

## **Planbeskrivning** **Detaljplan för Neapel 3 mfl i stadsdelen** **Ladugårdsgärdet, S-Dp 2018-00406**

### **Södra Värtan, etapp 1**



Ortofoto med planområdet ungefärligt inritat.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

## Sammanfattning

### Planens syfte och huvuddrag

Denna detaljplan är en del av ett större stadsutvecklingsområde, Södra Värtan. Detaljplanen möjliggör för ca 110 000 kvm tillkommande ytor för bland annat kontorsbebyggelse och centrumändamål samt ca 23 000 kvm nya offentliga rum i anslutning till vattnet. Vidare säkerställs att kulturmiljövärden i delar av kvarteret Neapel 3 bevaras och skyddas, att kajområden tillgängliggörs samt att teknisk infrastruktur och hamnverksamhet möjliggörs.

Att planområdet ligger i direkt anslutning till hamnverksamhet ställer särskilda krav på att bebyggelsen utformas för att klara krav för buller, inklusive lågfrekvent buller. Genom att bygga dessa högre skyddande volymer närmast hamnen kan bullerpåverkan längre in i stadsdelen minskas, vilket är en förutsättning för att kunna bygga bostäder där.

Den tillkommande bebyggelsen har ett exponerat läge och kommer att utgöra en ny vattenfront och entré till Stockholm och behöver på grund av sitt framträdande läge vara sammanhållen och utformas med hög arkitektonisk kvalitet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan. Därför har en miljöbedömning gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram.

Planförslaget innebär en stor förändring av området då det omvandlas från ett hamnområde till en framtida planerad sammanhängande stadsmiljö, som i aktuell plan utgörs av kontorsbebyggelse. Utifrån detta är det naturligt att detaljplanens genomförande bedöms få både positiva och negativa konsekvenser avseende stadsmiljö- och miljöaspekter.

Detaljplanen bedöms i framtagna miljökonsekvensbeskrivning, MKB (Sweco, 2020a), få positiva konsekvenser främst med avseende på markförorenningar och vattenkvalitet. Detta genom att mark saneras, områdets belastning på vattenkvaliteten i Lilla Värtan minskar och områdets förmåga att hantera kraftiga skyfall förbättras. Enligt MKB:n bedöms planförslaget riskera negativa konsekvenser avseende kulturmiljö och stadsbild. Påverkan och därigenom vissa negativa konsekvenser för kulturmiljön är i

princip omöjlig att undvika då stadsutvecklingen sker inom kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

Stadsbyggnadskontoret har gjort en avvägning mellan de positiva och de negativa konsekvenserna som planförslaget innebär och bedömer sammanvägt att de positiva konsekvenserna av förslaget överväger.

### **Miljöbedömning**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan riskera att medföra betydande miljöpåverkan, därför har en miljöbedömning gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. Följande aspekter har bedömts kunna medföra risk för betydande miljöpåverkan: buller, risk och säkerhet, vattenkvalitet och översvämningsrisk, stads- och landskapsbild samt föroreningar i mark. Utöver detta hanterar MKB:n även aspekterna luftkvalitet, naturmiljö, kulturmiljö och klimatpåverkan.

### **Tidplan och planprocess**

Denna detaljplan är en del av en större detaljplan som var på samråd årsskiftet 2016/2017 (dnr 2015-08816). Efter samrådet delades detaljplanen upp i fler mindre planområden. Denna detaljplan utgör den första etappen.

## Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>2</b>
Planens syfte och huvuddrag .....	2
Miljöbedömning .....	3
Tidplan och planprocess .....	3
<b>Inledning</b> .....	<b>6</b>
Handlingar .....	6
Planens syfte och huvuddrag .....	8
Plandata .....	8
Tidigare ställningstaganden .....	9
<b>Förutsättningar</b> .....	<b>13</b>
Historik och nuvarande markanvändning .....	13
Befintlig bebyggelse .....	13
Landskapsbild/stadsbild .....	13
Kulturhistoriskt värdefull miljö .....	14
Natur .....	17
Offentlig service .....	17
Kommersiell service .....	18
Gator och trafik .....	18
Geotekniska förhållanden .....	18
Vattenverksamhet .....	20
Markavvattning .....	20
Ras och skred .....	20
Störningar och risker .....	20
<b>Planförslag</b> .....	<b>23</b>
Ny bebyggelse .....	25
Gator och trafik .....	35
Upphävande av strandskydd .....	38
Teknisk försörjning .....	40
<b>Konsekvenser</b> .....	<b>41</b>
Samlad konsekvensbedömning .....	41
Buller .....	43
Risk och säkerhet .....	44
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	50
Föroreningar .....	51
Landskapsbild/stadsbild .....	53
Kulturhistoriskt värdefull miljö .....	55
Naturmiljö .....	56
Luft .....	56
Klimatpåverkan .....	56
Ljuförhållanden och lokalklimat .....	57
Sociala konsekvenser .....	57
Påverkan på riksintressen .....	58

<b>Genomförande .....</b>	<b>59</b>
Organisatoriska frågor .....	59
Verkan på befintliga detaljplaner .....	61
Fastighetsrättsliga frågor .....	61
Ekonomiska frågor.....	64
Tekniska frågor.....	65
Genomförandetid.....	69

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning samt en fördjupning av MKB (miljökonsekvensbeskrivning) och ett kvalitetsprogram som redogör för hur bebyggelsen gestaltas.

#### Utredningar

Utredningar och PM som tagits fram under planarbetet inför granskning är:

- PM handlingsplan för hantering av föroreningar inom Detaljplan Neapel 3 m.fl. (Exploateringskontoret 2020)
- PM konsekvensbeskrivning rivning av block 2, Kv Neapel 3, Värtan, Stockholm (*Nyréns Arkitektkontor, 2020a*)
- Kv. Neapel 3, Block 1 och 2, Södra Värtahamnen, Fortsatt utredning av kulturhistoriskt värde (*Nyréns Arkitektkontor, 2018*)
- PM antikvarisk konsekvensbeskrivning av granskningsförslaget för Neapel 3 m.fl. (*Nyréns Arkitektkontor, 2020b*)
- Sedimentprovtagning utanför Saltkajen och Södra Kajen, (Golder Associates, 2016)
- PM geoteknik Norra Djurgårdstaden Södra Värtan (*GeoMind, 2018*)
- Riskutredning – Detaljplan för Södra Värtan Norra, del 3 av Neapel 3 (*Risktec, rev. oktober 2020*)
- Riskanalys för hamnverksamheten (*SSPA, 2017*)
- Södra Värtan, norra delen – Utredning av omgivningsbuller till detaljplan för Neapel 3 m.fl. (*Structor, rev. oktober 2020*)
- Sammanställning av akustiska utlåtande byggaktörer (*Stadsbyggnadskontoret, 2020*)
- Fördjupning av MKB granskningsskede, (*Sweco, rev november 2020a*)
- Tekniskt PM – Dagvatten Södra Värtan (*Sweco, 2018*)
- Dagvatten och skyfall Södra Värtan, norra delen (*Sweco, rev oktober 2020b*)

#### Övrigt underlag

- Kvalitetsprogram (*Stadsbyggnadskontoret, rev. november 2020*)

Utredningar och PM som tagits inför samrådet, återfinns under planärende Södra Värtan (Antwerpen 2 m fl) med diarienummer 2015-0816.

- Handlingsprogram Hållbarhetskrav vid markanvisning Södra Värtan (*Stockholms stad, 2015*)
- Beskrivning av förändringar av industriverksamheter på Loudden och Frihamnen (*Exploateringskontoret, 2016*)
- Detaljerad bullerutredning omgivningsbuller (*Structor, 2016a*)
- Utredning av hamnbuller för ”normal” verksamhet (*Structor, 2016b*)
- Grönytefaktor för kvartersmark. Detaljplan Södra Värtan (*Exploateringskontoret, 2016*)
- Dagvatten- och klimatanpassningsstrategi Södra Värtan, Norra Djurgårdsstaden (*Sweco, 2016*)
- PM Handledning för hantering av dagvatten på kvartersmark i Södra Värtan (*Sweco, 2016*) samt excelark Beräkningsmall avrinningskoefficienter (2016)
- Kulturmiljöutredning Södra Värtahamnen, Frihamnen och Loudden (*Nyréns arkitektkontor, 2015*)
- Kulturhistorisk konsekvensanalys Södra Värtan i Stockholm (*Nyréns Arkitektkontor 2016*)
- Antikvarisk förundersökning Neapel 3 (*White, 2016*)
- Mobilitetsindex – värdering av hållbart resande i Södra Värtan (*Stockholms stad, maj 2016*)
- Social konsekvensanalys (*Spacescape, 2016*)
- PM Solstudier (*Stockholm stad, 2016*)

Utredningar som tagits fram inför planarbetet är

- Fördjupat program för Södra Värtahamnen, Stad och Hamn i Samverkan (*Stockholms stad, 2012*)
- Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande Fördjupat program Södra Värtahamnen (*Structor, 2012*)
- Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden, version till stadsbyggnadsnämnden (*Stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret, 2016*)
- Plan för gång-, cykel- och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden. (*Stockholms stad, 2016*)
- Vindstudie för Södra Värtahamnen, delområde Södra Värtan (*SMHI 2014*)
- Hydrogeologisk utredning Södra Värtan (*Geosigma, 2013*)
- Provtagning av grundvatten sommaren 2015, Kontrollprogram för omgivningspåverkan, Södra Värtan, Norra Djurgårdsstaden (*Golder Associates, 2016*)

- Riskbedömning inför markrening – Energihamnen, Värtahamnen, Södra Värtan, Frihamnen och Loudden, Norra Djurgårdsstaden (*Golder Associates, 2015*)
- Provtagning jord, Klassning KM (känslig markanvändning) och MKM (mindre känslig markanvändning), NDS Södra Kajen, (*Golder Associates 2014-06-02*)
- Slutredovisning av sanering i bergrum (*Stockholms stad, 2015*)

#### Medverkande

Planen är framtagen av Andreas Rostvik och Anders Åström på stadsbyggnadskontoret. Plankonsult har varit Katrin Berkefelt på Tyréns AB och Malin Olsson Thompson på Tengbom.

Följande har också medverkat i projektet, Niklas Ymerson, Hillevie Jernberg och Emma Wirén på exploateringskontoret, Sanna Tegnér och Pär Båge (konsult Iterio) på trafikkontoret.

#### Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra kontorsbebyggelse, hotell, centrumändamål, parkering, nya offentliga rum i anslutning till vattnet samt att bevara och skydda kulturmiljövärden i delar av kvarteret Neapel 3. Detaljplanen syftar vidare till att ge plats för utbyggd kollektivtrafik på land och i vatten, säkerställa mark för hamnverksamhet och teknisk infrastruktur samt i delar av planområdet upphäva strandskyddet.

Den tillkommande bebyggelsen har ett exponerat läge och kommer att utgöra en ny vattenfront och entré till Stockholm och behöver på grund av sitt framträdande läge vara sammanhållen och utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Att planområdet ligger i direkt anslutning till hamnverksamhet ställer särskilda krav på att bebyggelsen utformas för att klara krav för buller, inklusive lågfrekvent buller.

#### Plandata

##### Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet är ca 6,7 hektar stort, ligger i stadsdelen Ladugårdsgärdet och ingår i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Planområdet ligger i den norra delen av Södra Värtan som i sin tur ligger i den mellersta delen av stadsutvecklingsområdet.

Stockholms stad är lagfaren ägare till all mark inom planområdet. Neapel 3 är upplåten med tomträtt till Niam VI Neapel 3 AB.





Ortofoto med planområdet markerat med gullinje. Rödlinje visar planområdet för Södra Värtan. Illustration Sweco

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

I Översiktsplan för Stockholm ingår planområdet i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Norra Djurgårdsstaden är stadens största stadsutvecklingsprojekt och ska vara ledande i utvecklingen av nästa generation hållbara stadsdelar.

Stadsutvecklingsområdet sträcker sig över Hjorthagen, Värtahamnen (med Södra Värtan), Frihamnen och Loudden. I Norra Djurgårdsstaden pågår utbyggnad och detaljplanering för en tät och blandad stad med en stor mängd nya bostäder och arbetsplatser. Det är angeläget att skapa och förbättra kopplingar till omkringliggande stadsdelar. I samband med stadsutvecklingen kan offentliga platser skapas och i möjligaste mån tillgängliggörs områdets kajer.

### Program för stadsutvecklingsområdet

Ett program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden upprättades under 2001 och godkändes 2003. I programmet redovisas för Södra Värtan ny bebyggelse innehållande ca 400-1000 bostäder och drygt 10 000 arbetsplatser. Bangården Värtan Östra och färjeläget vid Södra Kajen inom Södra Värtan förutsattes i förslaget finnas kvar.

### Fördjupat program

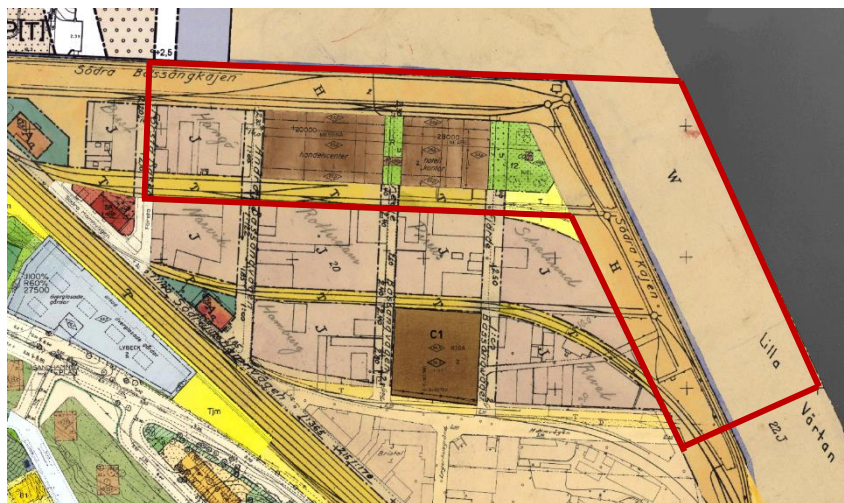
För planområdet upprättades 2012 *Fördjupat program för Södra Värtahamnen, Stad och Hamn i Samverkan* med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Programmet godkändes 2013.

Programområdet innefattade Värtapiren, kvarter Valparaiso och Södra Värtan. I programmet redogörs för hur hamnverksamheten kan utvecklas genom byggande av en ny terminal på Värtapiren, hur planstruktur och nivåer inom kvarter Valparaiso kan utformas för att minska konflikter mellan gång- bil- och järnvägstrafik. Förslaget förutsatte att bangården Värtan Östra avvecklas i samband med Containerhamnens omlokalisering till Nynäshamn och att färjeläget vid Södra Kajen kan frigöras för andra ändamål. Södra Värtan föreslogs i programmet till stor del innehålla kontor och arbetsplatser. I de centrala delarna, skyddat av buller från omkringliggande kvarter bedömdes ca 1000-1200 lägenheter kunna inrymmas.

#### Gällande detaljplan

Området är ursprungligen planlagt för hamn- och industriändamål (1943, Pl 2927). Under 1959 fastslogs Pl 5425 för att möjliggöra muddring och utfyllnad i vattnet för hamnverksamhetens behov.

Inom planområdet har tidigare verksamhet i delar ersatts av ny bebyggelse. Exempel på detta är kontorsverksamhet och hotell från 1986 (Pl 8399) på fastigheten Neapel 3.



*Bilden visar gällande planer, ungefärligt planområde inom röd markering*

#### Kommunala beslut i övrigt

##### **Program för Hållbar stadsutveckling**

Kommunfullmäktige har beslutat att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett av stadens miljöprofilområden. Ett övergripande miljöprogram för hela stadsutvecklingsområdet godkändes av

kommunfullmäktige 2010 som sedan vidareutvecklats i dokumentet *Program för hållbar stadsutveckling – Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid* som antogs av i kommunfullmäktige januari 2017. Programmet ligger till grund för separata handlingsprogram med hållbarhetskrav kopplade till respektive detaljplan och exploateringsavtal.

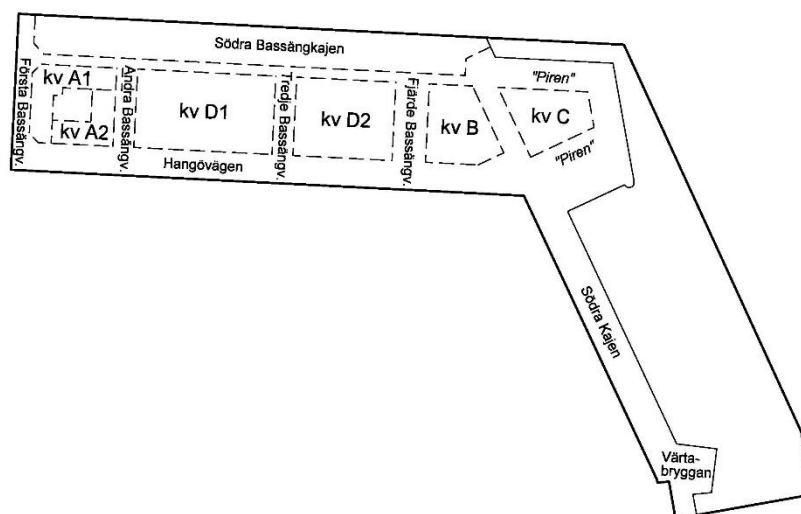
### Visionsarbete av Stockholms hamnar

Parallellt och samordnat med stadens planering har Stockholms Hamnar genomfört ett visions- och strategiarbete (Vision 2015 – utveckling av Stockholms hamnar) med syfte att belysa hur en utveckling av hamnverksamheten kan vara förenlig med den planerade stadsutvecklingen. Strategin innebär bland annat att den tyngre hamnverksamheten flyttas till alternativa lägen i regionen (Containerhamnen till Norvik i Nynäshamn och oljehantering till Södertälje) och kryssnings- och färjeverksamheten koncentreras till Värta- respektive Frihamnspiren. Detta innebär att en del av de befintliga kajerna däremellan (Södra Kajen) kan frigöras för den nya stadsdelens behov. Värtapiren och Värtaterminalen är nu utbyggda.

### Markanvisning

Inom detaljplanaområdet har

- A1, B och C markanvisats till Bonnier Fastigheter AB för främst kontor. (ExplN 2016-03-10)
- A2 markanvisats till Niam VI Neapel 3 AB för kontor.



Karta som visar markanvisade kvarter

Riksintressen

### **Stockholms innerstad med Djurgården**

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

### **Nationalstadsparken**

Planområdet ligger inte inom Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården, som är nationalstadspark enligt 4 kap. 7§ i miljöbalken, men behöver ändå förhålla sig till parken och dess bestämmelser kring åtgärder utanför parken. En åtgärd i områden som gränsar till Nationalstadsparken ska ske med utgångspunkt från att parkens natur- och kulturvärden inte får utsättas för påtaglig skada genom den prövade åtgärden.

### **Stockholms hamnar**

Stockholms Hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut 2001 (MB 3 kap 8§). För Värtahamnen omfattar riksintresset färjetrafiken samt den järnvägsbundna trafiken med Finland. Värtabanan samt bangården Värtan Östra är därmed också delar av riksintresset. Riksintresset är inte statiskt, utan kan ändras exempelvis om verksamheten flyttar. Detta har skett inom detaljplaneområdet där tidigare verksamhet flyttat ut på den numera utbyggda Värtapiren. De ytor som tagits i anspråk inom Södra Värtan har ersatts i motsvarande omfattning på Värtapiren. Trafikverket har inkommit med ett kompletterande yttrande Trafikverket och bedöms vara klar innan årsskiftet 2020/2021. Detaljplanen bedöms inte komma i konflikt med riksintresse hamn.

### **Strandskydd**

För större delen av planområdet gäller strandskydd, detta då strandskyddet inträdde i samband med att en av de nuvarande detaljplanerna trädde i kraft (avser Pl 8399). I samband med att nya detaljplaner upprättas återinträder strandskyddet och beslut och motiv för strandskyddets fortsatta upphävande måste därför ingå som bestämmelse i detaljplanerna.

## Förutsättningar

### Historik och nuvarande markanvändning

#### Historik och nuvarande markanvändning

1879 förvärvade staden mark för hamnverksamheten vid Lilla Värtan och hamnen och järnvägen byggdes ut under 1880-talet. Hamnverksamheten i Värtahamnen utvecklades sedan successivt under början av 1900-talet. Hamnen blev en massgodshamn för hantering av bulkvaror, järn, kol, papper etc.



*Flygfoto mot söder från 1990 Kv Neapel 3 i förgrunden. Bild från Stockholms hamnar.*

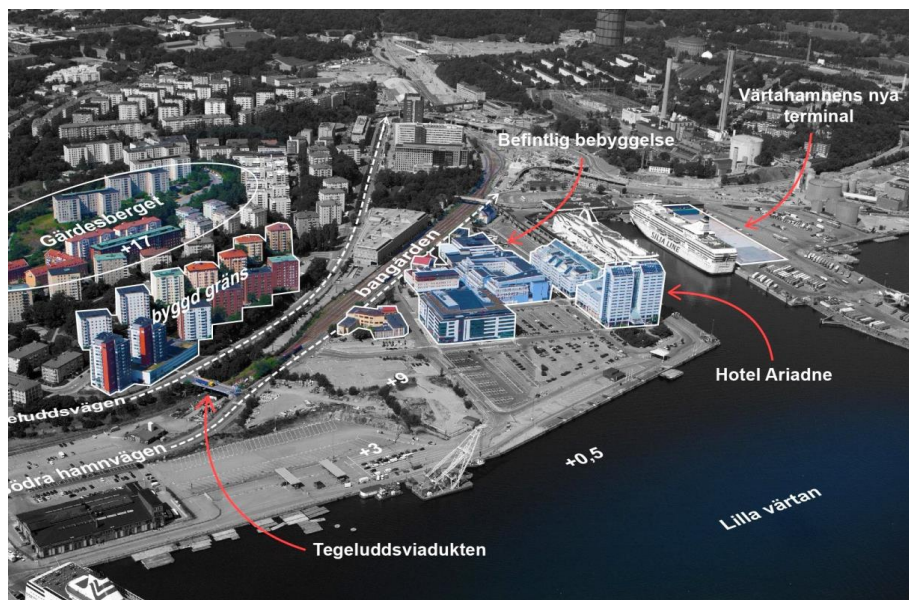
### Befintlig bebyggelse

Under de senaste decennierna har de sista kvarlevorna av den tidigare hamnverksamheten inom det större området Södra Värtan i stort försvunnit, då oljecisterner och lagerbyggnader har rivits. Områdets karaktär har förändrats, från att ha varit en levande hamnmiljö till att vara en storskalig hamnanläggning. Detta har öppnat upp för en omvandling med tillskott av ny bebyggelse, bl.a. för kontor, handel och hotell i den norra delen av området. Stora delar av den mark som frigjorts används nu som parkering.

### Landskapsbild/stadsbild

Planområdet sträcker sig längs med kajen som vetter mot Lilla Värtans stora vattenrum i öster samt mot Värtahamnens nya terminal i norr. I väster gränsar området till asfalterad yta/parkering och i söder till byggnader som innehåller verksamheter av olika slag samt till större parkeringsytor. Hotell

Ariadne intill Södra Bassängkajen utgör ett landmärke. Även Värtahamnens nya terminal är ett tydligt inslag i stadsbilden mitt emot den norra kajfronten.



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

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

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

Spårsystemet i Södra Värtahamnen har varit omfattande och hanterade gods till och från hamnområdena. Huvuddelen av spåren har avvecklats, tagits bort eller lämnats kvarliggande i gator. Spårområdet är dock i stora delar kvar i läsbar form, exempelvis längst Hangövägen. Byggnader och strukturer som formats efter spårdragningarna ligger kvar.

Vad gäller planområdet har Södra Värtahamnens ursprungliga kajlinje, samt dess långa raka sträckningar hög känslighet för förändring.

### Bebyggelse

Inom planområdet finns det en befintlig byggnad som idag är grönklassad, Neapel 3. Att byggnaden är grönklassad innebär att den är särskilt värdefull utifrån historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Byggnaden är uppdelad i två block, se bilden nedan.

Stockholms stadsmuseum motiverar den gröna klassifikationen för Neapel 3 utifrån byggnadens tidstypiska uttryck för det sena 1980-talet med avseende material, skala och utformning. Byggnaden är ett välbevarat exempel av den postmoderna stilen och är en tidstypisk storskalig anläggning för kontor, hotell och konferens som ofta fick glastak och kombineras med höghus eller skyskrapor. Byggnadens fasad mot Södra Bassängkajen reflekterar en byggnad som kompletterar den historiskt växande färjetrafiken, men bedöms ha begränsat kulturhistoriskt värde som en del av hamnmiljön.

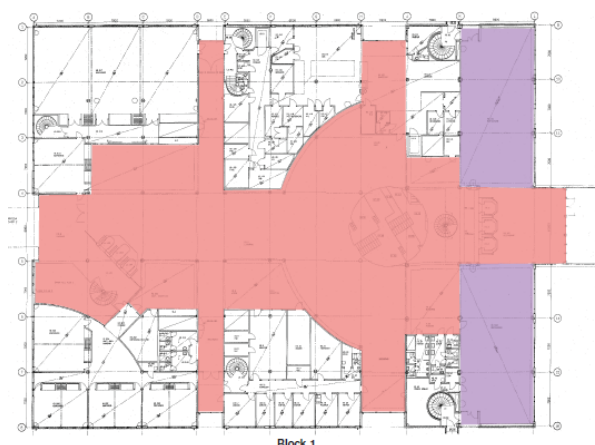
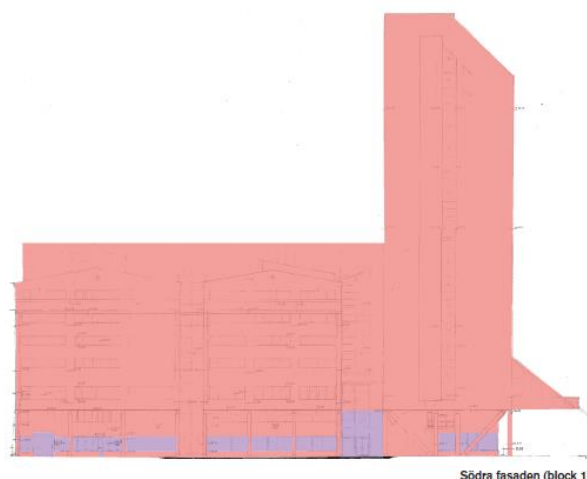


*Flygbild mot norr som visar befintlig byggnad inom fastigheten Neapel 3 samt dess två olika delar, block 1 och block 2.*

En fördjupande antikvarisk utredning, (Nyréns arkitektkontor, 2018) har tagits fram för bebyggelse inom fastigheten Neapel 3. Av utredningen framgår att block 1 har höga kulturhistoriska värden med en genomarbetad arkitektur och har en hög känslighet för förändringar. Block 2 bedöms inte ha lika höga kulturhistoriska värden bland annat beroende på skillnader i verkshöjd mellan block 1 och block 2, såväl exteriört som interiört.

Vissa byggnadselement och -delar bedöms i utredningarna som särskilt viktiga att bevara utifrån kulturhistorisk värde, också sett till dess ursprungliga/befintliga byggnadsmaterial. Byggnaden utgör en viktig representant för postmodernismen i Stockholm och ambitionen av Värtahamnen som en storskalig stadsomvandling, redan i slutet av 1980-talet.

Som uttryck för denna platsbundenhet/platsidentitet framhävs byggnadens uppbyggnad och grundform, ursprungligen avsett för Silja Lines huvudkontor med tydliga referenser och symbolik till hamnverksamheten och dess passagerarfärjor. Likaså utgår byggnaden i block 1 från den äldre hamnmiljön, där en hög fodersilo tidigare låg, och dess ursprungliga rutnät från 1800-talet. Gällande byggnadens exteriör nämns bland annat de flacka parallella sadeltaken, liksom de tidigare lagerbyggnaderna på fastigheten och närområdet, den sneda avslutningen i torndelen, liksom en fartygsskorsten, och den vita släta fasaden med låga upprepande fönsterband. Vidare bedöms bland annat de glasade utanpåliggande hisschakten utgöra ett stiltypiskt uttryck för den så kallade ”high-tech”-arkitekturen, en ytterligare förgrening inom postmodernismen.



*Block 1, kvarter D2, och dess södra fasad respektive plan med dess analys av känslighet och tålighet för ändringar, där rött avser hög känslighet och lila avser [normal] känslighet för ändringar (Nyréns arkitektkontor 2018)*



Likaså utgör i synnerlighet den öppna arkaden ett byggnadselement med rumsliga kvaliteter som återspeglar postmodernismens intresse för kvartersstrukturen, där den inglasade och påkostade arkaden strukturerar de enskilda byggnadsvolymererna som tillsammans utgör hela block 1, kvarter D2. Att säkerställa den inglasade arkaden samt höghusdelens centrerade korridor bidrar också till att förstå såväl hotelldelens planlösning som det rörelsestråk som tidigare utgjorde förbindelse mellan hotelldelen och Silja Line terminalen i Värtahamnens norra del.

Avslutningsvis anges att byggnadens golvbeläggning i sten, primärt i arkadens ljusgård och trappor, är ett uttryck för postmodernismen som ofta hade påkostade och beständiga material. Utredningen (Nyréns arkitektkontor 2018) fastställer också att byggnaden inom block 1 i hög utsträckning förmedlar sina immateriella värden, värden som berör bland annat 1980-talets högkonjunktur med storskaliga kontors- och hotellbyggnader samt hamnens utveckling, genom sina materiella värden.

I östra delen av kvarteret Neapel 3 finns en grönyta som är anlagd i samband med uppförande av bebyggelsen. Grönytans gestaltning är i sig inte särskilt värdefull men dess utbredning har dock hög känslighet som del av 1800-talets planmönster. Den är även känslig som öppen plats, dels för att balansera upp hotellets torndel i väster, dels som del av den övergripande tredelade uppbyggnaden av kvarteret.

#### Fornlämningar

Enligt Riksantikvarieämbetets Fornsök har det enligt uppgift från ett kartöverlägg från slutet av 1600-talet, funnits ett gravfält (RAÄnr 202:1), i närheten av nuvarande Tegeluddsviadukten, söder om planområdet. Ingen lämning från detta har hittats.

#### Natur

##### Mark, vegetation och naturvärden

I nuläget utgörs större delen av planområdet av utplanad och hårdgjord mark som i stort sett saknar vegetation. Enda ytan med vegetation är öster om kvarteret Neapel (se beskrivning ovan) som är planlagd som kvartersmark som inte får bebyggas.

#### Offentlig service

Idag finns två skolverksamheter i närområdet (kvarter

Lybeck 2), en friskola som är f-9-skola med ca 200 elever samt en gymnasieskola med plats för ca 250 elever. Direkt söder om planområdet finns en gymnasieskola för ca 200 elever.

### **Kommersiell service**

För kommersiell service finns idag en blandning av stora och små kommersiella aktörer. Det finns bl.a. en stor dagligvarubutik, restauranger, hotell, kontor, media, småskalig handel och mindre kultur- och näringsidkare i närområdet. Det omfattande utbudet i Stockholms city nås på 10 minuter med cykel eller tunnelbana.

### **Gator och trafik**

Gatustrukturen inom planområdet är idag utformad för att möta behov från fordon, både i form av personbilar och relativt stor andel tunga transporter till och från färjorna. En viss andel av planområdet utgörs av bilparkering. Tillgång till gång- och cykelbanor samt cykelparkering inom planområdet är begränsad.

### **Kollektivtrafik**

Två busshållplatser finns i närområdet för buss 76, som trafikerar sträckan Norra Hammarbyhamnen – Ropsten. En av busshållplatserna ligger inom planområdet. En hållplats för buss 1 finns i Frihamnen söder om planområdet. Närmsta tunnelbanestation är Gärdet ca.1 km från planområdet.

Sydväst om planområdet utreds förutsättningarna för en spårväg med tillhörande hållplats.

### **Geotekniska förhållanden**

#### **Markförhållanden**

Ett geotekniskt PM (GeoMind, 2018) har tagits fram för att bland annat beskriva de geotekniska förhållandena inom delområdet Södra Värtan, där aktuellt planområde ingår. Den typiska jordlagerföljden inom planområdet är fyllning på lerlager, följt av friktionsjord på berg. Mäktigheterna för respektive jordlager varierar kraftigt över området. Fyllningen består av sten, grus och sand med inslag av block och tegelmaterial. Ut mot kajerna förekommer stenar och block i fyllningen i större omfattning.

Avståndet till berg varierar från 0-20 meter inom merparten av planområdet. I västra delen av planområdet utgörs marken av fyllning på lera på friktionsjord på. En bergsrygg går i nord-sydlig riktning utmed Fjärde Bassängvägen. Här är avstånd till berg 0,5- 2 m och jordlagren består främst av fyllningsmassor.

Längs Saltkajen, Saltpiren samt vattenområdet utanför bedöms avståndet ner till berg vara upp till 30 meter. Då avståndet till berg ökar, ökar även lerlagrens mäktighet och generellt behovet av förstärkningsåtgärder.

#### Hydrologiska förhållanden

Den övergripande grundvattenströmningen sker från de omgivande höjdpartierna ned mot Lilla Värtan. De täta lerlagren skapar en barriär mellan fyllningen och friktionsjorden vilket ger förutsättningar för ett övre och ett undre grundvattenmagasin. Grundvattenbildningen till de övre grundvattenmagasinen sker via nederbörd som delvis begränsas av en stor andel hårdgjorda ytor. Till det undre magasinet i friktionsjorden sker tillrinningen från de högre bergspartierna och slänterna på Gärdet.

#### Översvämningsrisker

Enligt Länsstyrelsen indikerar nuvarande forskning en höjning av den globala havsnivån med 1 m som en rimlig övre gräns under tidsperioden 1990-2100. Därefter kommer havet med stor sannolikhet att fortsätta stiga. I Stockholms län kompenseras den globala havsnivåhöjningen delvis av landhöjning. Stockholms stad har som generell princip att lägsta vattenstånd för översvämningskydd för sammanhållen bebyggelse och samhällsviktiga funktioner vid Saltsjön ska läggas på en nivå på ca +2,25 m (RH 2000).

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Lilla Värtan (SE658352-163189). Enligt VISS, Vatteninformationssystem Sverige ([www.viss.lansstyrelsen.se](http://www.viss.lansstyrelsen.se)) har Lilla Värtan måttlig ekologisk potential och uppnår inte god kemisk yt-vattenstatus. Målet enligt fastställd miljö kvalitetsnorm är att Lilla Värtan senast till 2021 ska uppnå god ekologisk potential. Målet för god kemisk status är uppskjutet till 2021 (VISS, 2016). Enligt en preliminär uppdaterad statusklassning har målet för ekologisk status sänkts så att vattenförekomsten ska uppnå måttlig ekologisk status senast 2027 samt att den kemiska statusen ska uppnå god kemisk status med undantag för kvicksilver och bromerade difenyleter (VISS, 2016).

#### Dagvatten

Inom planområdet finns befintliga kommunala VA-ledningar för spillvatten, vatten och dagvatten. Delar av området har kombinerade ledningar för spill- och dagvatten, som avleds till Henriksdals reningsverk via en avloppstunnel mot Henriksdals reningsverk. Spillvatten från den norra delen av området leds

idag först via avloppspumpstation Värtan, nordväst om planområdet.

### **Vattenverksamhet**

En utbyggnad i vattnet för ny bebyggelse samt en ombyggnad av kaj krävs arbeten i vattenområde och eventuellt bortledning av grundvatten. Sådana åtgärder är definierat som vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken vilket kräver ansökan om tillstånd hos Mark- och Miljödomstolen. Till ansökan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram.

### **Markavvattning**

Strax söder om planområdet vid kvarteret Hangö finns ett större lågpunktsområde beläget vid fastigheten Narvik vid Södra Hamnvägen. Marknivån är ca + 2,0 meter över stadens nollplan (RH2000). Ytterligare ett mindre lågpunktsområde finns strax utanför planområde väster om Värtanbryggan vid Södra Kajen där marknivån är ca + 2,0 meter. Den högre liggande terrängen inom Gärdet innebär att ytliga avrinningsvägar idag leder ner mot Tegeluddsvägen och spårområdet.

### **Ras och skred**

Enligt framtaget geotekniskt PM (GeoMind, 2018) bedöms risken för ras och skred inom planområdet som små, på grund av att området är relativt plant och under försättning att erforderliga förstärkningsåtgärder utförs. I utredningen framgår att merparten av planområdet har stora lermängder som i dagsläget är konsoliderad utifrån nuvarande laster. I samband med att planområdet exploateras kommer detta medföra större belastning på marken och därigenom behov av förstärkningsåtgärder, i huvudsak pålning av byggnads- och anläggningskonstruktioner.

Vidare framgår också att grundvattennivån inom planområdet ligger i nivå med Lilla Värtan. Utifrån att framtida klimatscenario indikerar att havsnivå kommer att stiga, och således i detta fall även grundvattnet, bedöms också risken för sättningskador till följd av lägre grundvattennivå som liten.

### **Störningar och risker**

#### **Förorenad mark**

En övergripande utredning som har utförts av Golder Associates (Riskbedömning inför markrening - Energihamnen, Värtahamnen, Södra Värtan, Frihamnen och Loudden, Norra Djurgårdsstaden, 2015) visar på att föroreningsituationen varierar inom området. Genomförda markundersökningar visar att föroreningsituationen i Södra Värtan generellt sett är måttlig med ställvis högre föroreningshalter på vissa platser.

Inom Södra Värtan är det främst i området kring Södra kajen som petroleumförorening förekommit i högre halter. Sanering av föroreningar i Södra Kajen har genomförts under 2017-2018 genom schaktsanering och pumpning av petroleumprodukter i egen mobil fas. Befintlig kajkonstruktion i betong har rivits och urschaktning av oljeförorenade massor har kunnat ske hela vägen ut mot spanten mot Lilla Värtan. Vissa föroreningar finns kvar norr om sanerat område, vilka kommer åtgärdas i kommande entreprenad (Saltkajen).

#### Föroreningar i grundvatten

I området finns en omgivningskontroll som pågått sedan 2016. Metallhalterna varierar inom området, höga halter bland annat arsenik och bly, har påträffats i ett par grundvattenrör. Uppmätta halter av petroleumkolväten är över lag låga. Ett begränsat antal rör har uppvisat halter över jämförvärden och det finns spår av petroleumrelaterade kolväten i två av grundvattenrören vid ett eller flera provtagningstillfällen under 2019 (Sweco, 2020b).

#### Föroreningar i sediment

Sedimentsundersökningar utanför Saltkajen visar att de ytliga sedimenten är förorenade av framförallt metaller, PAH och organiska tennföreningar. För metaller är det enbart halterna av koppar, kvicksilver och zink som i en eller flera provpunkter överskrider måttlig föroreningssituation. Tribityltenn ligger över nivå som innebär risk för betydande toxiska effekter på vatten- och sedimentslevande organismer. Halter av andra parametrar som analyserats visar på halter under i nivå med laboratoriets rapporteringsgräns (Sweco, 2020a)

#### Luft, lukt

Enligt östra Sveriges luftvårdsförbund sker inga överskridanden av miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar inom eller i anslutning till planområdet.

Luftföroreningar från hamnen och från Värtaverket har utretts vid tidigare planering i samband med planerna på utbyggnaden av hamnen samt utveckling av Värtaverket och Energihamnen. Slutsatsen från dessa utredningar är att verksamheterna har marginell betydelse för luftkvaliteten i omgivningen (MKB Hamnverksamhet och Vattenverksamhet i Värtahamnen – Frihamnen, Sweco 2007 och MKB för Värtaverket och Energihamnen ÅF 2006).

#### Vind

Strömningsberäkningar visar att vindmiljön generellt är god då området är väl skyddat av omkringliggande bebyggelse och

terräng i sydväst till nord. Den vanligaste vindriktningen är väst och hela den västliga sektorn från syd till nord är vanligare än den östliga. Andel tid som vinden överstiger 5 m/s är generellt låg. Vid ytor i den östra delen av planområdet överskrids dock komfortkriteriet för önskvärda förhållanden vid långvarigt stillasittande. Den minst fördelaktiga vindriktningen är nordostlig vind, då området inte är lika skyddat och vinden ligger på över öppet vatten.

#### Buller

Området exponeras dels från trafikbuller, framför allt från Södra Hamnvägen, dels från buller från fartyg vilket klassas som verksamhetsbuller. Fartygen alstrar buller i form av impulsljud t.ex. vid körning över ramper samt lågfrekvent buller t.ex. från fartygens fläktar.

#### Farligt gods

I planområdets närhet hanteras farligt gods bl.a. vid Värtapiren, Frihamnen, Loudden, Containerhamnen samt vid Värtaverket och Energihamnen.

Oljeverksamheten på Loudden avslutades vid årsskiftet 2019-2020 och oljebolagen kommer nu att sanera marken i två år. Därefter kommer Stockholms stad att sanera marken ytterligare för att möjliggöra omvandlingen av Loudden till den södra delen av Norra Djurgårdsstaden.

Containerterminalen kommer under sommaren 2020 att flytta till en ny hamn som byggs i Norvik i Nynäshamn.

LNG-anläggningen för fartyg på Loudden kommer att finnas kvar under 2020 och nyttjandet kommer kunna förlängas ett år i taget så länge det fungerar med avseende på exploateringen av Södra Värtan. Därefter planeras LNG-anläggningen att flytta till Energihamnen vilket innebär att LNG-leveranserna då inte sker genom, eller i direkt anslutning till Södra Värtan.

I och med att de verksamheter som genererar betydande farligt godstransporter avvecklas och omlokaliseras till andra platser i Stockholmsregionen upphör dessa transporter genom eller i anslutning till planområdet.

## Planförslag



*Illustrationsplanen visar hela stadsutvecklingsområdet Södra Värtan. Markerat område visar ungefärlig avgränsning för planområdet, etapp 1.*

Detaljplanen är en första etapp av ett större stadsutvecklingsområde som syftar till att omvandla delar av hamnområdet till en integrerad del av staden genom att nya gator och stråk förbinder Södra Värtan med Frihamnen, Gärdet och kvarteret Valparaiso. Stadsstrukturen innebär en hög bebyggelsestäthet och ger underlag och förutsättningar för hållbara transportsätt, kommersiell service, befolkade stadsrum samt en effektiv markanvändning. Genom stadsutvecklingen

förlängs innerstad ner mot Lilla Värtan. Planstrukturen utgår från de befintliga kajerna vilket resulterar i en nord-sydlig och en östvästlig riktning av kvarteren. En ny bebyggelsefront skapas mot vattnet. Den pågående hamnverksamheten medför behov av bullerskydd vilket är ett av motiven till att bygga högre, skyddande volymer närmast hamnen. I stadsdelens inre, mot park och torg, är bebyggelsen lägre.

#### Planstruktur etapp 1

Planområdets bebyggelse vetter mot den norra kajen och består av fem olika kvarter i något varierande storlek. Mellan kvarteren går lokalgator i nord-sydlig riktning som delvis försörjer befintlig bebyggelse. Gatorna ansluter till Hangövägen som befintlig lokalgata i östvästlig riktning. Kvarteren består av kontor och lokaler för centrumändamål samt hotell. I planområdets östra del föreslås en högre byggnad som med sitt läge vid hamnens inlopp blir ett nytt landmärke i stadsdelen. Söder om byggnaden föreslås ett torg med trappor ner mot vattnet. Längst östra kajlinjen föreslås ett promenadstråk ner mot Värtanbryggan. En teknikbyggnad innehållandes ett pumphus föreslås söder om Värtanbryggan.

Byggnaderna ges en högre höjd för att skydda framtida bakomliggande bostadsbebyggelse från buller från hamnverksamheten. Bebyggelsens skala är högre mot norr och hamnbassängen och lägre mot söder och Hangövägen där en sexvåningsskala gäller för stora delar av bebyggelsen.

Några övergripande gestaltungsprinciper för bebyggelsen är att bottenvåningar ska gestaltas tydligt avskiljbar mot resterande fasad med väl utformade detaljer och ett öppet intryck samt att entréer ska placeras mot allmän plats och vara väl annonserade. Byggnader ska utföras med robusta och högkvalitativa material där elementskarvar inte ska vara synliga. Tekniska installationer ska integreras i byggnadsutformningen och lösningar som är en följd av bullerkrav ska vara en del av byggnadernas helhetsutformning.

Detaljplanen säkerställer var det ska inrymmas centrumändamål i bottenvåningen. För planbestämmelse, se illustration B på plankartan.

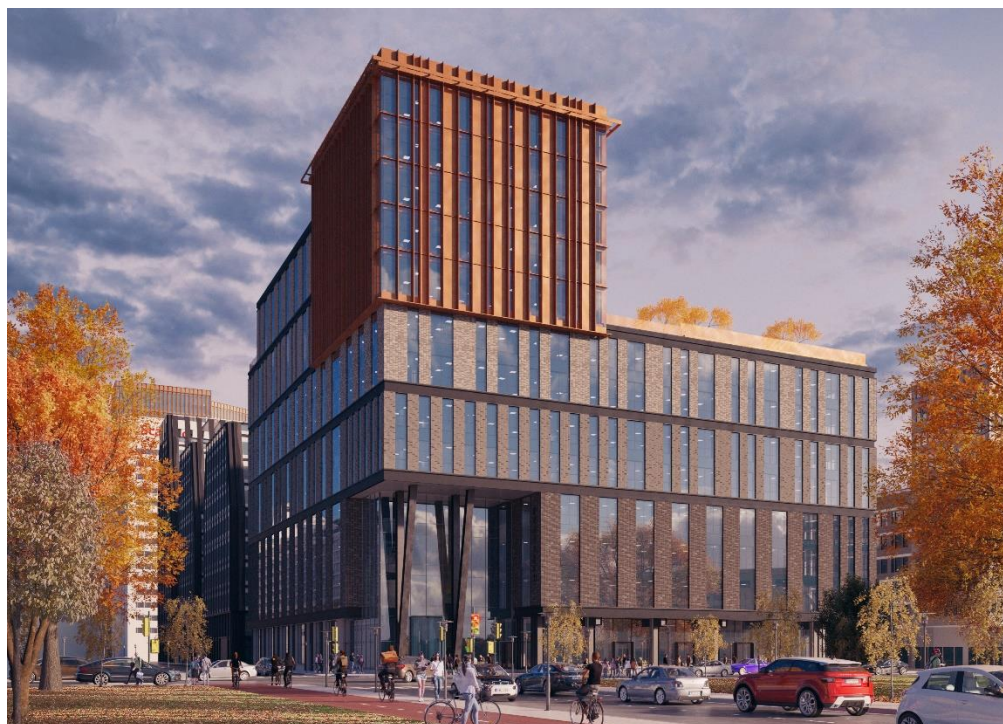


## Ny bebyggelse

### Kvarteret A, Hangö

Kvarteret Hangö i planområdets nordvästra del är uppdelat på två kontorsbyggnader (A1 och A2 på plankartan) med en gemensam innergård och centrumändamål i bottenvåningen mot Första Bassängvägen och Hangövägen. Garageinfart samt entréer för avfallshantering, logistik och utrymning samordnas i kvarteret och placeras mot Andra Bassängkajen. Kvarteret föreslås få flera större takterrasser samt i viss omfattning komplementbyggnader, pergola och mindre tekniska installationer (se planbestämmelse f2 om komplementbyggnader).

I det nordvästra hörnet som vetter mot kajen och Första Bassängvägen föreslås en byggnad med markerat hörn på tretton våningar kopplade till två separata flyglar på åtta respektive tolv våningar (A1 på plankartan). I gatunivå mot Första Bassängvägen föreslås en tilltagen kontorsentré som sträcker sig över fyra våningar. Byggnaden föreslås få två större takterrasser, en mot norr och en mot väst.



Vy mot sydöst, byggnad i kvarteret Hangö, A1 på plankartan. Volym sedd från nordväst. Illustration LINK arkitekter.

Byggnaden gestaltas med ett industriinspirerat formspråk med material som tegel, stål, glas och roströda fasadlameller. Tegelpartierna är uppdelade i olika sorters blandtegel i färgskalor

från ljusa toner till djupare röda och mörkare. Färgskiftningarna ger byggnadens uttryck dynamik. Entréplanet och huvudentrén får en mer öppen karaktär med stora glasade partier.

I kvarterets sydöstra hörn i korsningen Hangövägen och Andra Bassängvägen föreslås kvarterets andra kontorsbyggnad som varierar från sex till tio våningar (A2 på plankartan). Mot Hangövägen håller bygganden en sexvåningsskala utöver en hörnvolymp på åtta våningar. Längst Andra Bassängvägen är byggnaden i huvudsak tio våningar. Ett indrag i fasadliv markerar gränsen mellan de olika volymerna. För att tydliggöra Hangövägens sexvåningsskala, som är en övergripande gestaltungsprincip, ska hörnvolyms två översta våningar ges en avvikande utformning mot resterade byggnad (se planbestämmelse f1). Våningsplan sju och åtta föreslås få ett vertikalt avvikande fasadraster vilket ger ett lättare intryck än resterade fasad.



*Vy mot väster längst Hangövägen. Byggnad i kvarteret Hangö, A2 på plankartan. Bilden visar hur hörnets övre våningar skiljer sig i utformning för att tydliggöra gatans sexvåningsskala enligt med planbestämmelse f1. Illustration Brunnberg Forshed.*



*Byggnad i kvarteret Hangö, A2 på plankartan. Vy mot öst längst Hangövägen, till vänster nytt kontorskvarter i Hangö och Neapel.  
Illustration: Brunnberg & Forshed*

Mot Hangövägen föreslås lokaler i bottenvåningen och kontorets huvudentré placeras i hörnet mot Andra Bassängvägen. På taken finns två terrasser åt söder, taket på byggnadens tio våningsdel föreslås bli växtbeklätt med solceller.

Byggnaden föreslås gestaltas med ett tydligt, strikt fasadraster i en ljus kulör. Rastret avslutas nedåt av en sockelvåning med markerade pelare och stora glaspartier.

#### Kvarteret D, Neapel

Fastigheten Neapel 3 består av två befintliga byggnadskroppar. Den östra (block 1 – kvarter D2) innehåller bland annat hotell- och konferensverksamhet, och den västra (block 2 – kvarter D1) främst kontor.



*Befintlig byggnad, block 1 kvarter D2, Foto: Nyréns Arkitektkontor*

Block 1 bevaras och förses med rivningsförbud, skydds- och varsamhetsbestämmelser för att säkerställa att de kulturhistoriska värdena bevaras och skyddas. Rivningsförbudet avser att säkerställa byggnaden (dess stomme) och skyddsbestämmelserna avser att säkerställa att såväl byggnaden som dess särskilda byggnadsdelar, såväl exteriör som interiör, med dess utformning med materialverkan bevaras. Rivningsförbudet samt skyddsbestämmelserna är följande:

- *Byggnaden får inte rivas (r),*
- *Väsentlig ändring av fönstersättning eller annan del av fasad ovan bottenvåning får ej ske. (q<sub>1</sub>),*
- *Ursprunglig golvbeläggning inomhus av sten ska bevaras, delar får bytas ut endast vid skada (q<sub>2</sub>),*
- *Byggnadernas volymer och takformer ska bevaras (q<sub>3</sub>),*
- *Den öppna arkaden i bottenvåningen mot söder, öster och väster ska bevaras (q<sub>4</sub>).*

Motiven till införandet av ovannämnda rivningsförbud och skyddsbestämmelser, avseende dess uttryckliga förbud att göra ingrepp och förändra i olika skalor (såväl byggnaden och dess stomme till enskilda byggnadsdelar och dess material) framgår av beskrivningen av byggnadens kulturhistoriska värden, se under avsnittet *kulturhistoriskt värdefull miljö*.

Varsamhetsbestämmelserna syftar i sin tur att precisera och beskriva den värdebärande utformning och dess karaktärsdrag och egenskaper som fortsatt ska upprätthållas i byggnaden. Varsamhetsbestämmelserna är följande:

- *Fasad ska vara av plåtkassetter med samma kulör, dimension och indelning som befintliga. Fönster ovan bottenvåning ska vara lika ursprungliga (k<sub>1</sub>),*
- *Invändiga pelare ska vara synliga och bibehålla sin runda form. Ändring av omgärdande skikt får göras för att öka brandskyddet (k<sub>2</sub>),*
- *Tak och glaslanterniner ska vara av samma material och dimensioner likt ursprungligt (k<sub>3</sub>),*
- *Räcken till spränger och trappor ska vara av samma material, kulör och dimensioner som ursprungliga. Åtgärder för att säkerställa de tekniska egenskapskraven får vidtas (k<sub>4</sub>).*
- *Väggar i ljusgård ska vara ljusa likt ursprungligt. Accentfärger ska anpassas till det sena 1980-talets färgskalor (k<sub>5</sub>),*
- *Utvändiga pelare i bottenvåningarna ska vara synliga. En tydlig horisontell indelning ska finnas mellan plan 1 och 2 i bottenvåningen (k<sub>6</sub>).*

Valet av bestämmelser utgår i sin helhet från utpekade värden i de utförda kulturhistoriska utredningarna (White 2016, Nyréns arkitektkontor, 2018 respektive 2020a). En sammanfattning av utredningarna och de bedömda konsekvenserna framgår i denna planbeskrivning, se kapiteln *kulturhistoriskt värdefull miljö*, sida 11ff respektive sida 49f.

#### *Ny byggnad, block 2 kvarter D1*

Byggnaden föreslås rivas och ersätts med en ny kontorsbyggnad med centrumändamål i bottenvåningen mot Hangövägen.

Byggnaden delas upp i tre volymer med snedställda gavlar i nio till tolv våningar mot norr och sex våningar mot söder. Gavlarna binds samman av två ljusgårdar, som ligger indragna i förhållande till gavlarnas fasadliv vilket bidrar till att tydliggöra gavelmotivet och treindelningen. Gavlarnas utformning regleras genom planbestämmelse samt illustration A på plankartan. På varje gavel föreslås takterrasser med räcken i samma utförande som fasaden. På den mittersta och västra gaveln får komplementbyggnader, pergola och mindre tekniska installationer uppföras (se planbestämmelse f2 om komplementbyggnader).



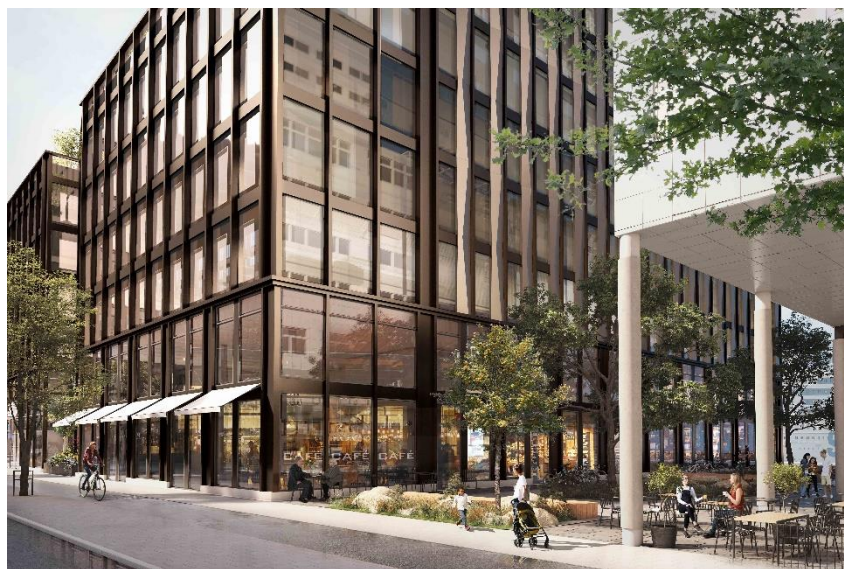
*Till vänster syns befintlig byggnad som bevaras, block 1 - kvarter D2. Till höger ny föreslagen kontorsbyggnad, block 2 – kvarter D1. De tre uppdelade volymerna syns tydligt i fasaden ut mot kajen. Illustration: Brunnberg & Forshed.*

Fasaderna bygger på en strikt, repetitiv fönstersättning som följer ett grundläggande rutmönster med inspiration från platsens hamn- och industriverksamhet. Fasaderna föreslås få ett glasat, blankt och transparent uttryck. Materialen är få och utgörs i huvudsak av blankt skivmaterial i mörk plåt och glas. Reliefer och nischer syftar till att skapa djupverkan och skuggspel.



*Byggnad i kvarteret Hangö, D1 på plankartan. Fasad längs med Hangövägen. Bottenvåningen utformas tilltagen i två våningar. Illustration: Brunnberg & Forshed.*

Mot Hangövägen föreslås bottenvåningen med dubbel våningshöjd för att ge ett öppet intryck. Kontorsentréerna placeras mot Hangövägen och mellan volymerna två mindre indragna planeringszoner. Godsmottagning sker separat via infart från Andra Bassängvägen och garageinfarten nås från Norra Kajen.



*Vy längst med Hangövägen. Tredje Bassängvägen utgör kvartersmark men utformas som en grön lokalgata mellan block 1 (D2) och block 2 (D1). Illustration: Brunnberg & Forshed.*

Tredje Bassängvägen utformas som en lokalgata på kvartersmark med plats för gröna bäddar för dagvattenhantering, trädplanteringar och uteserveringar. Gatan byggs under närmast block 2, den andra delen av gatan utgörs av en ledningsrätt som säkerställs i detaljplanen (se planbestämmelse u).

#### Kvarteret B och C, Pirhuset

I planområdet nordöstra del föreslås en högre byggnad på 24 våningar som med sin placering och läge blir ett nytt landmärke i området. Byggnaden är uppdelad på två sammanbyggda kvarter; den ena i hörnet där Södra Bassängkajen och Saltkajen möts och den andra på utfylld mark, piren. Mellan kvarteren löper Saltkajens förlängning vilken byggs över med tre kontorsvåningar. Byggnadens högdal är uppdelad i två sammankopplade volymer som visar på platsens två olika riktningar; den norra respektive den östra kajlinjen. Byggnaden

binds samman av en tilltagen glasad sockelvåning. Ute på piren, mot söder, vetter byggnaden mot en större offentlig plats.



*Pirhuset, kvarter B och C på plankartan. Vy från vattnet mot nordväst. Den schematiskt illustrerade bebyggelsen till vänster i bild ingår inte i detaljplaneförslaget. Illustration: AIX Arkitekter.*

Kontorsentréerna är placerade mitt emot varandra mellan byggnadsvolymerna längst Saltkajen. Kvarteret är underbyggt med parkeringsgarage med infart från norr. Godsmottagning anordnas separat mot Fjärde Bassängvägen.

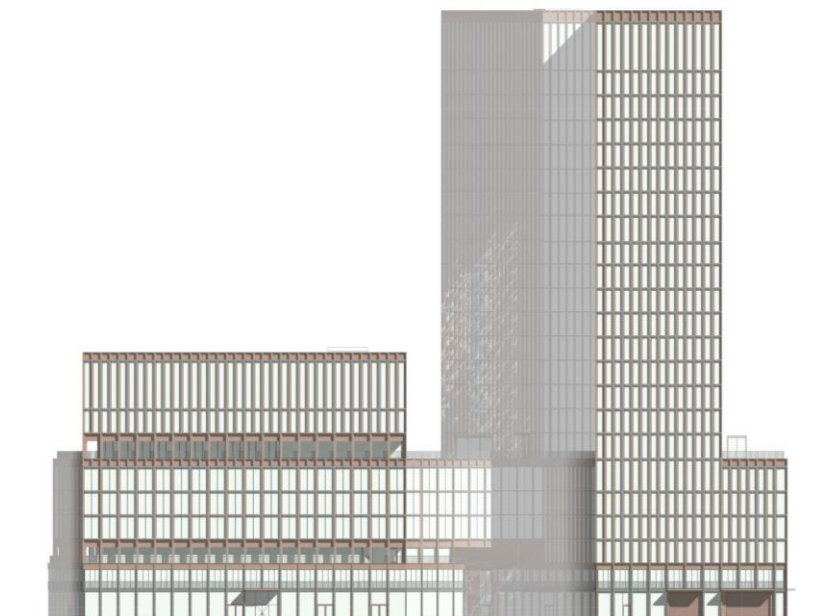
Byggnaden utformas med ett enhetligt fasaduttryck i artikulerade metallfasader i ett kopparliknande utförande samt större glasade partier. Få huvudmaterial används för att ge ett enhetligt uttryck. Byggnaden föreslås variera i fasaduttryck avseende rytm och täthet i materialhanteringen, exempelvis får högdelens fasader skild täthet i vertikalled där den övre delen av byggnaden görs mer transparent. På vissa delar föreslås indrag föra att tydliggöra byggnadens olika volymer.

Byggnaden får flera större sammanhängande terrasser mot framförallt söder. På vissa av terrasserna möjliggörs uppförande av växthus och räcken genom planbestämmelserna f2.

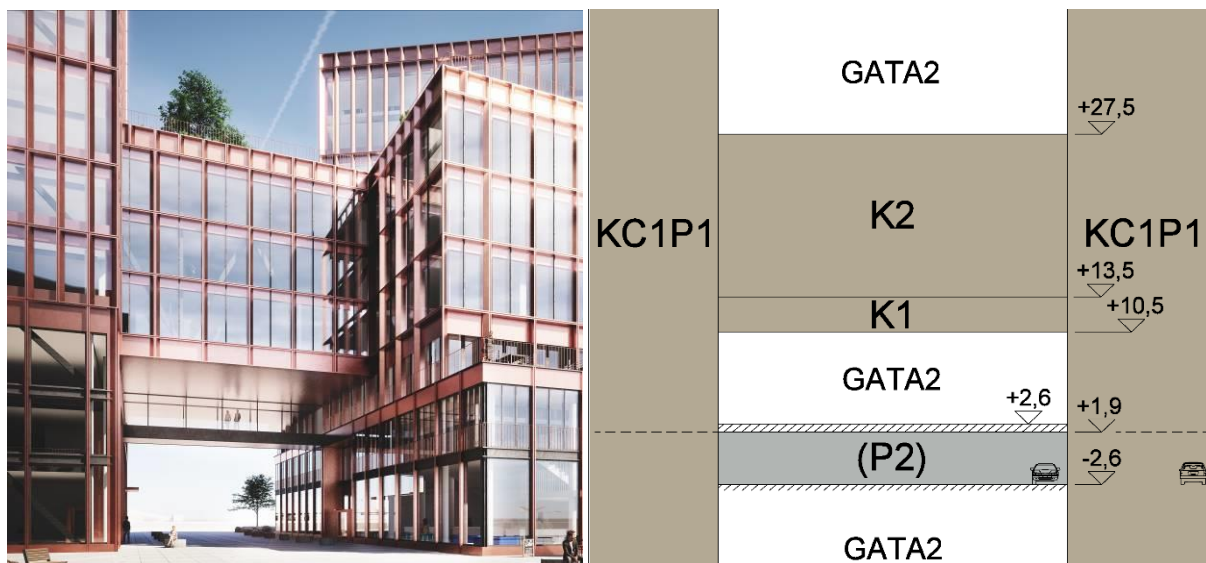




*Pirhuset, kvarter B och C på plankartan. Vy mot öster i Hangövägen förlängning. Mot söder planeras en större offentlig plats. Bottenvåningarna ges en mer öppen och uppglasad utformning. Illustration: AIX Arkitekter.*



*Pirhuset, kvarter B och C på plankartan. Fasad mot norr. Fasadillustrationen visar på hur byggnaden får en varierande rytm i fönstersättningen där olika delar görs olika transparenta. Illustration: AIX Arkitekter.*



Bilden till vänster och sektionen till höger visar hur gatan och kajen går mellan kvarter B och C. Gatan (GATA 2 i plankartan) är överbyggd med kontor i tre plan (K2 i plankartan) och underbyggd med parkeringsgarage i ett plan (P2 i plankartan). En förbindelsegång får anordnas om max 50 kvm mellan kvarteren B och C (K1 i plankartan). Illustration: AIX arkitekter och stadsbyggnadskontoret.

#### Kvarter Y, teknikbyggnad

I södra delen av planområdet föreslås en teknikbyggnad för pumpstation. Byggnaden är placerad längs Södra Kajen invid Värtanparken (parken ingår inte i planområdet) intill Värtanbryggan. Byggnaden föreslås inrymma flera andra funktioner såsom bland annat cykelpump, dryckesfontän och en upphöjd urtavla. Byggnaden gestaltas i matrisgjuten betong i en ljus kulör och gula plåtdetaljer.



*Teknikbyggnad i kvarter Y, sedd från sydväst. Illustration: Dinelljohansson.*

### Kvalitetsprogram

Kvalitetsprogram upprättas för samtliga etapper inom Södra Värtan. Syftet med kvalitetsprogrammen är att tydliggöra och säkerställa olika typer av kvaliteter för såväl kvartersmark som allmän platsmark och utgör ett underlag för projektering, bygglovhantering, byggande och förvaltning.

Kvalitetsprogrammen tas fram i samarbete mellan stadens representanter och berörda byggaktörer. Kvalitetsprogrammet för föreliggande detaljplan är en bilaga till densamma. Genom exploateringsavtalet förbinder sig byggaktörerna att följa kvalitetsprogrammet.

### Gator och trafik

#### Gatunät

Gator inom området planläggs som GATA 1. Hangövägen utformas som en lokalgata med trädplanteringar och sparat gång och cykelbana på vardera sida av körbanan. Den del av Hangövägen som ligger i anslutning till Pirhuset får samma gestaltning som Saltpiren med stormönstrade ytor av stenplattor och granitränder och utformas för gående.

#### Kajen

Saltkajen binder samman planområdet med kommande utveckling i Södra Värtan och utvecklas till ett promenadstråk. Kajen och gatan innanför planläggs som allmän platsmark GATA 2 – gata och kaj och föreslås utgöra gata och dels promenadstråk uppdelat på två separata zoner, med en planeringsyta med

sittmöjligheter och växtlighet i mellan. En rad av stora hängpilar som ofta är förkommande i strandlägen i Stockholm föreslås längst kajen. Planteringsytor hjälper till att ta hand om dagvatten från angränsande gator.



*Piren föreslås grupper av planteringar, sittmöjligheter och vattenspel. I bakgrunden syns Pirhuset. Illustration: Ramböll.*

På piren söder om Pirhuset föreslås en större plats med stormönstrad yta av betongplattor som sluttar ned åt söder i ett terrasserat trädäck. I det sydöstra hörnet föreslås en bastion. Ytan planläggs i huvudsak som TORG.



*Saltkajen planlagt som (GATA 2) gata och kaj består av en körbar del och promenadstråk. Torget söder om kvarteret B och C, Pirhuset, är planlagt som torg (TORG). Illustration Ramböll.*

Värtanbryggan är en central plats för hela Södra Värtan med fri sikt mot kajens norra och södra delar. Närmast vattnet finns en kollektivtrafikbrygga.

#### Vattenområden samt hamnverksamhet

Största delen av vattenområdet får användningen W1 – Öppet vattenområde. Detta får inte byggas över. I anslutning till södra delen av Saltkajen planläggs vattnet för att möjliggöra att båtar lägger till mot kajen med bestämmelsen W3. Norr om Saltpiren får vattenområdet bestämmelsen W2 – Öppet vattenområdet dykdalber får anordnas. I norr, mot Södra Bassängkajen, planläggs marken för hamn genom bestämmelsen V för att inrymma pågående verksamheter. Området tillåter att marken får bebyggas med komplementbyggnader för hamnverksamhet. Varje byggnad får ha en maximal byggnadsarea om 20 kvm och högsta totalhöjd om 4,0 meter. Komplementbyggnadernas totala byggnadsarea begränsas till 200 kvm. Passagerargångar får uppföras med en totalhöjd om högst 20,0 meter, detaljplanen reglerar inte omfattning och placering av dessa.

#### Bilparkering

Parkeringsstalen för bilparkering fastställs i handlingsprogrammen (Hållbarhetskrav vid markanvisning) och kan påverkas av hur mobilitetsindex tillämpas inom respektive kvarter. Utgångsvärdet är

- 0-4 platser/1000 kvm BTA (kontor)
- 0-6 platser/1000 kvm BTA (handel)

Gatorna i området är inte planerade för att tillgodose parkeringsbehovet utan utformas endast för angöringstrafik. All bilparkering hänvisas till nya och befintliga garage på kvartersmark i området.

#### Gång- och cykeltrafik

Parkeringsstalen för cykelparkering fastställs i handlingsprogram och kan påverkas av hur mobilitetsindex tillämpas inom respektive kvarter. För cykelparkering för kvartersmark är dock utgångsvärdena:

- minst 15 platser/1000 BTA (kontor)
- minst 25 platser/1000 BTA (handel)

Längst Hangövägen finns separat cykelbana i båda riktningarna, det kommer även vara möjligt att cykla med Saltkajen. Söder om Pirhuset kommer viss allmän cykelparkering uppföras.

#### Kollektivtrafik

Inom planområdet finns två busshållplatslägen. Hållplatsläge för kollektivtrafik på vatten finns i anslutning till Värtanbryggan.

#### Tillgänglighet

Alla byggnader har möjlighet att angöras med fordon från intilliggande allmän gata och har således möjlighet att klara både BBRs krav (25 m) och Stockholms stads riktlinje (10 m) för avstånd mellan entré och plats för angöring.

#### **Upphävande av strandskydd**

Detaljplanens genomförande kräver att strandskydd upphävs inom kvartersmark och allmän platsmark samt inom delar av vattenområdena som möjliggör dykdalber, brygganläggning och tilläggningsplats för båtar. Bestämmelse om upphävande av strandskydd inom nämnda delar av planen har införts i plankartan som Administrativa bestämmelser.

Kommunen får enligt plan- och bygglagen (4 kap 17 §) upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl till det och intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (Miljöbalken 7 kap 18 c §). Planen uppfyller i lagen nämnda särskilda skäl och planens innehåll väger tyngre än strandskyddsintresset. Följande skäl, i enlighet med miljöbalkens 7 kap 18 c §, punkt 1, 3 och 5, finns för upphävande av strandskyddet:

1. Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
3. Området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.
5. Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

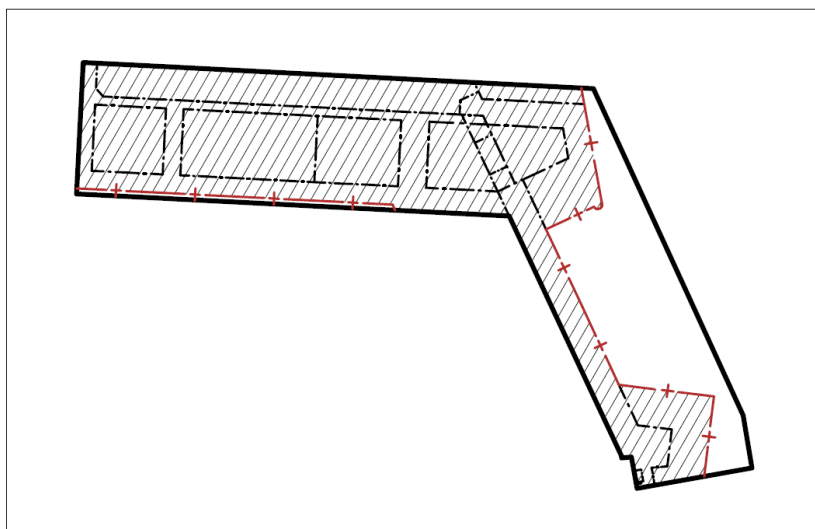
Avseende dessa skäl framför staden bland annat följande grunder:

- Marken är redan i anspråkstagen. Marken har under längre tid varit anspråkstagen för bland annat industri- och hamnverksamhet och kontorsändamål och är delvis otillgänglig för allmänheten.
- Marken är till följd av tidigare användning hårdgjord och har inga rekreativsvärden.
- Den allmänna platsmarken som i förslaget avser torg- och kajtor utgör ett störningsskydd med funktion att hindra påsegling med risker för planens bebyggelse och människors hälsa.

- Utbyggnaden av området syftar till att i så stor utsträckning som möjligt tillgängliggöra områdena för allmänheten, och då särskilt kajområden där allmänt tillgängliga promenadstråk och vistelseytor skapas längs vattenrummet i öster.
- Hållplats för kollektivtrafik med båt behöver för sin funktion ligga vid vattnet. Lokalisering inom Södra Värtan ger bra linjestreckning och kan därför inte lokaliseras någon annanstans.

Nya och befintliga byggnadskvarter är väl avskilda från gata som innehåller både väg, promenadstråk och platser för rekreation. Fri passage för allmänheten finns utmed kajen, därmed anses kraven i MB 7 kap 18 f § uppfyllas.

De nämnda grunderna ovan ger var för sig kommunen rätt att upphäva strandskyddet och om inte annat ger de sammantaget en sådan rätt. Den sammanlagda bedömningen är att intresset av att utveckla redan ianspråktagen mark på det sätt som avses med planen, det vill säga att tillskapa nya stadskvarter inklusive nya allmänna ytor, väger tyngre än strandskyddsintresset i detta aktuella område. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen innebär en god avvägning mellan fri passage och effektivt markutnyttjande. Planförslaget grundas på en sammanvägning av olika intressen med utgångspunkt från de grundläggande hushållningsbestämmelserna i miljöbalken och plan- och bygglagen; PBL 2 kap 2 § och MB 3 kap 1 §, att ”*mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.*”. Planförslaget har utformats så att det inte står i strid med att strandskyddets syften uppnås. Då planen genomförs renas dels marken och naturvärden tillförs området vilket förbättrar livsvillkor för djur- och växtlivet dels ökar allmänhetens tillgång till strand/kajområden vilket är i linje med strandskyddets syfte.



*Skrafferad yta visar vart strandskyddet upphävs.*

### **Teknisk försörjning**

#### Vattenförsörjning, spillvatten

Inom planområdet finns befintliga kommunala VA-ledningar för spillvatten, dricksvatten och dagvatten. Spillvatten leds mot Henriksdals avloppsreningsverk via avloppspumpstation Värtan, belägen nordväst om planområdet, och avloppstunnlar. Huvudman för det kommunala VA-ledningsnätet är Stockholm Vatten och Avfall.

#### El/Tele

Elförsörjning för planförslagets bebyggelse avses ordnas genom ny nätstation inom planområdet (kvarter D) befintlig nätstation utanför planområdet (kvarter A) samt eventuell tillfällig elförsörjningslösning (kvarter B och C) i väntan på permanent lösning som kommer säkerställas i pågående planetapp söderut. Området försörjs och kommer att försörjas med fiber av Stokab och Skanova.

#### Energiförsörjning

Området kommer försörjas med fjärrvärme och fjärrkyla som kommer från Hamnpirsvägen och in i området på Hangövägen. Fjärrvärme och fjärrkyla distribueras av Stockholm Exergi. Vidare finns befintliga gasledningar inom planområdet, vilket möjliggör för fastigheterna att i senare skede ansluta till gasnätet.

#### Avfallshantering

Inom planområdet anläggs sopsug som kan ta hand om tre fraktioner (restavfall, tidningar och plastförpackningar). Verksamheter ansluter sig till restavfallet. Miljörum ska anläggas för hantering av de fraktioner som inte hanteras i sopsugen.



## Konsekvenser

Följande aspekter bedöms innebära risk för betydande miljöpåverkan; buller, risk- och säkerhet, vattenkvalitet och översvämningsrisk, stads- och landskapsbild samt föroreningar i mark. Övriga miljöfrågor som har betydelse för projektet har också studerats och redovisas i denna planbeskrivning.

## Samlad konsekvensbedömning

Planförslaget innebär en stor förändring av området då det omvandlas från ett hamnområde till en sammanhängande stadsmiljö, som i aktuell plan utgörs av kontorsbebyggelse.

Detaljplanen bedöms i framtagna miljökonsekvensbeskrivning, MKB (Sweco, 2020a), få positiva konsekvenser främst avseende markföroreningar och vattenkvalitet. Detta genom att mark saneras, områdets belastning på vattenkvaliteten i Lilla Värtan minskar och områdets förmåga att hantera kraftiga skyfall förbättras. Stadsbyggnadskontoret vill lyfta fram att planförslaget möjliggör en omvandling som skapar stora värden för stadens befolkning i och med att allmänhetens kontakt med vattnet ökar och stora delar av kajlinjen görs tillgänglig samt att planförslaget innehåller nya offentliga miljöer.

Området är i nuläget redan bullerstört och utomhusbullret bedöms vara oförändrat. Arbetsmiljöverket reglerar högsta tillåtna värden för lågfrekvent buller inomhus för kontor, vilket ska efterlevas. Beräkningarna visar att det i finns förutsättningar för att klara kraven avseende ljudnivån. Det kan dock inte uteslutas att andra situationer som lokalt inom Södra Värtan ger upphov till högre buller, men fortfarande uppfyller Hamnens tillstånd, kan förekomma (Structor, 2020). Bullret har en negativ påverkan på de som vistas i området men med de åtgärder som planeras bedöms påverkan för inomhusmiljön kunna hanteras. Bebyggelsestrukturen innebär också att bullerspridningen reduceras för bakomliggande kvarter i kommande etapper. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande förhöjer vistelsevärdena på platsen och att det bullerproblematiske läget invid kajen skapar mycket goda kvaliteter ur andra aspekter.

Stads- och landskapsbild samt kulturmiljö är aspekter som direkt kopplar till påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården samt Nationalstadsparken. Avseende dessa aspekter bedöms liten till måttlig påverkan i *Kulturhistorisk konsekvensanalys Södra Värtan i Stockholm* (Nyréns

Arkitektkontor 2020a). Enligt MKB:n riskerar planförslaget ge märkbart negativa konsekvenser. Förklaringen till skillnaden i bedömning härrör från MKB-författarens (Sweco, 2020a) bedömningsmodell där en liten till måttlig påverkan på ett riksintresse ger risk för märkbara konsekvenser. Planförslaget bedöms påverka riksintresset innerstadens särdrag ”stadens siluett” och ”stadens anpassning till naturen” genom pirhusets höjd och placering intill vattnet. I denna större skala påverkas även Stockholm som sjöfarts-, handels- och industristad när området förtätas med annan funktion. Dock kommer sjöfarts- och handelsverksamhet fortsatt karaktärisera området varför påverkan inte bedöms bli stor. Det högre huset syns också från vissa vyer från Nationalstadsparken men förändringarna har i konsekvensanalysen inte bedömts ge risk för påtaglig skada. Kontoret bedömer likt den kulturhistoriska konsekvensutredningen att förslaget har liten till måttlig påverkan och delar inte bedömningen att planförslaget skulle riskera märkbart negativa konsekvenser.

I riskutredningen och MKB:n görs bedömningen att föreslagen planstruktur är acceptabel då risken för att en olycka ska inträffa med farligt gods är extremt liten. Konsekvenser av eventuell påsegling kommer att minimeras genom byggnadstekniska åtgärder.

Höjdsättningen av området styrs till stor del av befintlig bebyggelse. Planområdet bedöms inte vara utsatt för översvämningsrisk till följd av varken skyfall eller havsnivåhöjning. Förutsatt att magasinering av skyfall kan anordnas inom kvarteret Narvik bedöms planförslaget enligt MKB innebära märkbara positiva konsekvenser. Utan åtgärd bedöms planförslaget ge små negativa konsekvenser för översvämningssituationen.

Planförslaget ingår i en gemensam vision framtagna mellan staden och Stockholms Hamnar för utvecklingen av området Värtahamnen-Frihamnen. Visionen innebär bl.a. att hamnens verksamheter flyttas och koncentreras till områdets pিরer. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kan genomföras utan att påverka riksintresset Stockholms Hamn negativt då bullerriktlinjer för det dimensionerade driftscenariet kan klaras och riskaspekterna från hamnen inte utgör någon fara för de människor som vistas inom planområdet.

Stadsbyggnadskontoret har gjort en avvägning mellan de positiva och de negativa konsekvenserna som planförslaget innebär och bedömer sammanvägt att de positiva konsekvenserna av förslaget överväger.

### **Buller**

En detaljerad bullerutredning för Södra Värtan har tagits fram av inför samrådet. I utredningen har buller från trafik (inklusive planerade Spårväg city) och omgivande hamnverksamhet beräknats (inklusive lågfrekvent buller).

#### Trafikbuller

Trafikbullret inom planområdet kommer i framtiden främst från Södra Hamnvägen (inklusive Spårväg City) och Första Bassängvägen, i planområdets västra kant. Bullerutredningen beräknar att den högsta ekvivalenta och maximala ljudnivån kommer att uppstå i planområdets västra del, kring Första- och Andra Bassängvägen samt Hangövägen (Structor, 2020). Inom planområdet beräknas trafikbullret bli lägre än verksamhetsbullret. De åtgärder som föreslås för att hantera verksamhetsbullret i området hanterar även trafikbullret (Structor, 2020).

#### Verksamhetsbuller och lågfrekvent buller

Den nya bebyggelsen kommer att exponeras för buller från färjor och kryssningsfartyg vid framförallt Värtapiren i norr. Ljudnivån utomhus regleras inte vid verksamheter. Det finns dock krav på ljudnivån inomhus. Kraven kan hanteras genom ett noga genomtänkt val av bland annat fasader och fönster. Det ställs mycket höga krav på fasadernas reduktion av buller vid låga frekvenser (Structor, 2020).

Högsta tillåtna värden för lågfrekvent buller för kontor regleras i Arbetsmiljöverket, AFS 2005:16 för bedömning om störningsrisk föreligger. De är tillämpliga där stora krav finns på stadigvarande koncentration eller behov finns av att kunna föra samtal obesvärat.

Ljudtrycksnivån bedöms till 75-80 dBC vid fasaderna ut mot vattnet i kvarter D, samt till 70-75 dBC vid fasaderna ut mot vattnet i kv A, B och D. Lösningar för att hantera lågfrekvent buller har studerats i samband med framtagandet av bebyggelseförslagen och redovisas i för sammanställning av akustiska utlåtanden (Stadsbyggnadskontoret, 2020). Om samma fasad används i hela byggnaderna så kommer även annat buller utifrån att klaras (t.ex. trafikbuller).

### Bestämmelser i detaljplanen

För användningsbestämmelsen O (tillfällig vistelse) som i planförslaget definieras som hotell och konferens finns inga bullerkrav. I detaljplanen anges denna markanvändning för bebyggelse i kvarter D2 som bekräftar idag pågående verksamhet.

Eftersom högsta tillåtna nivåer för lågfrekvent buller för kontor regleras av Arbetsmiljöverket, AFS 2005:16 införs inte planbestämmelser.

Mätstandarder och riktvärden är inte avpassade efter enstaka, rörliga bullerkällor, därför har inte lågfrekvensvärdena tillämpats på fartyg under gång.

Fartyg är individer och inte typgodkända. Dessutom har inte hamnen rådighet över vilka fartyg som kan anlända. Därför är det inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att byggnadernas fasader dimensioneras så att ett överstigande av värdena aldrig kan inträffa. I den detaljerade bullerutredningen (Structor, 2020a) har dock underlaget för relativt bullriga fartyg använts. Det kan dock i enstaka fall anlända fartyg som ger upphov till högre bullernivåer, vilket då får tålas.

### Sammanfattning buller

Med hänsyn till att framtagen bullerutredning baseras på ett omfattande driftscenario och att gällande lagar och riktlinjer avseende bullernivåer kan hanteras för detta, bedöms ljudmiljön både inomhus och utomhus vara godtagbar. Det kan dock inte uteslutas att det inom Södra Värtan uppstår lokala situationer som ger upphov till högre buller.

### Risk och säkerhet

#### Geoteknik

I framtaget geoteknisk PM (exploateringskontoret 2018) anges de geotekniska förutsättningarna inom planområdet. Planområdet berör fyra identifierade delområden som vardera har fått en rekommendation kring lämpligt val av grundläggningsmetod. Större delen av planområdet bedöms behöva förstärkande grundläggningsmetoder såsom pålning, medan kvarter D2 och delar av D1 bedöms ha ytligt bergtäkt.

Givet att olika förutsättningar bedöms föreligga inom kvarter D1 säkerställs utförandet av förstärkande grundläggningsmetod genom en generell bestämmelse på plankartan. Detta ger möjlighet för byggaktören att i senare projekteringsstadium bedöma

i vilken omfattning en förstärkande grundläggningsmetod krävs inom planområdet.

#### Påseglingsrisker

Påseglingsrisker har behandlats i riskanalys för hamnverksamheten utförd av SSPA 2017. Riskerna förknippade med påsegling rör planerad utbyggnad av kajer och nya byggnader kring Värtabassängen. Mest utsatt bedöms byggnad som placeras i direkt anslutning till anlösningsplats för fartyg till Värtahamnen, det s.k. Pirhuset vara.

Påsegling av den bebyggda kajen/piren kan inträffa genom önskad gir eller avvikelser från korrekt kurs. Enligt riskanalysen kan önskad gir uppkomma till följd av tekniska fel såsom bortfall av styrfunktion (låsning av roder/styrorgan), blackout (bortfall av framdrivning och kraftförsörjning ombord) eller fel i styr- och reglersystem. Avvikelse från korrekt kurs kan innebära en påsegling som inte upptäcks och korrigeras eller inte kan korrigeras i tid. En sådan kursavvikelse kan tänkas orsakas av mänskliga misstag och/eller yttre omständigheter.

För det valda dimensionerande fartyget med en massa av ca 27.000 ton och 8,8 meters stävöverhäng framför bulbstaven, ger beräkningsmodellen en maximal påseglingskraft av 155 MW vid vinkelrät påsegling i 8 knop och en total inträngning av 11,2 meter innanför kajkanten. Motsvarande beräkning vid 6 knop ger 120 MN och en total inträngning av 10,5 meter innanför kajkanten.

Ny bebyggelse inom planområdet planeras med ett minsta säkerhetsavstånd på 20 meter mellan kajkant och fasadliv. Säkerhetsavståndet mellan kajkant och fasadliv motsvarar skadeområdet vid påsegling, även vid en hög påseglingshastighet på 8 knop. Utöver avståndet mellan bebyggelse och kajkant regleras även de åtgärder som krävs för att resultatet av utförd riskanalys ska vara möjliga att uppnå genom följande planbestämmelser:

m1- Byggnadskonstruktioner ska vara fristående från kajkonstruktion så att påseglinglaster inte överförs från kaj till byggnad. Byggnadskonstruktioner ska förhindra fortskridande ras vid påsegling.

m2- Kajkonstruktionen ska dimensioneras så att den tar upp erforderlig energimängd så att den vid eventuell påsegling

bromsar fartygs rörelse så att skador på byggnader innanför kaj förhindras. Kajkonstruktionen ska dimensioneras så att total inträngning vid vinkelrät påsegling i 8 knop inte överstiger 11,2 meter.

#### Ljusstörningar

I framtagna maritim riskanalys anges att bebyggelsen inte får förses med ljusanordningar som genom sin placering, utformning eller ljusstyrka kan medföra risker för sjöfarten. Stadsbyggnadskontoret bedömer att frågan om eventuella ljusanordningar och huruvida dessa medför en betydande olägenhet för sjöfarten lämpligast hanteras inom ramen för kommande bygglovsprövning.

#### Farligt gods

En riskutredning har tagits fram (Risktec, 2020). I denna har närheten till Värtaverket, Värtahamnen, transportleder med farligt gods samt andra spårkällor riskbedömts, för att undersöka om föreslagen markanvändning är lämplig avseende människors hälsa.

Identifierade risker har analyserats via kvalitativa och kvantitativa bedömningar. Resultatet från analysen påvisar att sannolikheten att en farlig godsolycka ska inträffa på Hamnpirsvägen/ Första bassängvägen i anslutning till planområdet är att betrakta som mycket låg i nuläget, detta mot bakgrund att antalet transporter med farligt gods är begränsat. Flödet av farligt gods på vägarna förväntas dessutom minska kraftigt i framtiden, bl.a. i samband med att drivmedelstationen St1 i Frihamnen avetableras vilket innebär att transporter av fordonsgas utgår.

Riskbedömningen har även beaktat verksamheternas nuvarande avtal med staden och genom påbörjade och kommande omlokaliseringar till Energihamnen och den nya hamnen i Norvik. Utförda riskberäkningar påvisar en acceptabel individrisknivå utmed transportlederna både för nuläget samt med avseende på en framtida trafiksituation med ett minskat flöde av farligt gods.

Vissa riskreducerande åtgärder kommer att säkerställas som planbestämmelser inom 15 meter från Första Bassängvägen, på grund av att vissa byggnadsdelar och dess läge innebär avsteg från länsstyrelsens avståndsrekommendationer.

m3 - Fasader som inom 15 meter vetter mot Första Bassängvägen ska utföras i obrännbart material (lägst brandteknisk klass EI30).

m4 - I byggnadsdelar som inom 15 meter vetter mot Första Bassängvägen ska utrymning vara möjlig bort från vägen.

Vidare säkerställs att friskluftsintag inom kvarteren Hangö (A1 och A2) samt Neapel (D1) ska placeras bort från Första Bassängvägen respektive Södra hamnbassängen, betecknat V på plankartan. Luftintag kan placeras på tak eller mot en annan sida.

#### Värtaverket/Energihamnen

Stora mängder bränslen lossas, lastas, behandlas och lagras i Energihamnen, som är den del av Värtaverket som ger upphov till att verksamheten klassas enligt den högre kravnivån enligt sevesolagen. Då avståndet till bränslehanteringen i Energihamnen överstiger mer än 300 m, bedöms inga olyckor i Värtaverket/Energihamnen utgöra något direkt hot för människor inom planområdet.

#### Höjdrestriktioner

Inom detaljplanen föreslås en byggnad (Pirhuset kv B+C) med högsta total höjd om +94 meter över nollplanet eller 24 våningsplan. Detta kommer inte i konflikt med Bromma Flygplats men kan eventuellt komma i konflikt med radarn i Bällsta. Vid behov kommer en hinderprovning att göras.

#### Översvämningsrisker

##### **Stigande havsnivåer**

Stadens princip om dimensionerande havsvattennivå på 225 cm i Norra Djurgårdsstaden baseras på den förväntade nivån för högsta högvattenstånd år 2100 (+175/180 cm) i kombination med vindpåslag (+50 cm). Så kallad uppstuvningseffekt har av SMHI bedömts som försumbar i centrala Stockholm och södra Värtahamnen (*SMHI Dimensionerande havsvattennivåer i Södra Värtan, 2014*). Beräkningen av högsta högvatten år 2100 inkluderar 50 centimeters tillägg för framtida havsnivåhöjning med hänsyn tagen till landhöjningen i Stockholm.

Höjdsättningen i planområdet styrs av nivåer intill befintlig bebyggelse som är kulturhistoriskt värdefull och kommer att bevaras. En del av planområdet med befintlig bebyggelse ligger därför på en nivå under +2,7 m (RH2000) (orange markering i figur nedan).

Längs kajerna, i den centrala parken och i västra delen området finns områden som ligger under +2,25 meter (röd markering i figur nedan).



Planerad höjdsättning i Södra Värtan. Risk för översvämning vid höga havsnivåer markeras av röd och orange färg. Den röda färgen markerar höjder under +2,25 och orange färg markerar höjder mellan +2,25 och +2,7. (Sweco, 2018). Avgränsning av planområde inom grönt.

Med planbestämmelse regleras att ny bebyggelses bottenplatta och källarmur ska utföras vattentäta upp till omgivande marknivå.

En följd av framtida höga havsvattenstånd är att havsvatten kan trycka upp underifrån i dagvattenledningar med följden att lågpunkter översvämmas. Den största delen av planområdet planeras ha en höjd på minst +2,7 m, förutom vid Andra Bassängvägen där höjden är +2,5 längst i norr och +2,6 i korsningen med Hangövägen. Stadens grundläggningsprincip klaras därmed. Planförslaget bedöms inte ha någon betydande påverkan på risken för översvämning inom planområdet till följd av havsnivåhöjning.

### **Skyfall och ytlig avrinning samt ledningssystem**

För hela Södra Värtan har en översiktlig strategi tagits fram utifrån planerad höjdsättning, för att belysa konsekvenserna av ett extremregn (då ledningsnätet är överbelastat). Avvattningen kommer vid sådan händelse att ske ytledes från högpunkter och ut i recipient eller ansamlas och stiga i lågpunkter. Figur nedan



visar avrinningsriktningar vid ett extremregn samt var dagvatten riskerar att ansamlas (instängda områden).



*Avrinningsriktningar vid extremregn samt ansamling av dagvatten (Sweco, 2018). Avgränsning av planområde inom grönt.*

För planområdet har en mer detaljerad översvämningsanalys tagits fram (Sweco, 2020b). Analysen visar att ett 100-årsregn i nuläget skulle orsaka omfattande översvämning inom planområdet men framför allt i en lågpunkt vid Andra Bassängvägen och Hamburgsvägen sydväst om planområdet där marknivån är cirka + 2 (RH2000). Det maximala vattendjupet har beräknats uppgå till knappt 100 cm.

Då hela den planerade utvecklingen av Södra Värtan är genomförd kommer det att finnas ett övergripande system för hantering av skyfall enligt ovan. Den planerade höjdsättningen kommer visserligen att skapa ett fåtal lågpunkter och instängda områden men dessa kommer att avvattas genom andra lösningar än ytlig avrinning. För att minska risken under utbyggnadsperioden kommer ett område söder om planområdet att användas tillfälligt som översvämningsyta för magasinering av skyfallsvatten (kv Narvik) samt att den avvattas till en planerad D2000-ledning vid Hangövägen. Den erforderliga magasineringens volymen i kv.Narvik beräknas till ca 2 500 m<sup>3</sup> (Sweco 2020b). Maximala vattendjupen som förväntas inträffa då uppgår till ca 35 cm vid lågpunkten vid 2:a Bassängvägen.

Vattendjup på den storleksordningen kan orsaka framkomlighetsproblem för vanliga fordon men inte för utryckningsfordon. Vattenansamlingar inom norra delen är försumbara och exploateringen visas klara sig vid ett skyfall utan att ta skador. Åtgärderna medför en minskning av maximala vattendjup i hela det instängda området vid 2:a Bassängvägen på ca 70 cm.

### **Miljökvalitetsnormer för vatten**

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Lilla Värtan för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. I rapporten *Dagvatten- och klimatanpassningsstrategi, Södra Värtan* (Sweco, 2018) respektive *Tekniskt PM – Dagvatten södra värtan* (Sweco, 2018) har föroreningsbelastning beräknats utifrån planförslagets nya markanvändning.

I dagvatten- och klimatanpassningsstrategin för Södra Värtan i sin helhet anges följande riktlinjer för dagvattenhanteringen:

- Lokal höjdsättning ska utformas så att dagvatten i första hand avleds till växtbäddar och i andra hand till dagvattenbrunnar anslutna till dagvattenledningar.
- Den lokala dagvattenhanteringen (växtbäddar) ska dimensioneras för ett tvåårsregn med klimatfaktor 1,05. Genom att leda ett tvåårsregn till växtbäddar omhändertas ca 96 % av årsvolymen dagvatten.
- Föroreningsbelastningen på Lilla Värtan från befintlig mark ska inte öka.
- Höjdsättning av gata och torg ska utformas så att minst 75 % av dagvatten leds till växtbäddar.
- Vid förekomst av markföroreningar ska dagvatten inte infiltreras utan dagvattenlösningarna skall anläggas täta för att förhindra transport av markföroreningar till recipienten.
- Växtbäddarnas botten ska inte placeras lägre än +1,4 m (RH2000) för att minimera risk för att havsvatten tränger in via dräneringen vid höga vattenstånd.

I framtaget PM för Dagvatten (Sweco, 2018) framgår att målet om minst 75 % avledning av dagvatten till dagvattenanläggningar (växtbäddar) inte kan uppnås inom det aktuella planområdet. Beräknad avledningsförmåga anges bli ca 57 %. Den lägre graden till avledningsmöjlighet anges vara den delvis smala gatustrukturen samt befintliga bebyggelsestrukturen.

Förutsatt att åtgärder för LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) sker inom kvartersmark, med utfallet att 57 % avledningsförmåga uppnås samt genom att dagvatten från de mest förorenade gatorna leds till växtbäddar och skelettjordar bedöms detta bidra till att den totala belastningen för Södra Värtan minskar betydligt gällande samtliga identifierade ämnen, utom kväve (N) och kvicksilver (Hg), som varken ökar eller minskar, jämfört med den beräknade belastningen före exploatering. Planförslaget bedöms således förbättra rådande belastning och således förbättras möjligheten att i framtiden uppnå MKN för Lilla Värtan. Den påtagliga minskningen av belastningen säkerställs i sin tur av att grönytefaktor är obligatoriskt inom kvartersmark samt av att underhållsplaner finns för både kvartersmark och allmän platsmark.

Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter. En planbestämmelse reglerar att zink och koppar inte får användas som exteriört material. Detta regleras via bestämmelse på plankartan.

Utredning av hantering av föroreningar i sediment görs i samband med tillståndsansökan för utbyggnad i vattnet vid Pirhuset och platsen i mellersta delen av kajen. Kompletterande undersökningar av sediment kommer att göras vid behov.

### **Föroreningar**

Flera utredningar har tagits fram för att belysa föroreningsläget i Södra Värtan (Golder Associates).

Platsspecifika riktvärden tillämpas för bedömning av acceptabla föroreningsnivåer i mark och grundvatten så att marken ska kunna användas i enlighet med kommande detaljplan. Med platsspecifika riktvärden menas att riktvärden har tagits fram för den enskilda platsen för att klara den tilltänkta markanvändningen. De olika riktvärdena kommer att tillämpas beroende på markanvändning. De platsspecifika riktvärdena har godkänts av miljöförvaltningen.

Utifrån de platsspecifika riktvärdena har övergripande åtgärds mål för kommande markrening i Södra Värtan tagits fram. Målen är att hela Södra Värtan i framtiden ska kunna nyttjas för bostads- och kontorsändamål av innerstadskaraktär, att risken för spridning till ytvatten ska minska, att de ekologiska förutsättningarna ska bibehållas samt att påverkan på människors

hälsa, på omgivande miljö och på naturresurser under byggtiden ska vara så liten som möjligt.

Dessa larmnivåer motsvarar halter av flyktiga föroreningar i grundvattnet som skulle kunna innebära risk för ånginträngning. Vid föroreningshalter i grundvatten överskridande larmnivåerna ska föroreningens omfattning utredas och riskreducerande åtgärder tas fram.

Marken kommer att undersökas och saneras med utgångspunkt från de platspecifika riktvärdena samt åtgärds mål. Byggnationerna kommer generellt att föregås av markrening och schaktning ner till planerade nivåer för grundläggning av byggnader alternativt anläggningsnivåer för vägar. I denna detaljplanetapp kommer samtliga kvarter med ny bebyggelse att underbyggas med garage, vilket innebär att stora delar av marken oavsett eventuell förorening kommer att schaktas bort i samband med genomförandet. Detta minskar risken för kvarvarande föroreningshalter över riktvärden betydligt.

I framtagna handlingsplanen för hantering av föroreningar (Exploateringskontoret 2020) förtydligas också den stegvisa exploateringsprocessen, kopplat till hanteringen av föroreningar, och inbegriper redan utförda respektive kommande utredningsinsatser samt genomförandeinsatser. Det stegvisa arbetet innebär ett löpande samarbete mellan berörda förvaltningar inom staden och byggaktörerna.

Planbestämmelse reglerar att för ny bebyggelse ska bottenplatta och källarmur utföras med vattentäta konstruktioner upp till markytan. Där föroreningshalter i grundvatten överskrider larmnivåer och/eller där flyktiga föroreningar påträffats i jord ska bottenplatta och källarmur även utföras med gastäta konstruktioner upp till markytan.

På plankartan regleras via administrativ bestämmelse att startbesked inte får ges innan markföroreningar grundvattnet nått erforderliga nivåer. Detta kan t.ex. göras genom en utredning som redovisar förekomst av markföroreningar och föroreningar i grundvatten i samband med genomförandet. Utredningarna bör tas fram av staden för de delar som nu ägs av staden och markanvisas och för övriga delar av fastighetsägaren. Där utredningarna visar att föroreningshalter i grundvatten riskerar att överskrida larmnivåer för ånginträngning och/eller där flyktiga föroreningar har påträffats i jord ska gastät grundläggning utföras

enligt planbestämmelse. Se vidare under avsnitt Genomförande, Tekniska frågor, Föreningar sid 64 .

De planerade åtgärderna innebär en minskad risk för att markföreningar exponeras för människor jämfört med nuläget. Även nya hårdgjorda ytor minskar risken för att människor kommer i kontakt med förorenad jord eller inandas damm som innehåller föreningar.

### **Landskapsbild/stadsbild**

En *Kulturhistorisk konsekvensanalys, Södra Värtan* (Nyréns Arkitektkontor, 2020a) har tagits fram utifrån syftet att bl.a. analysera förslagets påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården samt Nationalstadsparken. Analysen har gjorts utifrån vybilder där förslaget av Södra Värtan har lagts in som fotomontage. Nedan redogörs för de vyer som har bedömts ge störst påverkan för riksintressena.

Påverkan på Stockholms innerstad med Djurgården  
Förslagets påverkan på riksintresset Stockholms innerstad inklusive Djurgården bedöms i den reviderade konsekvensanalysen som måttlig. Måttlig påverkan har förslaget på särdraget "stadens anpassning till naturen" genom att hög bebyggelse placeras nära vattennivån och därför inte följer eller förstärker skärgårdslandskapet utan istället riskerar jämna ut och dölja detsamma. Hög bebyggelse, placerad nära vattennivån, finns dock redan i närområdet i form av silobyggnaderna i Frihamnen. Gärdesbergets topografi är även fortfarande läsbar.

Siluetten påverkas i vyn från Monteliusvägen där det föreslagna höghuset i vyn ligger nära Kungliga slottet och upplevs även vara högre än detta. En måttlig påverkan sker därför på slottet som kunglig miljö. Påverkan sker även på stadens siluett och principen att endast kyrktorn och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden. Dock finns redan idag flera sekulära byggnader som bryter mot denna princip.



Vy från Monteliusvägen, Södermalm.

Påverkan sker även på andra delar av riksintresset och då särskilt på uttrycket sjöfarts-, handels- och industristaden och på Gärdet som uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande. En stor del av hamnanläggningarna vid Lilla Värtan ändrar karaktär genom ett betydande tillägg av bebyggelse med annan funktion. Sjöfarts- och handelsverksamheten kommer dock fortsatt karaktärisera området varför påverkan inte blir stor. De ursprungliga kajlinjerna från 1880-talet och stenskoningarna har en viktig funktion för möjligheten att fortsatt kunna uppleva områdets hamnhistoria och bör bevaras. Förslaget bedöms inte i konsekvensanalysen innebära risk för påtaglig skada på riksintresset.

I konsekvensanalysen framhålls att förslagets påverkan på riksintresse och stadsbild till del är beroende av den nya bebyggelsens fasadgestaltning avseende exempelvis färgsättning, fönsterytor och blanka fasadmaterial.

#### Påverkan på Nationalstadsparken

Förslaget bedöms i konsekvensanalysen ha liten till måttlig påverkan på Nationalstadsparken. Viss påverkan sker i vyn från, och på natursceneriet vid, Stora Pelousen i Hagaparken där det föreslagna höghuset i Södra Värtan framträder i de mest obebyggda delarna av siluetten. Det aktuella höghuset syns dock först vid vistelse på Stora Pelousens övre delar, i dess västra kant. Vyn från platsen framför Koppartälten, ett stenkast längre norrut, påverkas inte.



Vy från den stora Pelousens övre del i dess västra kant.

### Kulturhistoriskt värdefull miljö

Inom planområdet

Påverkan på den kulturhistoriska miljön beskrivs i *Kulturhistorisk konsekvensanalys, Södra Värtan i Stockholm* (Nyréns Arkitektkontor, 2016, rev. 2020b). Planförslaget tar sin utgångspunkt i Södra Värtahamnens befintliga kvarters- och gatustruktur, som bibehålls i områdets norra del. Detta förhållningssätt ger goda förutsättningar för ett bevarande av Södra Värtans kulturhistoriska värden.

De föreslagna förändringarna av kajen mot Lilla Värtan kommer att få betydande negativ påverkan på kajlinjen och dess ursprungliga sträckning från 1880-talet. Det är av betydelse för det kulturhistoriska värdet att denna kajlinje går att urskilja i den omstöpta framtida miljön och att stenskoningen bevaras. I det nuvarande granskningsförslaget avses den befintliga byggnaden inom fastighetens västra del (block 2) rivas och ersättas med ny bebyggelse. Enligt den reviderade konsekvensanalysen (Nyréns arkitektkontor, 2020b), så bedöms rivningen medföra en viss negativ påverkan på fastighetens kulturhistoriska värden avseende att dess monumentala omgivningsverkan försvagas.

Sammanfattningsvis bedöms dock kvarvarande bebyggelse inom kvarteret (block 1) kunna tillvarata erforderliga värden som representant för 1980-talets postmodernism, i fråga om dess kvartersstruktur, den varierande höjdskalet inom kvarvarande bebyggelse som anknyter till den äldre hamnbebyggelsen samt

med sin mer genomarbetade materialitet i såväl interiör och exteriör. De arkitektoniska uttrycken inom Block 1 säkerställs i detaljplan genom skydds- och varsamhetsbestämmelser.

#### Konsekvenser utanför planområdet

I Värtahamnens hamnbassäng kommer hamnverksamheten och dess färjetrafik att fortgå och utvecklas vilket bedöms som mycket positivt ur kulturmiljösynpunkt.

Studier pågår av området nordväst om planområdet med bl.a. Finlandsparken och kulturhistoriskt värdefulla byggnader som Värtans station, Kommunhuset och Manskapsbyggnaden. Anslutande ny kvartersbebyggelse skiljer sig i skala och struktur från tidigare bebyggelse, vilket ses som positivt.

#### Konsekvenser riksintresse Stockholms innerstad

I konsekvensanalysen bedöms att förslagets negativa påverkan på Södra Värtans kulturhistoriska värden inte är av den omfattningen att det föreligger risk för påtaglig skada på riksintresset, d.v.s. på Stockholm som viktig sjöfarts-, handels- och industristad.

#### Naturmiljö

Den nya bebyggelsen medför inte någon påverkan på värdefull vegetation, då planområdet i dagsläget har brist på grönstruktur.

#### Luft

SLB-analys genomförde år 2011, inför programsamrådet, spridningsberäkningar för att utreda hur utbyggnaden kommer att påverka luften i området. I utredningen beskrivs att år 2030 kommer skärpta avgaskrav finnas och mindre utsläpp av slitagepartiklar ske. Det beror främst på att vägtrafikens minskade dubbdäcksanvändning gör att utsläppen av luftföroreningar minskar. Utredningen visar att både halterna av partiklar och kvävedioxid klaras inom planområdet. Programskedets bedömning kvarstår då trafikmängderna i stort kvarstår.

#### Klimatpåverkan

De övergripande målen för Norra Djurgårdsstaden innehåller bland annat mål för klimatet och för ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Målen för klimatet punktas upp nedan:

- 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.

I Södra Värtan, i de delar marken ägs av staden och kommer att säljas, är energikravet att ny bebyggelse ska klara och 45 kWh/kvm (nettoenergi) för lokaler.

### **Ljusförhållanden och lokalklimat**

Tillgången till direkt solljus är generellt god i området. Norra delen av Södra Kajen har mycket goda solförhållanden under sommarhalvåret. Under sen eftermiddag och kväll skuggas delar från tillkommande bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplaneförslaget har acceptabla solljusförhållanden. Dagsljusberäkningar kommer att göras av respektive byggaktör.

### **Sociala konsekvenser**

En social konsekvensanalys har tagits fram för Södra Värtahamnen (Spacescape, 2016) för att mäta de sociala konsekvenserna av planerade framtida stadsdelsomvandlingen i hela Södra Värtan. Analysen baseras på fyra tematiska målbilder; *levande offentliga platser, tillgång till samhällsservice, blandad bebyggelse och tillgänglig stadsmiljö*.

Antalet offentliga platser och total friyta ökar samtidigt som det också blir fler boende och arbetande. En genomtänkt utformning av de allmänna platserna och fysiska kopplingar till naturområden utanför planområdet är viktiga att säkerställa i genomförandet. Den färdigutbyggda stadsdelen blir mer tillgängligt och trafiksäkert. Fotgängare och cyklisterna prioriteras genom förbättrade pendlingsstråk och kopplingar till omgivningen, närhet till ett stort utbud av service och en hög andel vistelse- och gångfartsgator. Tillgången till kollektivtrafik ökar med kapacitetsstark kollektivtrafik.

För denna detaljplan, etapp 1 av Södra Värtan, är det framförallt viktigt att hela området utvecklas så som planerat där bangården avvecklas och att parker, torg, bostäder, service och kollektivtrafik tillkommer motsvarande tät innerstadsmiljö.

### **Påverkan på riksintressen**

#### Stockholms innerstad inklusive Djurgården

Enligt framtagen kulturhistorisk konsekvensanalys är förslaget påverkan på riksintresset liten till måttlig. Motiv till detta beskrivs under påverkan på riksintresset i avsnitten *Konsekvenser – Landskapsbild/Stadsbild* samt *Kulturhistoriskt värdefull miljö*.

#### Nationalstadsparken

Planförslagets påverkan på Nationalstadsparken handlar främst om hur utblickar från olika delar av parken kan komma att förändras. Enligt framtagen kulturhistorisk konsekvensanalys har förslaget liten till måttlig påverkan på Nationalstadsparken, se motiv under *Konsekvenser – Landskapsbild/Stadsbild – Påverkan på Nationalstadsparken*.

Planen medför att bebyggelse anläggs inom och i anslutning till spridningszoner i Nationalstadsparken. Den nya bebyggelsen medför inte någon påverkan på värdefull vegetation då planområdet i dagsläget har brist på grönstruktur.

I samband med exploateringen ges möjlighet att förstärka de ytor som idag helt eller delvis saknar vegetation samt därmed förstärka spridningsmöjligheterna inom området och till omgivande naturmiljöer.

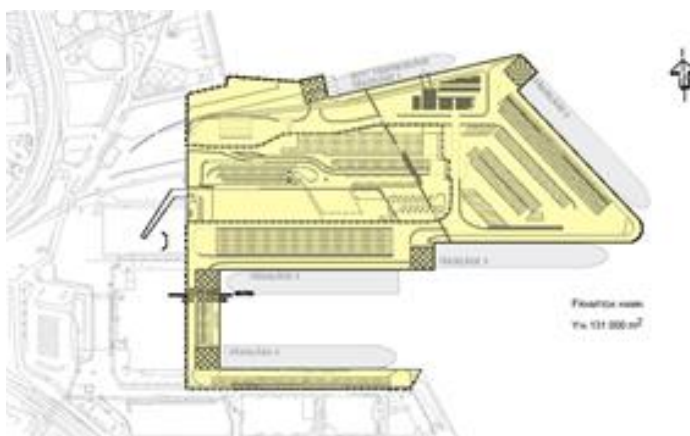
#### Stockholms Hamn

Stockholms Hamnar fick i april 2011 tillstånd enligt miljöbalken att bl.a. bygga ut Värtapiren, fylla ut Värtabassängen samt förlänga kajen vid Frihamnspiren. Sedan 2013 har Värtahamnen byggts om och Värtapiren har förlängts och de inre delarna har fyllts ut. Nya ytor har skapats där det tidigare har varit vatten och verksamheten omdisponerats. 2016 invigdes den ombyggda Värtapiren och den nybyggda Värtaterminalen dit färjeverksamheten nu har flyttat.

På grund av ovanstående har Stockholms stad begärt hos Trafikverket att riksintressets geografiska avgränsning ska ändras.



Hamnens ytor innan utbyggd Värtapir. Bild: Stockholms Hamn.



Hamnens ytor efter utbyggd Värtapir. Bild: Stockholms Hamn.

Enligt framtagen riskbedömning bedöms riskerna från hamnens verksamheter vara acceptabla för dem som vistas i planområdet. För att reducera lågfrekvent buller till inomhusriktvärden enligt Arbetsmiljöverket, AFS 2005:16 behövs noga genomtänkt val av fasader och fönster. Det ställs höga krav på fasadernas reduktion av buller vid låga frekvenser och föreslagna lösningar redovisas i akustiska PM för respektive kvarter. Stadsbyggnadskontoret anser att detaljplanens genomförande inte riskerar att påverka riksintresset Stockholms hamn negativt, utifrån den genomförda preciseringen med ändrad utbredning.

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadsnämnden genom dess stadsbyggnadskontor ansvarar för upprättande av detaljplan med tillhörande

handlingar. Kontoret ansvarar även för efterföljande bygglovsgivning.

Exploateringsnämnden ansvarar för markanvisningsavtal, överenskommelser om exploatering, upplåtelse/försäljning av mark och erforderliga evakueringar.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder på initiativ och bekostnad av respektive fastighetsägare.

Staden ansvarar för anläggande, drift och skötsel av allmän platsmark.

Exploatörer ansvarar för uppförande, drift och skötsel av bebyggelse på kvartersmark. Staden utför dock schaktning och eventuell marksanering innan exploatörer tillträder kvartersmarken.

Ledningsbolagen deltar i planeringen av området, projekterar och bekostar nya ledningsdragningar. Avtal med respektive ledningshavare tecknas med staden. Exploatörer träffar avtal med ledningsbolagen om servisanslutningar.

#### Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmän platsmark såsom gator, torg, park och sopsug genom berörda förvaltningar.

#### Avtal

Följande avtal har av staden träffats med anledning av planerad exploatering av området:

- Avtal med ledningsägare avseende systemhandling
- Markanvisningsavtal
  - Bonnier Fastigheter AB
  - Niam VI Neapel 3 AB
- Avtal om tomträtten Neapel 3 med Niam VI Neapel 3 AB

Följande kompletterande avtal måste träffas för att planen ska kunna genomföras:

- Avtal med ledningsägare avseende genomförande och upplåtelse i mark eller kulvert.
- Överenskommelse om exploatering med samtliga exploatörer.
- Exploateringsavtal med befintliga fastighetsägare.
- Efterbehandlingsprogram för förorenad mark.

- Överenskommelse med samtliga exploatörer inom detaljplaneområdet avseende andelar i gemensamhetsanläggning för sopsug.
- Överenskommelse mellan exploatörer avseende andelar i gemensamhetsanläggningar för garage, gård m.m.

Nödvändiga beslut inför planens antagande:

- Genomförandebeslut i exploateringsnämnden.
- Förändring i riksintressets geografiska omfattning av Stockholms Hamn.

Övriga beslut som påverkar planen:

För utbyggnaden i vatten; Saltkajen, Pirhuset och Värtanbryggan; krävs tillstånd för vattenverksamhet.

Fastighetsstorlekar regleras i överenskommelse om exploatering.

Staden kommer att justera arrendeavtal för vissa verksamheter och behålla allmän platsmark.

Bygglov kan inte ges förrän erforderlig fastighetsbildning är genomförd. Stadens rutin för bygglov i Norra Djurgårdsstaden innebär att handlingarna skickas till exploateringskontoret för granskning av hållbarhetskrav innan ansökningsperioden påbörjas.

#### **Verkan på befintliga detaljplaner**

Detaljplanen omfattar områden som är detaljplanlagda sedan tidigare, se rubriken ”Detaljplaner”. Följande planer upphör att gälla för de delar som den nya detaljplanen omfattar: Pl 2927, Pl 5425 samt Pl 8399.

#### **Fastighetsrättsliga frågor**

Stockholm stad är lagfaren ägare till all mark inom området. Fastigheten Neapel 3 är upplåten med tomträtt till Niam VI Neapel 3 AB. Ytterligare fastigheter som finns inom planområdet: Hangö 1, Ladugårdsgärdet 1:40, 1:47 och 1:9.

Användning av mark

Planområdets är delvis bebyggt och används idag för kontor, hotell och verksamheter.

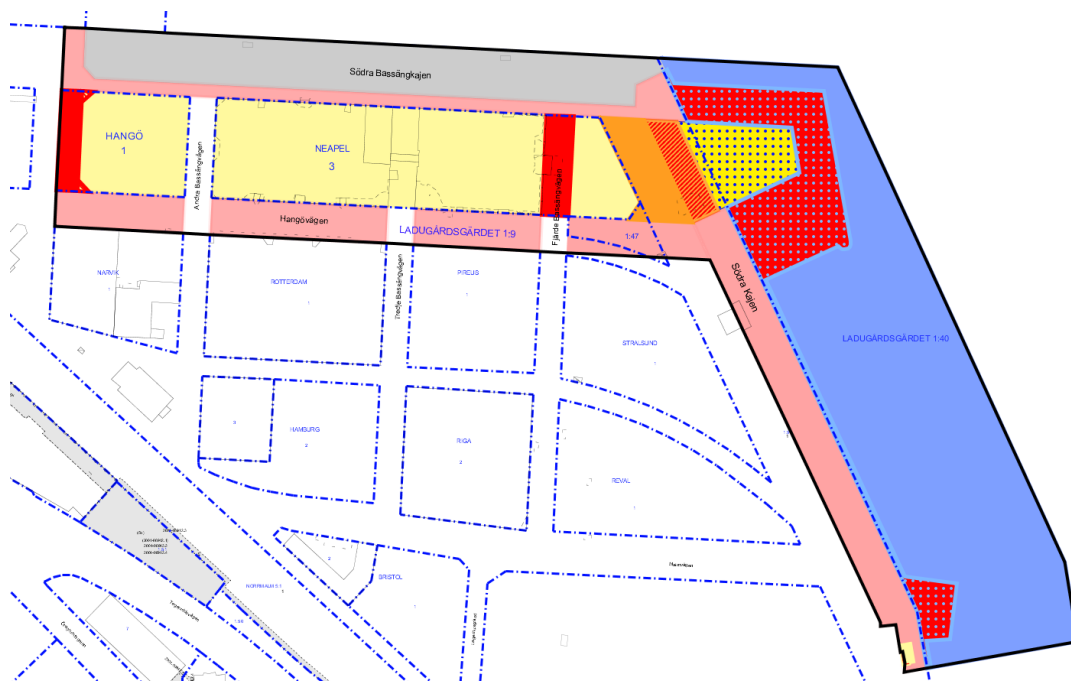
Planen redovisar avgränsning mellan kvartersmark, allmän platsmark och vattenområden. Inom kvartersmark möjliggör planen markanvändning för centrumändamål, kontor, hotell, hamnverksamhet, parkering samt teknisk anläggning. På den

allmänna platsmarken medges gata, kaj och torg. För vattenområdena medges öppet vattenområde och inom vissa delar med funktionerna dykdalber respektive att brygga får anordnas.

#### Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på exploatörernas initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning m.m. prövas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark ska utgöra flera separata fastigheter som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i vissa delar, prövning av lämplighet m.m. prövas av lantmäterimyndigheten vid lantmäteriförrättning.



Svart linje = planområdesgräns

Blå linje = fastighetsgränser och fastighetsbeteckningar

#### Allmän platsmark:

- Vit - mark som är planlagd som allmän plats (Gata) i befintlig detaljplan och som fortsätter att vara allmän plats (Gata).
- Röd - mark som är detaljplanelagd som kvartersmark (Industri) som övergår till att vara allmän plats (Gata).
- Röd (gulrandig) – mark som är kvartersmark (industriellt ändamål) som övergår till att vara allmän plats (Gata) samt fortsätter vara kvartersmark mellan vissa höjder.

- Röd (blåprickig) – område som är vattenområde som övergår till att vara allmän plats (Gata, Torg).
- Rosa - mark som är planlagd som kvartersmark (Hamn-/Trafikändmål), som övergår till allmän plats (Gata, Torg).
- Röd (orangerandig) – mark som är detaljplanelagd som kvartersmark (Industri), som övergår till allmän plats (Gata) samt delvis fortsätter vara kvartersmark mellan vissa höjder.

**Kvartersmark:**

- Ljusgul - mark som är planlagd som kvartersmark som fortsätter att vara kvartersmark för enskilt bebyggande.
- Orange - mark som är planlagd som kvartersmark (Hamn, Trafik) som övergår till att vara kvartersmark för enskilt bebyggande (Kontor, Centrum, Parkering).
- Gul (blåprickig) - mark som är planlagd som vattenområde som övergår till att vara kvartersmark (Kontor, Centrum, Parkering).
- Grå - mark som är planlagd för kvartersmark (Hamn) och som fortsätter vara kvartersmark (Hamnverksamhet/Kaj).

**Vattenområde:**

- Blå - mark som är planlagd som vattenområde och som fortsätter att vara vattenområde

Område utlagt som allmän platsmark ska ingå i av Stockholm stad ägd fastighet. Fastighetsreglering krävs för att överföra de delar av fastigheterna Hangö 1 och Neapel 3 som enligt detaljplanen skall överföras från kvartersmark till allmän platsmark.

**Gemensamhetsanläggningar**

För gemensamma funktioner inom kvartersmark, såsom gård, garage, sopsug och andra ledningsslag kommer gemensamhetsanläggningar att bildas.

**Rättigheter**

Inom planområdet finns två befintliga ledningsrätter för vatten- och avloppsledningar. Ledningsrätt med akt nr 0180K-2000-05618.1, fortsätter att gälla oförändrat och påverkas inte av planens genomförande. Ledningsrätt med akt nr 0180K-2000-05618.2, fortsätter att gälla oförändrat, får fortsatt planstöd och påverkas inte av planens genomförande. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har avsatts (u).

Teknikutrymme för fontän på Saltkajen förläggs i Pirhuset och regleras genom avtalsservitut.

Behov av rättigheter prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning. Vid bildande av tredimensionellt avgränsad fastighet krävs att ett flertal rättigheter inrättas.

### **Ekonomiska frågor**

#### Gatukostnader

Fastighetsägare är efter fullgörande av åtaganden enligt överenskommelse om exploatering befriade från gatukostnadsersättning enligt detaljplan. Detta gäller inte kostnader för framtida förbättringar av gator eller andra allmänna platser med därtill hörande anordningar. Ovanstående regleras i överenskommelse om exploatering.

#### Anslutningsavgifter

Anslutningsavgifter för VA, el, tele, fjärrvärme med mera debiteras respektive byggaktör enligt vid tid för anslutning gällande taxa hos respektive leverantör.

#### Planläggnings- och bygglovavgift

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och bygganmälan. Kostnad för planläggning är reglerad genom upprättat planavtal med respektive byggherre

#### Fastighetsbildning

Blivande fastighetsägare svarar för respektive fastighets fastighetsbildningskostnader. Fastighetsbildning för bergrum bekostas av staden.

#### Ersättning vid markförvärf/försäljning

Staden är markägare och upplåter mark till nya byggrätter inom planområdet med äganderätt.

Planen bedöms ha en god ekonomisk genomförbarhet med den föreslagna exploateringen och kan därmed bära stadens kostnader för anläggningsarbeten, erforderliga evakueringar, finansiering av utbyggnaden av Värtapiren och medfinansiering av den nya Värtaterminalen.

#### Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Schaktning ned till projekterad grundläggningsnivå utförs av staden och bekostas av exploatörerna. Marksanering utförs och bekostas av staden. I det fall stödelement anläggs intill kvartersmark, för att kunna bygga arbetsgator, utförs detta av staden och bekostas av exploatörerna. Kostnadsfördelning regleras i markanvisningsavtal och specificeras i överenskommelse om exploatering.



#### Tillkommande riktlinjer

Samtliga exploatörer som medverkar i projektet ska avtala om och följa handlingsprogram för stadens hållbarhetskrav. I området ska därför ett antal riktlinjer tillämpas för att projektet ska uppfylla de högt ställda ambitionerna avseende hållbarhet och stadsmiljö. Dessa krav specificeras i ett handlingsprogram som utgör bilaga till markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering. För befintliga fastigheter och tomträtter i planområdet tecknas särskilda avtal för frivilliga hållbarhetsåtaganden med fastighetsägare. För områden där staden är huvudman finns motsvarande styrdokument.

#### Grönkompensation

Inom detaljplaneområdet saknas idag grönytor.

I avtal med staden åtar sig byggherrarna att tillämpa grönytefaktor på kvartersmark enligt hållbarhetskrav och därmed bidra till att ny vegetation etableras på gårdar och tak.

Staden anlägger ett nytt rekreationsstråk med grönska längs Saltkajen. Även i Hangövägen anläggs nya grönytor.

#### **Tekniska frågor**

##### Vägar

Bilparkering för verksamheter och besökare sker i garage på kvartersmark.

##### Vatten, avlopp, el, fjärrvärme mm

Byggnaderna inom planområdet kommer att anslutas till det kommunala VA-ledningsnätet. Exploateringskontoret och Stockholm Vatten utreder särskild sortering av avloppsvatten och matavfall, detta bl.a. för att åstadkomma utvinning av biogas samt återanvändning av energi. En pumpstation för avlopp avses att placeras intill kajen i den södra änden av planområdet. Pumpstationen avses betjäna kommande utbyggnadsetapper utanför planområdet.

Planområdet försörjs delvis med elkraft från elnätstationer utanför planområdet. Planområdet kommer att försörjas med fjärrvärme och fjärrkyla. Exploatörer i området har möjlighet att utreda uppvärmning via bergvärme.

Området kommer att försörjas med bredbandsfiber.

Byggnaderna kan anslutas till respektive ledningslag när förbindelsepunkter är upprättade.

#### Föroreningar

I Södra Värtan påbörjades regelbunden omgivningskontroll med avseende på grundvatten- och ytvattenföroreningar under 2016 och kommer att pågå till minst 2 år efter avslutad byggnation i området. Provtagning av grundvatten 4 ggr/år, ytvatten 2 ggr/år och tillägg inför byggfas porluft. Beslut om kontrollprogrammets avslutande tas i samråd med Miljöförvaltningen.

Grundvattenkontroller har utförts under en längre tidsperiod för Södra kajen och i området kring Hamnpåfarten norr om Södra Värtan. Regelbunden kontroll av grundvatten inom detaljplaneområdet samt i omgivande områden säkerställer att det inte förekommer förorenings spridning som kan medföra risk för hälsa eller miljö. Om kontrollprovtagningar påvisar en trend med ökande halter av föroreningar behöver orsak till ökningen och behov av åtgärder utredas. Detta sker i samråd med Miljöförvaltningen.

Kontrollprogram för omgivningspåverkan upprättas för hantering av markföroreningar. Kontrollprogrammet anger platsspecifika riktvärden och åtgärds mål. Riktvärden och åtgärds mål för kvartersmark preciseras under planeringsarbetet för att sedan ingå som en bilaga i överenskommelse om exploatering med byggaktörerna. Kontrollprogrammets efterlevnad kommer att säkerställas genom Stockholms stads miljökontrollorganisation som utför provtagningar och kontroller. När förorenings situationen anses vara under kontroll, minst två år efter genomförda arbeten i området, avslutas kontrollprogrammet för omgivningspåverkan. Kvarvarande föroreningar, åtgärder och kontroller dokumenteras och överlämnas till tillsynsmyndigheten (miljöförvaltningen).

I samband med att området exploateras utförs entreprenadarbeten i flera omgångar. Utredning och undersökning av förorenings situationen sker generellt enligt följande princip:

#### *För bedömning av förorenings situation och risker:*

- Sammanställning av tidiga undersökningar
- Kompletterande undersökning
- Riskbedömning, åtgärds mål och platsspecifika riktvärden
- Start omgivningskontroller – sker sedan fortlöpande

*Fördjupning för att kunna beskriva föroreningsituationen vid projekteringen och bedöma omfattningen av saneringsåtgärder:*

- Kompletterande undersökning i program- och eller systemhandlingsskedet
- Vid behov kompletterande provtagning i upphandlings- och bygghandlingsskedet

*Säkerställande av åtgärds mål*

- Detaljerad undersökning genom systematisk undersökning av området. I huvudsak delas området in i rutor om 10 gången 10 meter där varje ruta undersöks och bedöms med avseende på föroreningar

*Uppföljning*

- Kontroll av att schaktbottenprovtagning utförts under entreprenadskedet
- Redovisning till miljöförvaltningen – Slutrapport
- Redovisning till byggherrar – Byggherrebrev som följer med fastigheten vid ändrade ägarförhållanden (t.ex. till BRF)
- Fortsatt omgivningskontroll till dess att inga risker bedöms föreligga

Miljöförvaltningen utför tillsyn med avseende på föroreningar och är involverande i samtliga processer som rör föroreningsfrågor. Projekt Norra Djurgårdsstadens arbetsätt med föroreningar medför att miljöförvaltningen involveras i projektet i ett tidigt skede och hålls informerade löpande om undersökningar, föroreningsituationen, planerade entreprenadarbeten, kontrollprovtagningar, eventuella avvikelser m.m. Miljöförvaltningen deltar också i utredningar och riskbedömningar för att i ett tidigt skede inhämta myndighetens syn på sakfrågor och erfarenheter från andra områden i staden. Tillsynsmöten hålls regelbundet. Vid mötena avrapporteras samtliga pågående arbeten som innefattar en föroreningsproblematik. Platsbesök utförs även i pågående entreprenader och mer omfattande undersökningar.

Uppföljning av krav på tät grundläggning bör utföras av byggaktören i samband med besiktning innan byggnader tas i bruk samt vid någon efterföljande besiktning av utförda arbeten, exempelvis i samband med garantibesiktningen. Uppföljningen ska utföras genom kontroll av eventuella otätheter i grunden eller runt genomföringar under marknivå. Om otätheter upptäcks vid kontrollerna ska tätande åtgärder utföras. Kontroll av

föroreningar som kan utgöra ett potentiellt problem för inomhusluften kontrolleras i samband med att området markrenas genom provtagning av jord, grundvatten och porluft.

Kontinuerliga kontroller av tekniska lösningar bör ske, för att kunna förutse eventuella behov av reoveringar eller uppdateringar. Behov av framtida kontroller eller särskilda driftsrutiner behöver dokumenteras i en instruktion för framtida brukare av fastigheterna, t.ex. verksamhetsutövare.

#### Dagvatten

Den dagvattenstrategi som har tagits fram för Södra Värtan ska tillämpas. På kvartersmark ska dagvatten fördröjas och renas lokalt innan den avleds till stadens ledningsnät. Respektive exploatör svarar för fördröjning och rening av dagvatten inom sin fastighet.

Växtbäddar på allmän plats ska klara att ta emot s.k. tvåårsregn. Stockholm Vatten ska dimensionera områdets ledningsnät så att det kan ta emot tioårsregn. Vid hundraårsregn är ledningarna fulla och ytlig avrinning behövs. Stadens höjdsättning av allmän plats sätts så att vattnet vid skyfall rinner från Södra Hamnvägen till det större parkrummet och vidare ner i Lilla Värtan.

#### Avfallshantering

Hushållssopor kommer att omhändertas dels via sopsug med tre olika fraktioner (restavfall, tidningar, plastförpackningar) för återvinning av material, dels via spillvattenledning för köksavfall fraktionerat med avfallsquav i kök. Soprum ska anläggas i fastigheterna för hantering av fraktioner som ej ska borttransporteras med sopsug.

Exploateringskontoret och Stockholm Vatten utreder särskild sortering av avloppsvatten och matavfall, detta bl.a. för att åstadkomma utvinning av biogas samt återanvändning av energi.

#### Energiförsörjning

Byggaktörerna inom detaljplanen har genom markanvisningsavtal eller annat avtal förbundet sig att uppfylla krav ställda i handlingsprogram med hållbarhetsmål. Stadens krav anger en maximal energianvändning om 45 kWh/kvm och år för kontor.

#### Räddningstjänst

Räddningstjänsten kan göra en insats med höjdfordon för byggnader upp till 23 m, om deras framkomlighet säkras. Om

insats av räddningstjänsten ej kan tillgodoräknas kommer det att behövas Tr-2 trapphus alternativt två trapphus.

**Genomförandetid**

Genomförandetiden är 10 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.