

Handläggare
Sofia Regnell
Telefon: 0850809021

Till
Östermalms stadsdelsnämnd
2020-05-28

Planärende på granskning förslag till detaljplan av Neapel 3 m.fl. Södra Värtan i Norra Djurgårdsstaden

Remiss från stadsbyggnadskontoret, dnr 2018–00406

Förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Detaljplanen består av den norra delen av stadsutvecklingsområdet Södra Värtans tre delar. Syftet med planen är att möjliggöra kontorsbebyggelse, hotell, centrumändamål, parkering samt nya offentliga rum i anslutning till vattnet. 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.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till detaljplaneförslaget som innebär att ett hamnområde omvandlas till en levande stadsmiljö med nya offentliga platser vid vattnet, som kan bli ett besöksmål för hela staden. Denna norra del av Södra Värtan kommer inte innehålla några bostäder eller någon av nämndens verksamheter. Denna del innehåller inte heller någon parkmark som stadsdelsförvaltningen kommer att sköta driften av.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har bjudit in bland annat Östermalms stadsdelsnämnd till samråd om planärende på granskning av förslag till detaljplan Neapel 3 m.fl. i Södra Värtan. Östermalms stadsdelsnämnd svarade 2017-02-02 på remissen om förslag till detaljplan för fastigheten Antwerpen 2 m.fl., Södra Värtan. Efter detaljplaneskedet delades denna plan upp i tre delar. Detaljplan Neapel 3 m.fl. är den norra delen av den ursprungliga planen och den första av dessa tre detaljplaner som kommer ut på granskning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Ärendet

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra kontorsbebyggelse, hotell, centrumändamål, parkering samt nya offentliga rum i anslutning till vattnet. Vidare syftar detaljplanen till att säkerställa att kulturmiljövärden i delar av kvarteret Neapel 3 bevaras och skyddas. Detaljplanen syftar också till att tillgängliggöra kajområdet samt ge plats för utbyggd kollektivtrafik på land och i vatten. Ett ytterligare syfte med detaljplanen är att säkerställa mark för hamnverksamhet, möjliggörande av teknisk infrastruktur genom en pumpstation samt upphäva det strandskydd som annars skulle återinträda.

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.



Ortofoto med planområdet ungefärligt inritat.

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 Värtans nya bebyggelse innehållande cirka 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.

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.

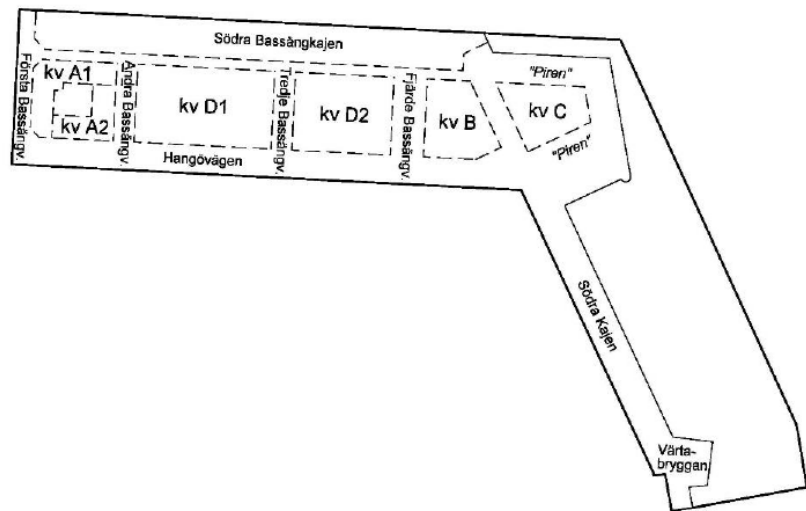
Visionsarbete av Stockholms hamnar

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 Värtan 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 mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsl och försvar, samt Stockholm som viktig sjöfarts- och industristad. Även i uttrycket för riksintresset pekats 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. I propositionen 1994/95:3 står också att skyddet för Nationalstadsparken inte hindrar etablerade verksamheter inom eller intill Nationalstadsparken från att fungera och utvecklas i anslutning till tidigare ianspråkta områden.

Stockholms hamnar

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

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

Förutsättningar

Historik och nuvarande markanvändning

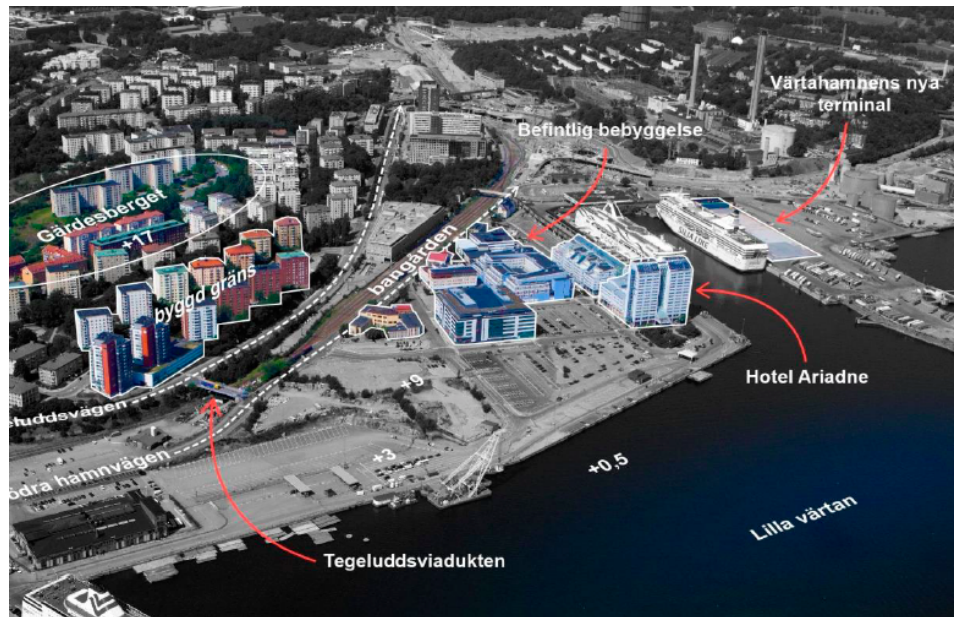
1879 förvärvade staden mark för hamnverksamheten vid Lilla Värtan och hamnen och järnvägen byggdes ut under 1880-talet. Hamnverksamheten i Värtahamnen utvecklades sedan successivt under början av 1900-talet. Hamnen blev en massgodshamn för hantering av bulkvaror, järn, kol, papper etcetera.

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 landskapsbildningen 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.



Flygbild mot norr som visar befintlig byggnad inom fastigheten.

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 hammiljön.

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.

I östra delen av kvarteret Neapel 3 finns en park som är anlagd i samband med uppförande av bebyggelsen. Parkens 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.

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 parken öster om kvarter Neapel.

Offentlig service

Idag finns två skolverksamheter i närområdet (kvarter Lybeck 2), en friskola som är f-9-skola med cirka 200 elever samt en gymnasieskola med plats för cirka 250 elever. Direkt söder om planområdet finns en gymnasieskola för cirka 200 elever.

Kommersiell service

För kommersiell service finns idag en blandning av stora och små kommersiella aktörer. Det finns bland annat 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 cirka 1 km från planområdet. Sydväst om planområdet utreds förutsättningarna för en spårväg med tillhörande hållplats.

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 föroreningssituationen varierar inom området. Genomförda markundersökningar visar att föroreningssituationen 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).

Farligt gods

I planområdets närhet hanteras farligt gods bland annat 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 (flytande naturgas)-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.

Planförslaget



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 som 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 öst-västlig 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. 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.

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 hörnvolum 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 hörnvolumens två översta våningar ges en avvikande utformning mot resterade byggnad. 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 sexvåningskala enligt med planbestämmelse fl. Illustration Brunnberg Forshed.

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.

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.



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.

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. Fjärde 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.

Kvarteret B och C, Pirhuset

I planområdets 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.

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.

Gator och trafik

Hangövägen utformas som en lokalgata med trädplanteringar och separat 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.

Saltkajen binder samman planområdet med kommande utveckling i Södra Värtan och utvecklas till ett promenadstråk 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.



Saltkajen består av en körbar del och promenadstråk. 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.

Bilparkering

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.

Cykeltrafik och kollektivtrafik

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. 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 Boverkets krav (25 m) och Stockholms stads riktlinje (10 m) för avstånd mellan entré och plats för angöring.

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 framtiden 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. För mindre rum kan bullerkraven överskridas några dagar per år när kryssningsfartyg lägger till (Structor, 2020). Bullret har en negativ påverkan på de som vistas i området men med de åtgärder som planeras för fasaderna bedöms påverkan vara obetydlig för inomhusmiljön. Bebyggelsestrukturen innebär också att mycket av 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. Stadsbyggnadskontoret 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 översvämningssituationer 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 framtagen mellan staden och Stockholms Hamnar för utvecklingen av området Värtahamnen-Frihamnen. Visionen innebär bland annat att hamnens verksamheter flyttas och koncentreras till områdets pirer. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kan genomföras utan att påverka riksintresset Stockholms Hamn negativt då bullerriktlinjer 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.

Synpunkter och förslag

Östermalms stadsdelsnämnd har tidigare svarat på detaljplanen Antwerpen 2 m.fl. Södra Värtan, som innehöll hela stadsutvecklingsområdet Södra Värtan. Därefter har planen delats upp i tre delar, varav denna plan Neapel 3 m.fl., är den norra delen. Eftersom detaljplanen för hela utvecklingsområdet redan varit ute på samråd ställs de tre delarna av den ursprungliga detaljplanen ut på granskning direkt. Vanligtvis brukar inte granskningar av detaljplaner tas upp i stadsdelsnämnden, men då detta är en så omfattande plan med stort intresse från allmänheten beslutades att denna granskning skulle tas upp i nämnden.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till detaljplaneförslaget som innebär att ett hamnområde omvandlas till en levande stadsmiljö med nya offentlig platser vid vattnet, som kan bli ett besöksmål för hela staden. Denna norra del av Södra Värtan kommer inte innehålla några bostäder eller någon av nämndens verksamheter. Denna del innehåller inte heller någon parkmark som stadsdelsförvaltningen kommer att sköta driften av.

Då detta område kommer att ha relativt liten andel grönyta, om man till exempel jämför med de första etapperna av Norra Djurgårdsstaden, är det positivt att träd och växtbäddar anläggs på gator och längs kajlinjen inom planområdet, bland annat i syfte att kunna ta hand om dagvatten. Förvaltningen är också positiv till att en kollektivtrafikbrygga anläggs, vilket möjliggör ett större nyttjande av vattnet som kan bidra till en mer effektiv kollektivtrafikförsörjning av området.

Utöver de utredningar som genomförts i samband med att detta förslag tagits fram anser förvaltningen även att en vindstudie bör genomföras. En sådan studie kan visa hur olika typer av träd, och hur de placeras, kan påverka vindstyrkan i olika vindutsatta delar i stadsmiljön, exempelvis längs Saltkajen.

Christina Klang
Stadsdelsdirektör

Therese Rosen
Avdelningschef

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Plankarta

Övriga planhandlingar finns att läsa på stadsbyggnadskontorets webbplats:

<https://etjanster.stockholm.se/Byggochplantjansten/pagaende-planarbete/planarende/2018-00406>

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Christina Klang, Stadsdelsdirektör	2020-05-06
Therese Rosen, Avdelningschef	2020-05-05