande funktioner till industriverksamheter. Området ska rymma utökad hamn- och industriverksamhet samt ny spårväg parallellt med Lidingövägen. Inga kommersiella lokaler planeras. Kontorslokaler kopplade till industriverksamheterna föreslås placeras längs huvudgatan.

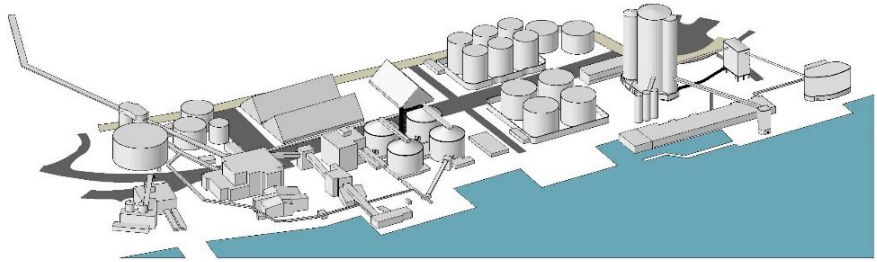
Cementa flyttar till en ny terminal i planområdets nordöstra del, närmast Lidingöbrons fäste. Cisterner för lagring av bunkerbränsle byggs direkt söder om cementterminalen, i kv. Shanghai. Planen möjliggör att Stockholm Exergis verksamhet utökas i övriga delar av planområdet. Stockholm Exergi arbetar med tre scenarier för områdets utveckling enligt illustrationerna nedan. Detaljplanen baseras på alternativ 1 som innebär högre byggnadshöjder. I MKB beskrivs för varje miljöaspekt det scenario som ger störst påverkan.



1. "Produktion": Ny produktionsanläggning uppförs inom Kv. Singapore, cisternpark för bioolja förläggs till norra delen av Kv. Singapore och fasta biobränslen lagras öster om Norra Hamnvägen.



2. "Max bioolja": Mindre eller ingen produktionsanläggning uppförs, befintlig cisternpark inom Kv. Singapore utökas, fasta biobränslen lagras öster om Norra Hamnvägen.



3. "Max biobränsle": Ingen produktionsanläggning uppförs inom Kv. Singapore utan istället anläggs ett större lagringsutrymme (A-lador) för fasta biobränslen, cisternpark för bioolja förläggs till i norra delen av Kv. Singapore.

Ny bebyggelse

Nedan redovisas planerad bebyggelse inom olika fastigheter i planområdet.

Port Said 3 och Alexandria 4

Den befintliga bebyggelsen i planområdets södra del är kopplad till mottagning och lagring av fast biobränsle samt utlastning av aska. Denna verksamhet kommer att finnas kvar under en överskådlig tid. Dessutom finns anläggningar för mottagning och preparering av kol, vilka kan komma att förändras när Stockholm Exergi fasar ut koleldning, enligt plan under 2020-talets första hälft.

Shanghai 1

I flera fastigheter finns idag ett antal cisterner för olja, både mineralolja och biooljor. Cisternerna i fastigheten Shanghai 1 kommer att rivas för att ge plats för Cementas nya anläggning. Den är tänkt att omfatta en ny cementterminal med en hög siloanläggning, en lägre kontorsbyggnad parallellt med Norra Hamnvägen och ett antal byggnader i varierande höjd för bl.a. tillverkning av betong. Förutom dessa byggnader tillkommer lossningstorn, elevatorer och bandtransportörer för cement och ballast.

För att bränsledepån i Loudden ska kunna avvecklas och Loudden så småningom utvecklas för andra ändamål behöver viss lagring av bunkerbränsle för fartyg flyttas till Energihamnen. I södra delen av fastigheten planeras därför en cisternpark för sådan lagring. Denna depå som ska ägas av Stockholms Hamnar kan försörja fartyg som trafikerar Stockholm med bränsle. Cisternerna kommer att omges av 1-7 meter höga invallningsmurar för att begränsa oljeföroreningar vid eventuellt läckage.

Singapore 3

Nya cisterner för bränsleoljor kommer att uppföras i cisternparker. De nya cisternerna kommer att bli högre än de nuvarande och även de omges av invallningsmurar.

Alexandria 3

Här finns idag en silo för olivkärnor och planer finns på att bygga ut en större anläggning för mottagning, hantering och lagring av fast biobränsle.

Ladugårdsgärdet 1:40 (vattenområdet)

Den befintliga anläggningen för fjärrvärme och fjärrkyla som idag är förlagd på pråm öster om Shanghai 1 kommer eventuellt att utvidgas något. I anslutning till Cementas nya cementterminal och planerad betongfabrik planeras en ny kaj för lossning av cement och ballast samt lagring och stödfunktioner till verksamheterna. Därutöver planeras en kajanläggning för lossning och tankning av bunkerbränsle från fartyg.

Befintlig bebyggelse som bevaras

Kontorsbyggnaden i kv. Port Said från 1958 pekas i kulturmiljöutredningen till detaljplanen ut som kulturhistoriskt värdefull. Det gäller även oljecisternerna från 1950-talet, märkta med ”Kol och koks”, i kv. Alexandria. Kontorsbyggnaden kommer att sparas, medan cisternerna på sikt kommer att rivas för att ersättas med modernare lagringsanläggningar.

Övrig bebyggelse som bevaras ligger framför allt i planområdets södra del, i kvarteren Alexandria och Port Said, och är kopplade till hantering och preparering av bränsle till Värtaverket samt aska, som är en biprodukt av energiframställningen.

Spårväg

Enligt planförslaget reserveras mark för en ny spårväg. Spårvägen planeras att ansluta till Lidingöbanan i Ropsten. Denna är en viktig komponent i den långsiktiga stamnätsstrategi som staden och landstingets trafikförvaltning gemensamt tagit fram. Spårvägen sammanbinder City (T-centralen) via Östermalm och Lindarängen med stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Ett flertal alternativ till spårsträckning har studerats genom Energihamnen. Det alternativ som så här långt har bedömts fungera bäst med områdets förutsättningar är den sträckning längs Lidingövägen som redovisas i detaljplanen, men frågan om spårvägens föreslagna placering nära cisterner med brandfarlig vara behöver utredas närmare i det fortsatta planarbetet. Spårvägen planeras att byggas på bro i delar av planområdet (inom J1) och ytan under spårvägsbron

kommer enligt förslaget användas för transporter till och från industriverksamheten inom fastigheten Port Said 1.

Offentliga rum

Norra Hamnvägen är områdets huvudgata. Denna funktion ska förstärkas genom en upprustning av gatumiljön. Utformningen ska sträva efter att bryta upp den långa gatan i sekvenser med utblickar mot vattnet och solinstrålning från öster och väster.

Grönska inom området koncentreras till Norra Hamnvägens sidor. Här finns möjlighet att skapa stråk med marktäckare och klätterväxter i växtbäddar som även kan fungera som fördröjningsmagasin för dagvatten från gatan. Utrymme finns i sektionen för en trädrad längs gatans östra sida, men eventuell risk för brandspridning måste utredas vidare innan det är säkerställt om det är lämpligt med träd i kombination med lagring av bränsle.

Områdets struktur och gestaltungsprinciper

Bebyggelsens karaktär och skala styrs av verksamheternas funktioner samt den historiska kopplingen till hamnen, järnvägen, Värtaverket och Gasverket. Det omgivande landskapet med Hjorthagsberget i väster och Lilla Värtan i öster har påverkat lokaliseringen av högre, karaktärsfulla byggnader som cementsilo och produktionsanläggning för kraft- och fjärrvärme. Dessa har medvetet placerats i områdets norra och södra delar för att låta Hjorthagsbergets siluett avteckna sig tydligt från vattnet. Norra Hamnvägen är områdets ryggrad. Gatan löper i nord-sydlig riktning och binder samman Värtapiren och Södra Värtahamnen med Ropsten och Kolkajen. De tre tvärgatorna är viktiga avbrott i bebyggelsen.

Det stora vattenrummet i öster möjliggör en mer storskalig bebyggelse, speciellt i norr i anslutning till Lidingöbrons fäste och planerad högexploaterad bebyggelse i Ropsten.

Längs Norra Hamnvägen föreslås inslag i mer mänsklig skala med tanke på dess viktiga roll som cykel- och fotgängarstråk. Här utformas murar, staket och grönytor mer omsorgsfullt och grönska och gatubelysning ska bidra till ett mer intimt gaturum än idag.

Gator och trafik

Gatunät

Det historiska gatunätet med en tydlig huvudgata i nord-sydlig riktning och tre tvärgator i öst-västlig riktning bibehålls.

Biltrafik

Norra Hamnvägen fortsätter vara områdets främsta transportväg för personbils- och lastbilstrafik. Liksom idag kommer endast västra delen av Tredje Tvärvägen vara tillgänglig för allmän bil- och gångtrafik.

Angöring till Cementas anläggning kommer framför allt ske genom Ropstensslingan. Ytterligare en utfart planeras mot Andra Tvärvägen där utfarten rundar Stockholms Hamnars verksamhet.

Gång- och cykeltrafik

Gångbanor ska finnas på båda sidor av Norra Hamnvägen. På dess östra sida finns även planteringsstråk och cykelbana.

Kollektivtrafik

Ropstens station ligger direkt norr om planområdet dit linje 13 och linje 21/Lidingöbanan går. Från Ropsten utgår även stombuss linje 6 mot Karolinska institutet och ett antal lokalbussar. I planområdets västra del planeras en ny spårväg parallellt med Lidingövägen.

Teknisk försörjning***Vattenförsörjning, spillvatten***

Stadens ledningsnät för vatten och avlopp är utbyggt inom området och dess huvudsakliga sträckning är längs Norra Hamnvägen. I sydvästra delen av planområdet, i kv. Port Said, planeras en ny pumpstation för avloppsvatten.

El/Tele

Det finns idag tre mindre nätstationer inom planområdet. Nya verksamhetsanknutna nätstationer kan komma att uppföras på kvartersmark vid behov, och ryms då inom markanvändningen J (Industri).

Energiförsörjning

Fjärrvärme finns framdraget inom planområdet.

Avfallshantering

Då inga bostäder finns eller planeras inom området blir avfallshanteringen mycket begränsad. Inga åtgärder planeras.

Räddningstjänst

Planen tillgodoser åtkomst för räddningstjänsten genom infartsmöjligheter längs Norra Hamnvägen. Det centrala läget ger kort insatstid för räddningstjänsten.

Markutfyllnad

Området utgörs sedan mer än 100 år av ett industriområde och markytan utgörs helt av fyllningsmassor. Om massorna är så pass

förorenade att de inte kan återanvändas inom området behöver dessa transporteras bort.

Konsekvenser

Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. En MKB har därför upprättats för detaljplanen (Structor 2018-09-12). Tidigt samråd med Länsstyrelsen, brandförsvaret och Stadsmuseet har legat till grund för stadens behovsbedömning samt avgränsning av MKB. De miljöaspekter som bedömts medföra betydande miljöpåverkan är kulturmiljö och stadsbild samt risk. Utöver dessa har även följande miljöaspekter redovisats i MKB: vattenmiljö, buller och vibrationer, luftkvalitet samt föroreningar i mark och sediment.

Det huvudsakliga utredningsområdet för MKB är detsamma som planområdet. För vissa aspekter redovisas miljökonsekvenserna för ett större geografiskt område, ett så kallat influensområde. Dessa aspekter är kulturmiljö och stadsbild, vattenmiljö samt buller och luft.

Miljökonsekvenserna har i regel bedömts för när hela planområdet är utbyggt, vilket bedömts till 2030. Vid beskrivning av översvämningar och dimensionering av dagvattensystem används ett längre tidsperspektiv. För föroreningar i mark och sediment beskrivs påverkan under anläggningsskedet översiktligt.

Nedan följer en sammanfattning av MKB för olika miljöaspekter.

Kulturmiljö

En utbyggnad enligt planförslaget innebär nya verksamheter och byggnader inom ett befintligt industri- och hamnområde med lång historisk kontinuitet i staden och en industrihistorisk miljö. Detaljplanen innebär också högre byggnader än idag vilket kan medföra påverkan och konsekvenser kopplat till motiv och uttryck för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården, intentionerna med Kungliga Nationalstadsparken samt stadsbilden. Även påverkan och konsekvenser med avseende på stadsbild är kopplat till berörda riksintressen. En kulturmiljöutredning med konsekvensbedömning har tagits fram inom projektet för att analysera områdets kulturvärden, hur dessa påverkas och vilka konsekvenserna blir till följd av detaljplanen.

Konsekvenserna till följd av planförslaget utgår från berörda riksintressen med motiv och uttryck samt kulturhistoriska värden inom planområdet. De uttryck för riksintresset som särskilt kan kopplas till detaljplanen är:

Riksintresse för Stockholms innerstad och Djurgården

Sammantaget bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Detta till följd av de konsekvenser detaljplanen medför på de uttryck som karaktäriserar riksintresset. Planförslaget bedöms inte riskera att påtagligt skada riksintresset. (Tyréns, 2018)

För uttrycket *Det sena 1800-talets stadsbyggande/Kommunaltekniska anläggningar* bedöms planförslaget ge upphov till små negativa konsekvenser för riksintressets uttryck. Rivning av de äldre cisternerna, som uttryck för en äldre typ av energilagring, påverkar i högre grad kulturmiljön på kvartersnivå än riksintressets uttryck. Gasverket och Värtaverkets anläggningar som i hög grad representerar de kommunaltekniska anläggningar som anlades på 1800-talet bedöms inte påverkas av planförslagets bebyggelse.

För uttrycket *Sjöfarts-, handels- och industristaden* bedöms planförslaget inte medföra några negativa konsekvenser.

Energihamnen har en intressant historik som ett av stadens hamnområden med längst kontinuitet. Att funktionen kvarstår som hamn- och industriområde, som har präglat området i över hundra år, bedöms snarare vara positivt ur kulturmiljösynpunkt.

För uttrycket *Stockholmska särdrag, Anpassningen till naturen* bedöms planförslaget ge upphov till måttliga negativa konsekvenser. Hjorthagsberget utgör en del av Stockholmsområdets sprickdalslandskap som liksom flera av stadens höjder har bebyggts. Höjden som även accentueras av Hjorthagskyrkans framhävda placering kommer inte att vara möjlig att uppfattas i samma utsträckning, då planförslagets bebyggelse mer eller mindre skymmer höjdens konturer från Lidingö.

För uttrycket *Stockholmska särdrag, Blickfång och vyerna från viktiga utsiktspunkter*, bedöms planförslaget ge upphov till små – måttliga negativa konsekvenser. Hjorthagens kyrkas accentuerade läge på Hjorthagsberget går delvis förlorat eftersom den föreslagna bebyggelsen till stor del skymmer kyrkan sett från Lidingö. Den säkerhetszon som skapades mellan bostads-bebyggelsen och industriläggningarna i samband med dess etablering, kommer inte

längre att kunna uppfattas i samma grad. Påverkan på vyerna från viktiga utsiktspunkter på Lidingö bedöms inte enbart vara negativa då dagens oordnade situation ersätts med en medvetet planerad industribebyggelse vilket kan bidra till en positiv upplevelse av hamnområdet.

Från Hjorthagen blir planområdets utökade bebyggelsevolym och höjd märkbart närvarande och skapar en viss barriäreffekt för sikten ut mot hamnen, Lilla Värtan och Lidingö. Sikten är dock i nuläget något begränsad av vegetation och utblickarna från kyrkan bedöms inte heller vara av lika stor vikt som den mot kyrkan och berget.

För uttrycket *Stockholmska särdrag, Fronten mot vattenrummet och Stockholms inlopp* bedöms planförslaget ge upphov till små negativa konsekvenser. Att Energihamnens funktion och bebyggelsekaraktär i hög grad kvarstår innebär att fronten mot vattenrummet inte påverkas. Cementas flytt till området och föreslagen siloanläggning kommer dock innebära att bebyggelsens karaktär delvis förändras. Den höga silobyggnaden blir ett nytt inslag i Energihamnens förhållandevis låga bebyggelse idag.

För uttrycket *Stockholmska särdrag, Stadssiluetten* bedöms planförslaget ge upphov till måttliga negativa konsekvenser. Byggnader inom planområdet kommer synas från många platser i staden. Siloanläggningens höjd innebär att den syns på långt avstånd och på flera platser bryter stadens siluett som annars karaktäriseras av kyrktornen och ett fåtal tongivande byggnadsverk. Från vyer som Fjällgatan och Katarinavägen sticker siloanläggningen upp bakom Gärdeshöjdens bebyggelse och vid Nordiska museet, vilka båda särskilt lyfts fram i uttrycket för riksintresset.

Nationalstadsparken

Planförslaget bedöms varken påverka Nationalstadsparkens kulturmiljövärden eller Vård- och utvecklingsplanens målbilder för parken.

Kulturmiljöer som hanteras enligt PBL

Planförslagets bebyggelse är en modernisering av den befintliga industrimiljön i hamnen och kan sägas bygga vidare på en sedan länge etablerad struktur och funktion, vilket är positivt för upplevelsen av miljön och kopplingen till platsens historia. Genom de bevarade tvärgatorna kan Hjorthagsberget fortfarande avläsas. Bergets topografiska och gröna roll för miljön i hamnen bevaras men kan upplevas som begränsad genom den föreslagna

bebyggelsens ökade höjd, täthet och volym. Kajkanten och järnvägsspåren bevaras i samma läge vilket är positivt för platsens kulturmiljö.

Planförslaget innebär att delar av den befintliga bebyggelsen i hamnen rivs och ny tillkommer. Huvuddelen av de industribyggnader som rivs är uppförda från 1990-talet och framåt och saknar kulturhistoriska värden. Rivningen av dessa innebär därför inga negativa konsekvenser för kulturmiljön. Rivning av äldre cisterner från 1950-talet i Kv. Alexandria innebär små negativa konsekvenser då en del av platsens äldre historia försvinner. Planförslaget bedöms sammantaget innebära små negativa konsekvenser för ovan nämnda kulturmiljöer i Energihamnen.

Planområdets läge vid vattnet, närheten till bostadsområden och äldre industriområden av arkitektoniskt hög kvalitet innebär höga krav på utformning och gestaltning av den nya bebyggelsen.

Risk

Resultaten från riskanalysen visar att med hänsyn till olycksriskernas påverkan på människors hälsa och säkerhet och miljön bedöms den föreslagna markanvändningen vara lämplig, förutsatt att följande riskreducerande åtgärder vidtas:

- Eventuella kompletterande åtgärder till följd av risken för dominoeffekter. Dessa kommer att tas fram i en detaljerad dominoeffektanalys i det fortsatta arbetet inför granskning. Vid behov kommer analysen även inkludera en sammanvägd samhällsriskberäkning för Energihamnen.
- Eventuella kompletterande åtgärder till följd av risker med påsegling. Dessa tas fram i det fortsatta planarbetet.
- Nyetableringar behöver ta hänsyn till risker i enlighet med tillämpliga regelverk. Bland annat krävs skyddsavstånd mellan cistern med brandfarlig vätska och annan verksamhet med farliga ämnen. Åtgärder avseende närhet mellan cistern med brandfarlig vätska och spårväg kommer att utredas vidare.
- Eventuella skyddsräcken och portaler.
- Åtgärder mot urspårningar av spårvagnar, kollisioner mellan vägtrafik och spårvagn/spårvägens brokonstruktioner.

Naturmiljö

Den produktionsanläggning som möjliggörs inom Singapore 3 innebär beskuggning av Hjorthagsbergets södra delar från solens uppgång till ca kl 9, med en liten variation under året.

Vattenmiljö

Området är beläget inom avrinningsområdet för Lilla Värtan vars ekologiska status är måttlig och den kemiska statusen uppnår ej god status. Lilla Värtan är påverkad av befintlig hamnverksamhet vilket bl.a. påverkat vattenförekomstens morfologiska tillstånd, övergödning och miljögifter som bl.a. metaller och PFOS. Miljökvalitetsnormen för Lilla Värtan bedöms till måttlig ekologisk status år 2027 och god kemisk ytvattenstatus med tidsfrist till 2027.

Planområdets stora andel hårdgjorda ytor innebär stora volymer dagvatten. En dagvattenutredning för detaljplanen har därför tagits fram (Sweco, 2018).

Följande dagvattenanläggningar (eller motsvarande) föreslås:

- Dagvatten från Norra Hamnvägen föreslås hanteras i skelettjordar i Norra Hamnvägens östra halva och i Tredje Tvärvägen.
- Dagvatten från övriga områden hanteras i växtbäddar och avsättningsmagasin.
- Dagvatten kopplat till spårvägen omhändertas inom ramen för trafikförvaltningens planering och projektering.

Med anläggande av föreslagna (eller motsvarande) reningsåtgärder beräknas den årliga belastningen av föroreningar minska för samtliga beräknade ämnen. Den planerade exploateringen bedöms därmed inte bidra till försämring av recipientens status eller försämma förutsättningarna för att recipienten ska kunna uppnå de aktuella miljökvalitetsnormerna.

Någon risk att befintliga byggnader och verksamheter översvämmas av havet finns inte. Vid fortsatt arbete med projektering och/eller tillståndsprövning behöver grundläggningsnivåer dock beaktas.

Områdets platta karaktär med hög andel hårdgjorda ytor gör det utsatt vid skyfall och redan i nuläget finns lågpunkter i planområdet som riskerar att översvämmas vid t.ex. ett 100-årsregn med klimatfaktorn 1,25. Planförslaget bedöms inte innebära några större förändringar i risken för översvämningar men vid exploatering bör en genomtänkt höjdsättning tillämpas där kvartermark placeras högre än gaturummet så att gatorna kan användas som sekundära avvattningssvågar vid kraftiga regn då ledningssystemet går fullt. Vid extremt stora regn finns risken att dagvatten möjligen bräddar över kajkanten direkt ut i Lilla Värtan.

Markmiljö

Markanvändningen inom planområdet kommer även i framtiden att utgöras av hamn- och industriverksamhet. Eftersom detaljplaneområdet sedan väl över hundra år utgörs av ett industriområde och markytan helt utgörs av fyllningsmassor bedöms markmiljön inom området inte vara direkt skyddsvärd.

Enligt den marktekniska utredning som tagits fram i samband med detaljplanen (Sweco, 2018) bedöms påverkan med avseende på förorenad mark och sediment framförallt kunna uppstå i samband med anläggningsskedet, d.v.s. när respektive verksamhet förbereder marken, river anläggningar samt vid nybyggnation.

Buller

En utredning avseende omgivningsbuller har tagits fram (Structor Akustik, 2018). Resultatet visar att det beräknade tillkommande trafikbuller som planförslaget innebär jämfört med nuvarande bullersituation är marginellt då den största källan för buller fortsatt är trafiken på Lidingövägen och Lidingöbron. Spårvägens bidrag till trafikbullernivån i området är marginellt.

Luftkvalitet

Planförslaget innebär en ökad trafik inom och till och från området och att nya arbetsmoment och verksamheter tillkommer. Detta kan medföra att utsläppen av PM10 och NO2 förändras. Därför har en luftkvalitetsutredning tagits fram (SLB-analys, 2018). Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) klaras enligt utredningen inom hela planområdet för planförslaget år 2030. Vidare klaras även miljökvalitetsnormen för kvävedioxid, NO2 inom hela planområdet.

Damningsrisken från planerade verksamheter bedöms som mycket låg vilket innebär att planförslaget inte är en betydande källa till luftföroreningshalter inom planområdet. Arbete pågår med installation av system för kolfilter i cisternerna vilket minskar risken för luktstörningar. Planförslaget ger därmed lägre risk för lukt än befintlig verksamhet.

Riksintresse för Stockholms hamn

Detaljplanen möjliggör att den omfattande godshanteringen (olja och bränsle) i Energihamnen kan utökas. På det sättet kan planförslaget innebära en positiv påverkan på riksintresset.

Barnkonsekvenser

Inga boende finns i planområdet då området planläggs för industrihamn. Norra Hamnvägen som sammanbindande gång- och

cykelstråk från Ropsten till Valparaiso och Södra Värtan bidrar till ett säkrare och mer attraktivt gaturum.

Tidplan

Detaljplanen avses hanteras med utökat planförfarande med anledning av eventuellt betydande miljöpåverkan.

Start-PM oktober 2017

Samråd september – oktober 2018

Granskning andra kvartalet 2019

Antagande fjärde kvartalet 2019

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Utvecklingen av Energihamnen är en viktig del av den fortsatta utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden. Detaljplanen berör emellertid inte Östermalms stadsdelsförvaltnings verksamhetsområden då detaljplanen främst reglerar byggnadshöjd, industriändamål, energiproduktion och bränslelagring.

Östermalms stadsdelsförvaltning har inga invändningar mot detaljplanen under förutsättning att de riskreducerande åtgärder som nämns i förslaget vidtas och är tillräckliga för att hantera den ökade risknivån i området.

Detaljplaneförslaget är i linje med stadens övergripande planeringsinriktning och stadsutvecklingsområdets strategi att skapa en blandad bebyggelse när industri- och hamnverksamhet integreras i en attraktiv, urban stadsmiljö.

Förvaltningen ser positivt på utvecklingen av Norra hamnvägen som bidrar till att skapa en sammanhängande stadsdel genom att länka samman Ropsten och Värtapiren. Förvaltningen är även positiv till möjligheten att skapa stråk med växtbäddar vid Norra hamnvägen eftersom växtbäddarna fungerar som fördröjningsmagasin för dagvatten.

Förslaget ska pröva möjligheten för planläggning av mark för framtida spårväg. Förvaltningen är positiv till förslaget som ökar tillgängligheten i området genom ett hållbart trafikslag.

Bilagorna i ärendet återfinns på <http://insynsverige.se/stockholm-ostermalm>

Bilagor

1. Plankarta
2. Planbeskrivning
3. Miljökonsekvensbeskrivning
4. Riskbedömning

Övriga planhandlingar finns att läsa på stadsbyggnadskontorets webbplats:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2016-10198>