



Stockholms
stad

FÖRSTUDIE TEGELUDDSVÄGEN

2021.09.25

Förstudie Tegeluddsvägen Stockholms stad

Förstudien har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret i Stockholm i samarbete med Handelsbanken, Humlegården, Vasakronan och Samhällsbyggnadsbolaget. Konsulter från Wester + Elsner har bistått i arbetet.

Projektgrupp

Stockholms stad

Susanna Stenfelt, Stadsbyggnadskontoret
Markus Hellberg, Stadsbyggnadskontoret
Andreas Rostvik, Stadsbyggnadskontoret

Byggaktörer

Jens Tonnert, Handelsbanken Fastigheter AB

Jens Folkesson, Humlegården AB

Louis Sellgren, Vasakronan AB
Åsa Lange, Vasakronan AB

Karl-Erik Larsson, Samhällsbyggnadsbolaget AB

Konsulter

Christian Merkel, Wester + Elsner AB
Sarah Zahedi, Wester + Elsner AB

Fotografier

Wester + Elsner AB
Stockholmskällan
Lennart Johansson
Wikipedia

Illustrationer

Wester + Elsner AB

Layout

Stadsbyggnadskontoret



Stockholms
stad



HUMLEGÅRDEN

Vasakronan

Handelsbanken Fastigheter AB

wester+elsner
ARKITEKTER

Innehåll

1. Introduktion

- 1.1 Syfte**
- 1.2 Bakgrund**
- 1.3 Projekt mål**
- 1.4 Styr dokument**
- 1.5 Läget i staden**
- 1.6 Angränsande planer**

2. Förutsättningar

- 2.1 Historik och årsringar**
- 2.2 Befintliga förhållanden**

3. Strukturplan

- 3.1 Strukturplan**
- 3.2 Bebyggelsestruktur**
- 3.3 Tematisk beskrivning**
- 3.4 Arkitektur och karaktär**
- 3.5 Tegeluddsvägen**
- 3.6 Fastigheter för utveckling**

4. Utredningar

- 4.1 Ekologiutredning**
- 4.2 Riskutredningar**

1 **Introduktion**

1.1 Syfte

Syftet med denna förstudie är att i samverkan med berörda fastighetsägare studera områdets framtida utveckling ur ett helhetsperspektiv. Förstudien tydliggör förutsättningarna samt anger mål och riktlinjer för områdets utveckling, med ett övergripande tema för planstrukturens typologi och arkitektoniska förhållningsätt. Arbetet med förstudien ger staden möjlighet att sammanställa ett beslutsunderlag och koordinera frågeställningar på en övergripande nivå. Förstudien ska ligga till grund för kommande detaljplanarbeten. Tegeluddsvägens och anslutande bebyggelses roll kan stärkas om dess urbana rum tillåts ingå i som en naturlig del i stadens kontinuerliga struktur. Förstudien spelar en avgörande roll för hur staden kopplas samman.

1.2 Bakgrund

Stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden, med de fyra delområdena Hjorthagen, Södra Värtan, Frihamnen och Loudden, innebär stora förändringar i stadslandskapet. Omdaning från industriområde till stadsmiljö kommer i stor grad påverka de trafikala förutsättningarna för Tegeluddsvägen i framtiden.

I nuläget präglas Tegeluddsvägen av storskalig bebyggelse utan samordning, det råder brist på offentlighet och urbana kvaliteter såväl gestaltnings- som innehållsmässigt. Orienterbarheten är svag, det är svårt att hitta till tunnelbanan och till kryssningshamnen. Bristande kopplingar till den omkringliggande staden.

Ett flertal fastighetsägare längs Tegeluddsvägen står inför stundande utveckling av respektive fastigheter, på kort eller lång sikt. Svenska Handelsbanken AB fick i december 2019 positivt planbesked avseende planändring för fastigheten Smedsbacken 25. Stadsbyggnadskontoret har begärt att planarbetet ska föregås av en förstudie. Förstudien omfattar utöver Smedsbacken 25, Tegeluddsvägens västra del, sträckningen Lidingövägen – Finlandsparken, samt kvarteret Bremen, där SBB Norden AB, Vasakronan AB och Humlegården Fastigheter AB är fastighetsägare.

1.3 Projekt mål



ROBUST STRUKTUR

Tegeluddsvägen och omgivande kvarter bidrar till en robust och sammanhängande stadsstruktur. Det offentliga rummets kontinuitet bidrar till att koppla samman området kring Tegeluddsvägen med Norra Djurgårdsstaden, Hjorthagen, Gärdet och övriga innerstaden. Genom att erbjuda väl gestaltade stadsrum i en attraktiv stadsmiljö kan ett klimatsmart och hållbart stadsbyggande åstadkommas.



GOD OFFENTLIG MILJÖ

En förtätning av bebyggelse föreslås mot Tegeluddsvägen och Lidingövägen. Byggnaderna skänker en högre och rytmiserad karaktär med gröna förgårdar. Byggnadernas möte med gatan kännetecknas av en högre bottenvåning med en hög entrétäthet. På lämpliga ställen, som i det livliga hörnet Tegeluddsvägen - Värtavägen reserveras bottenvåningen för butiker och service.



EKOLOGI

Ekosystem med väl fungerande spridnings-samband för eklevande arter beaktas genom bevarandet av naturområden, som Finlandsparken och Smedsbacken, liksom av befintliga jätteekar. Ny grönska i form av gatuträd och en utveckling av fastigheternas gröna förgårdar bidrar till att stärka områdets ekologiska värden och bjuder på samma gång estetiska kvaliteter.



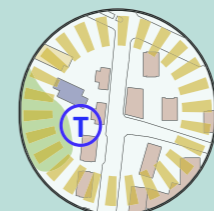
SAMMANHÅLLEN STAD

En blandad användning med både bostäder och verksamheter ger en naturlig övervakning av stadsmiljön vilket ger förutsättningar för ett tryggare offentligt rum. Målpunkter som upplevs trygga och välkomnande bidrar till rörelse. Genom att stärka och tillskapa funktioner – som arbetsplatser, bostäder, service, kultur och rekreation skapas en mer socialt sammanhållen stad.



NÄRINGS LIV

Ett vitalt näringsliv i Stockholm är avgörande för både regionens och landets utveckling. Täta och blandade stadsmiljöer erbjuder de urbana kvaliteter som många företag efterfrågar. En utveckling av attraktiva kontorsarbetsplatser i Tegeluddsvägens kollektivtrafiknära läge bidrar till ett livskraftigt näringsliv i Stockholm.



BOSTÄDER I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

Området kompletteras med nya bostäder i ett kollektivtrafiknära läge vid Gärdets tunnelbanestation. Detta är en viktig målbild för att skapa nya bostäder inom Stockholms innerstad där efterfrågan är hög.

1.4 Styrdokument

Översiktsplanen

Fastigheten är, i översiktsplanen, placerad inom område med blandad stadsbebyggelse där omfattande komplettering föreslås för att stärka de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som är viktiga för stadsutvecklingen. Förändringar ska ske utifrån kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov. Översiktsplanen lyfter även fram att det är angeläget att det aktuella området bidrar till att stärka det ekologiska sambandet mellan Norra och Södra Djurgården.

Riksintressen

Området är beläget inom riksintresset för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården (AB115) som är skyddad enligt miljöbalken 3 kap 6§. Området angränsar till Kungliga Nationalstadsparken som är av riksintresse.

Byggnadsordningen

Stockholm stads byggnadsordning är ett kunskapsunderlag och fungerar som vägledning i planerings- och byggprocessen. I byggnadsordningen ingår förstudieområdet i stadsbyggnadskaraktärerna "stenstadens krans" och "verksamhetsområden".

Vägledningen för stenstadens krans medger att ny bebyggelse ska utformas inom befintlig struktur, utifrån en samtida tolkning av platsens förutsättningar och närliggande bebyggelse. Grupper av nya hus ska utformas utifrån en sammanhållen gestaltningsidé. Den gröna karaktären med förgårdsmark i gaturummet ska tas tillvara och utvecklas.

Vägledningen för verksamhetsområden betonar att utveckling ska ske med utgångspunkt i

kringliggande bebyggelse vad gäller karaktär, skala, material, kulör och typologier. Potentialen för området ska tas tillvara genom att ta stöd i befintligt karaktärsskapande byggnader och miljöer. En god balans mellan funktion och utformning ska säkerställas, likväl sambanden med omkringliggande områden för ett integrerat gatunät. Utveckla stadskvaliteter i verksamhetsområden för att skapa attraktiva offentliga rum, som stödjer ett levande stadsliv.

Arkitekturpolicyn

I Stockholms arkitekturpolicy lyfts stadens särdrag fram som viktigt för människors känsla av identifikation och tillhörighet, och att den förstärker stadens attraktionskraft. Värdebärare är ett begrepp som används för att beskriva en stadsdel eller karaktärsdrag som har särskild

betydelse. Värdebärarna främjar gemenskap och ger människor en känsla av att höra hemma. Stockholms värdebärare har ofta koppling till historien. När Stockholm utvecklas är det viktigt att nya tillskott utvecklas – eller förankras i – befintliga värden.

Nya grupper av bebyggelse som läggs till i befintliga områden ska utgöra sammanhållna tillägg. Det kan göras genom att ta upp existerande gestaltningsmotiv som planmönster, volym, färgskala, eller material. Utforma ny bebyggelse som konsekventa tillägg, inspirerade av den existerande miljön för en fortsatt sammanhållen karaktär. Att bygga om eller uppföra ny bebyggelse ger möjlighet att utveckla nuvarande kvaliteter och tillskapa nya. Utgångspunkten bör alltid vara den befintliga platsens värden, liksom addera det som saknas.



1.5 Läget i staden

Förstudiens utredningsområde är beläget på den västra delen av Tegeluddsvägen i direkt anslutning till Lidingövägen i nordväst och Gärdesstaden i söder. Gärdesstaden är topografiskt avgränsad från förstudieområdet, men sammankopplas genom Värtavägen.

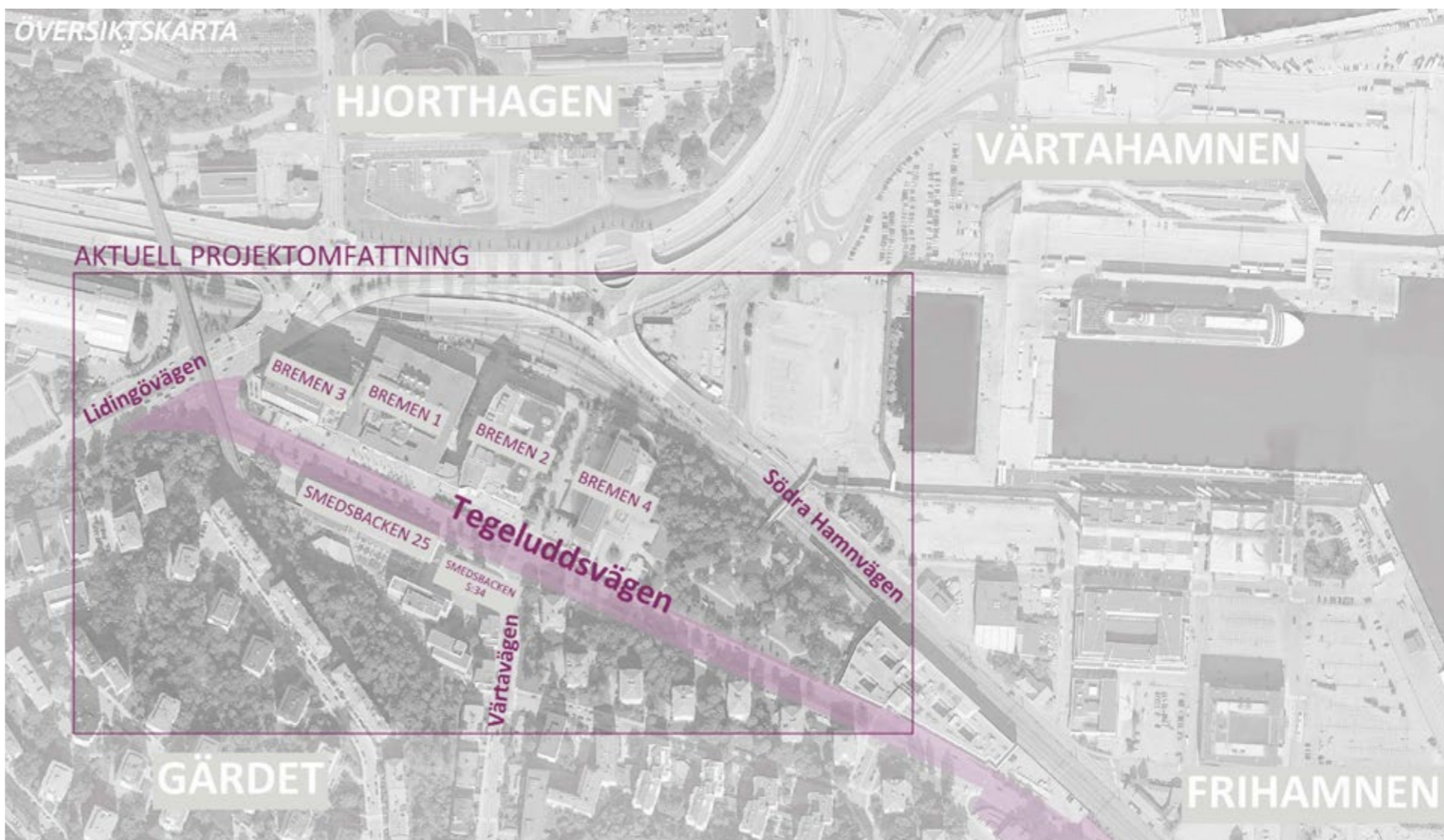
Södra Värtan och Valparaiso österut ingår i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdstaden och står inför en omfattande förändring. Valparaiso är direkt angränsande till förstudieområdet. Strax norr om Bremenfastigheterna löper Värtabanans järnväg.

Bebyggelsen i förstudieområdet är brokig, och är uppförd under 1900-talets senare hälft. Gärdesstaden, som förstudieområdet knyter an till, präglas av en funktionalistisk arkitektur och karaktär. Flertalet stadsutvecklingsprojekt har genomförts inom Gärdesstaden, men

stora delar av ursprungsbebyggelsen finns kvar och utgör idag Europas största område med funktionalistisk arkitektur. Det är en grön stadsdel med tydliga urbana kvaliteter.

Resterande angränsande stadsdelar runt projektområdet skiljer sig avseende fysiska förutsättningar, karaktär och verksamheter. Bland annat präglas närområdet av industribebyggelse, idrottsanläggningar, infrastruktur och öppna vattenrum i form av Lilla Värtan.

Gärdets tunnelbanestation, som trafikeras av tunnelbanans röda linje, har en uppgång vid Värtavägen i närhet till förstudieområdet. Tunnelbanans entré är indragen från gatan och är svårorienterad, men bidrar till att stadsdelen är kollektivtrafikmässigt välförsörd. Området förses även med busstrafikering.





1.6 Angränsande planer



HJORTHAGSKRANSEN

I Stockholms översiktsplan från 1999 pekas Hjorthagen ut som ett av de industri- eller hamnområden där staden skulle växa. Nu pågår utvecklingen i Norra Djurgårdsstaden för fullt. Ett flertal ansökningar om att få exploatera i Hjorthagen har föranlett behovet av en förstudie. Syftet är att ta ett samlat grepp om utvecklingen av Hjorthagen.

Förstudien tydliggör förutsättningarna och anger mål och riktlinjer för områdets utveckling med en övergripande strukturplan och arkitektoniska förhållningsätt. Förstudien består av två delar. I den första beskrivs områdets förutsättningar och föreslagna strukturplan. I den andra delen finns utredningar och analyser som ligger till grund för förslaget. Förstudien kommer att ligga till grund för kommande detaljplanearbeten.



VALPARAISO

Valparaiso är ett delområde i Värtahamnen som i framtiden ska innehålla kontor, kommersiella lokaler, infrastruktur och bostäder. Planeringen befinner sig i ett tidigt skede.

Valparaiso har en viktig roll som knutpunkt. Passagerare från färjorna från destinationer runt om Östersjön passerar här för att sedan ta sig vidare till olika platser i Stockholm. Värtabanan passerar också och knyter i ihop Värtahamnen med stambanan. Gång- och cykelstråk mellan Gärdet, Hjorthagsberget, Södra Värtan och Energihamnen kommer att knytas ihop.

För att i framtiden undvika konflikter mellan hamnens trafikflöde och trafiken i den framväxande stadsdelen, planeras för en ny marknivå genom att gatunätet lyfts upp, så att möjlighet till planskilda flöden skapas.



STORÄNGBOTTEN

Detaljplanen syftar till att utveckla Idrottsparken inom Storängsbotten för idrott, rekreation, evenemang och hälsovård.

Utvecklingen av Idrottsparken är en satsning på idrott och hälsa i Stockholm. Planområdet som idag till stor del utgörs av en grusyta föreslås utvecklas till en attraktiv och grön mötesplats. Storängsbotten ligger strategiskt mellan stadsdelarna Norra Djurgårdsstaden, Hjorthagen och Gärdet Östermalm. Ambitionen är att parken ska ha en sammanbindande funktion i stadsstrukturen.

Planrådets nya tillägg ska samspela med natur och kulturlandskapet och hålla en hög arkitektonisk nivå. Möjligheten att förstärka den ekologiska spridningsfunktionen ska tas tillvara.



KVARTERET RIO 7

Syftet med planen är att möjliggöra för nytt studentbostadshus med cirka 100 lägenheter på del av fastigheten Rio 7, att ge Värtavägen en tydligare karaktär av stadsgata samt att öka möjligheterna till handelslokaler nära Gärdets tunnelbanestation. Behovet av studentbostäder är mycket stort i Stockholms området och är ett prioriterat mål för stadens utveckling.

Det kollektivtrafiknära läget vid Gärdets tunnelbanestation gör en lokalisering av studentbostäder till planområdet som mycket intressant. Planen ska dessutom reglera byggnadsvolym och gestaltning på lämpligt sätt för att på bästa sätt anpassa den nya byggnaden till norra Gärdet men framförallt till befintligt hus "Fyrtalet" och närmiljön.



ÄNGSBOTTEN

Ängsbotten består av två kvarter söder om detaljplan Västra. Området är första porten till Norra Djurgårdsstaden och gränsar mot Kungliga nationalstadsparken i väster och Hjorthagsberget i öster. Här planeras för cirka 520 bostäder samt lokaler för kommersiell verksamhet.

Detaljplanearbetet inväntar järnvägsplanen för västra bangården för att kunna säkerställa att planeringen tar hänsyn till de bullernivåer som genereras från Värtabanan. Planen beräknas kunna antas 2024 då byggstart för bostäderna kan ske. I avvaktan på en ny detaljplan och byggnation av nya kvarter har staden arrenderat ut delar av marken i två år till en privat aktör som ska etablera och driva en anläggning för padel med start i maj 2021.



SÖDRA VÄRTAN NORRA

Stadsutvecklingen innebär en omfattande förändring av området. En sammanhängande stadsmiljö med nya offentliga rum i anslutning till vattnet växer fram, samtidigt som den framtida hamnverksamheten tryggas. Kajerna tillgängliggörs för allmänheten och en ny brygga, skapar nya möjligheter för kollektivtrafik till sjöss. Detaljplanen inkluderar fem kvarter i den norra delen av Södra Värtan.

De nya byggnaderna kommer att utgöra en ny vattenfront och entré till Stockholm. Bebyggelsestrukturen kommer vara sammanhållen, med hög arkitektonisk kvalitet och angränsande allmänna platser. På piren skapas en större torgyta som möter vattnet med ett terrasserat trädäck.



ORDONNANSEN

På gårdet, i korsningen Furusundsgatan och Värtavägen bygger Aros två bostadshus med sammanlagt cirka 110 bostäder. Bostadshusen är fördelade på 4 till 12 våningar och planeras få verksamhetslokaler i bottenvåningen och garage i Källarplan. För att möjliggöra bostadsbyggnationen har tidigare byggnad med bensinstation, garage och kontor rivits. Pumpstationen för dricksvatten måste också flyttas.



SMEDSBACKEN 35

Planen ska göra det möjligt att bygga till två nya byggnader med två respektive sex våningar för att utveckla den nuvarande gymnasieverksamheten på Hermods gymnasium på norra Gärdet.

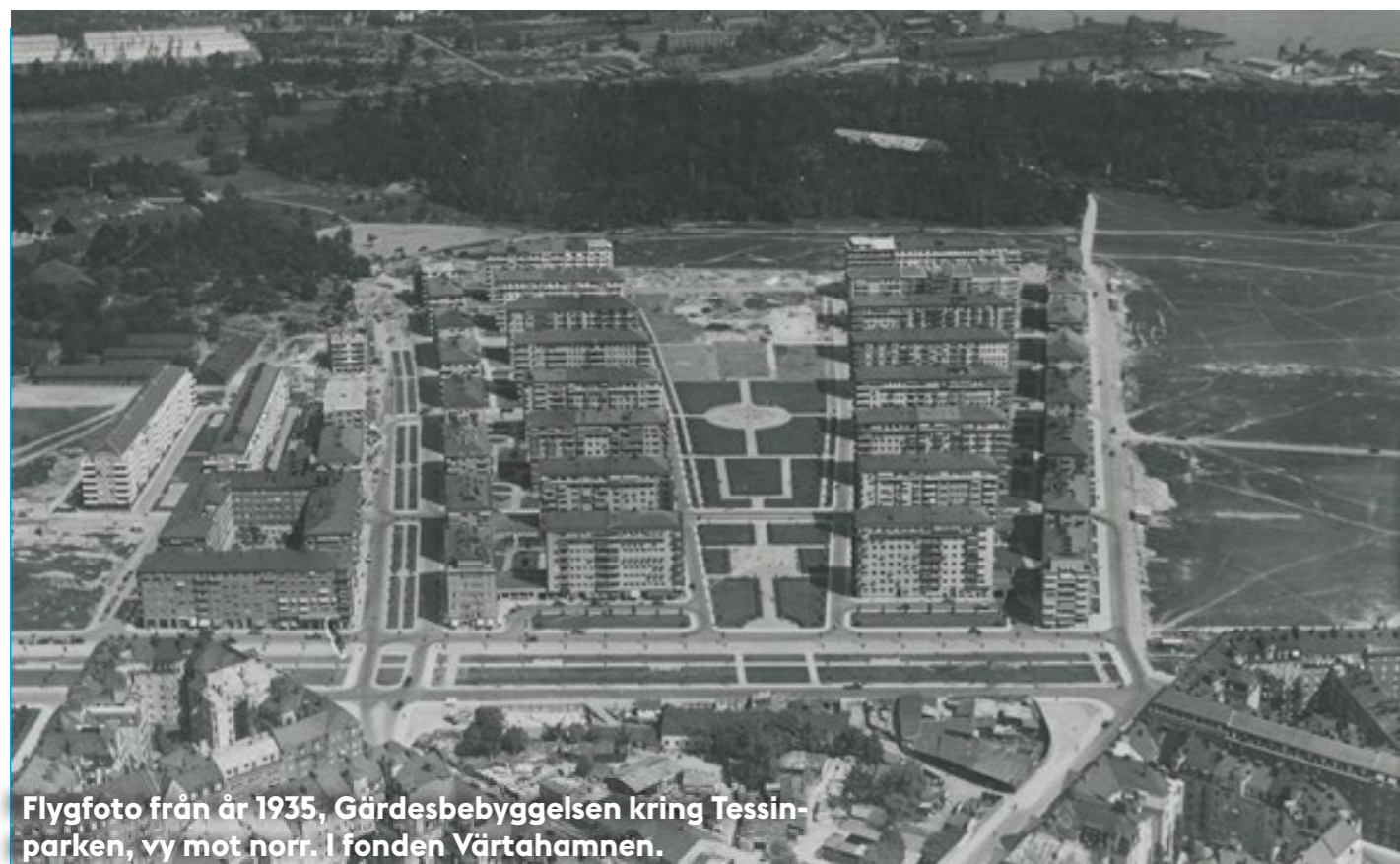
Projektet kommer också att stärka den urbana karaktären i anslutning till Gärdets tunnelbanestation genom att tillbyggnaden närmast vänds mot tunnelbaneentrén med entré till gymnasieskolan och publika lokaler.

Användningen i planen breddas till skola, centrum och kontor. Kontorsbestämmelsen ger en flexibilitet för framtida användning, om gymnasieverksamheten upphör.

2 Förutsättningar



Flygbild från 2012 över Östermalm, Nybroviken och Gärdet, i fonden Lidingö.



Flygfoto från år 1935, Gärdesbebyggelsen kring Tessinparken, vy mot norr. I fonden Värtahamnen.

2.1 Historik och årsringar

Området, benämnt Ladugårdslandet, var länge kronans mark och kungens ladugård var belägen här redan på 1400-talet. Parallellt med den lantliga prägeln med ladugårdar och betesängar tog militärens etablering sin början vid 1670-talet. För att utöka stadens gränser donerade kronan stora landområden under 1600-talet för ny bebyggelse, bland annat stora delar av det som nu är Östermalm. Åren kring 1800-talets början anlades Ladugårdsgärdet till ett modernt exercisfält. Lindhagenplanen, som upprättades under 1860-talet, var nästa större omdaning av landskapet och stadsbilden. På den utjämnade marken anlades bebyggelsen som uppfördes i enlighet med den reglerade rutnätstrukturen och Valhallavägen utgjorde stadens norra gränsboulevard. På 1920-talet förvärvade staden delar av Ladugårdsgärdet och Gärdesstaden kunde uppföras som en direkt utvidgning av stadskroppen.

Bostadsbebyggelsen på Gärdet tillkom i huvudsak under 1930-talet efter en stadsplanetävling 1928. Bebyggelsen har successivt vuxit fram från Tessinparken och vidare mot väster och öster. Gärdet är idag en grön stadsdel med uppenbara urbana kvaliteter. Klassicism och funktionalism har i området många beröringspunkter. Stadsdelen har en sammanhängande traditionell gatustruktur som utgör en direkt fortsättning på stenstadens gatunät, med monumentala platsbildningar. Kvarteren är tydliga och bebyggelsen frilagd enligt det funktionalistiska stadsplaneidealet och arkitekturen är tidstypisk pionjärmodernism.

I de kvarter som kom till från 1950 och framåt gör den kontinuitet, som präglar den tidiga bebyggelsen på Gärdet, sig inte gällande i samma uträkning. När byggnaderna på Kampementsbacken uppfördes i början av 1960-talet, med utgångspunkt från ett tävlingsförslag av Alvar Aalto, hade stadsbyggnadsprincipen att bygga traditionella stadsrum precis lagts åt sidan till förmån för den upplösta staden och det offentliga rummet gör sig inte gällande.

Bebyggelsen i det aktuella området kring Tegelluddsvägen präglas av industri- och hamnverksamhetens närvaro som började utvecklas i dess närhet i slutet av 1800-talet. År 1889 köpte Stockholms stad Hjorthagen av staten och uppförde Värtagasverket och Värtaverket, som invigdes 1893 respektive 1903. Dessförinnan hade Värtahamnen tagits i bruk år 1886.

Under 1910-talet inleddes den största expansionen i hamnens historia, då Värtahamnen utvidgades österut med Stockholms Frihamn, invigd 1919, flyghamnen vid Lindarängen från 1920 och Louddens oljehamn från 1926. Värtabanans järnväg som invigdes 1882 löper från stambanan vid Karlberg till Loudden, järnvägen ansluter strax norr om kvarteret Bremen.

Stationshuset vid Värtans station uppfördes 1882 i rött tegel. På stationshusets andra våning hade stinsen en stor våning. Stinsen på stationen var också Värtans postmästare. Stationen lades ned år 1913.

Sedan Värtabanans persontrafik upphörde 1913 blev stationshuset överflödigt när bara godstrafiken fanns kvar. På 1970-talet fungerade stationshuset som postkontor. Svenska Järnvägsklubben huserade en period i huset. Byggnaden är byggnadsminnesförklarad och inrymmer idag en förskola.

Efter andra världskriget får sjötrafiken en annan inriktning. På platsen för flyghamnen breder containerupplagen ut sig. Idag trafikeras Värtahamnen främst av kryssningsfartyg.



Flygfoto från Gärdet med Kampementsbacken i förgrunden, Värtahamnen till höger och Värtaverket i fon- den. Vy mot norr, 2010.



Värtagasverket vid Husarviken med gasklockorna och andra tegelbyggnader i Ferdinand Bobergs utformning.



Stationshuset vid Värtans station, uppfört 1882 efter ritningar av Adolf Wilhelm Edelsvärd chefsarkitekt vid Statens Järnvägars arkitektkontor.



Värtahamnen och Frihamnen, vy mot söder, 1931

2.2 Befintliga förhållanden

Markanvändning & nod

Förstudieområdet är beläget i närheten av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden, med kvarteren Södra Värtan och Valparaiso i direkt anslutning. En del av staden som står inför stora förändringar. Kvarteren kring Tegeluddsvägens som idag har ett mer perifert läge i staden kommer i framtiden att ingå i ett mer bebyggt och urbant sammanhang. Tunnelbanestation Gärdet med entré mot Värtavägen kommer att få en mer betydelsefull roll som destination för publika flöden. Verksamheterna i kvarteren kring Tegeluddsvägen och färjeterminalen i Värtahamnen är destinationer som genererar ett stort publikt flöde, liksom Storängsbotten med dess utbud av rekreation och idrott.

Tunnelbanestationen Gärdet är placerad undanskynt med liten synlighet från gatan. De nybyggda bostäderna på Värtavägens västra sida bidrar till att stänga den visuella kontakten med stationsentrén.

Värtavägens norra del och den intilliggande

Kvarterstypologier

Området gränsar i söder mot Gärdesstaden med främst bostadsbebyggelse. Stadsdelen har en sammanhängande traditionell gatustruktur som utgör en direkt fortsättning på stenstadens gatunät, med monumentala platsbildningar och en urban prägel. Kvarteren är tydliga och bebyggelsen frilagd enligt det funktionalistiska stadsplaneidealet. Området är väl anpassat till de topografiska förutsättningarna.

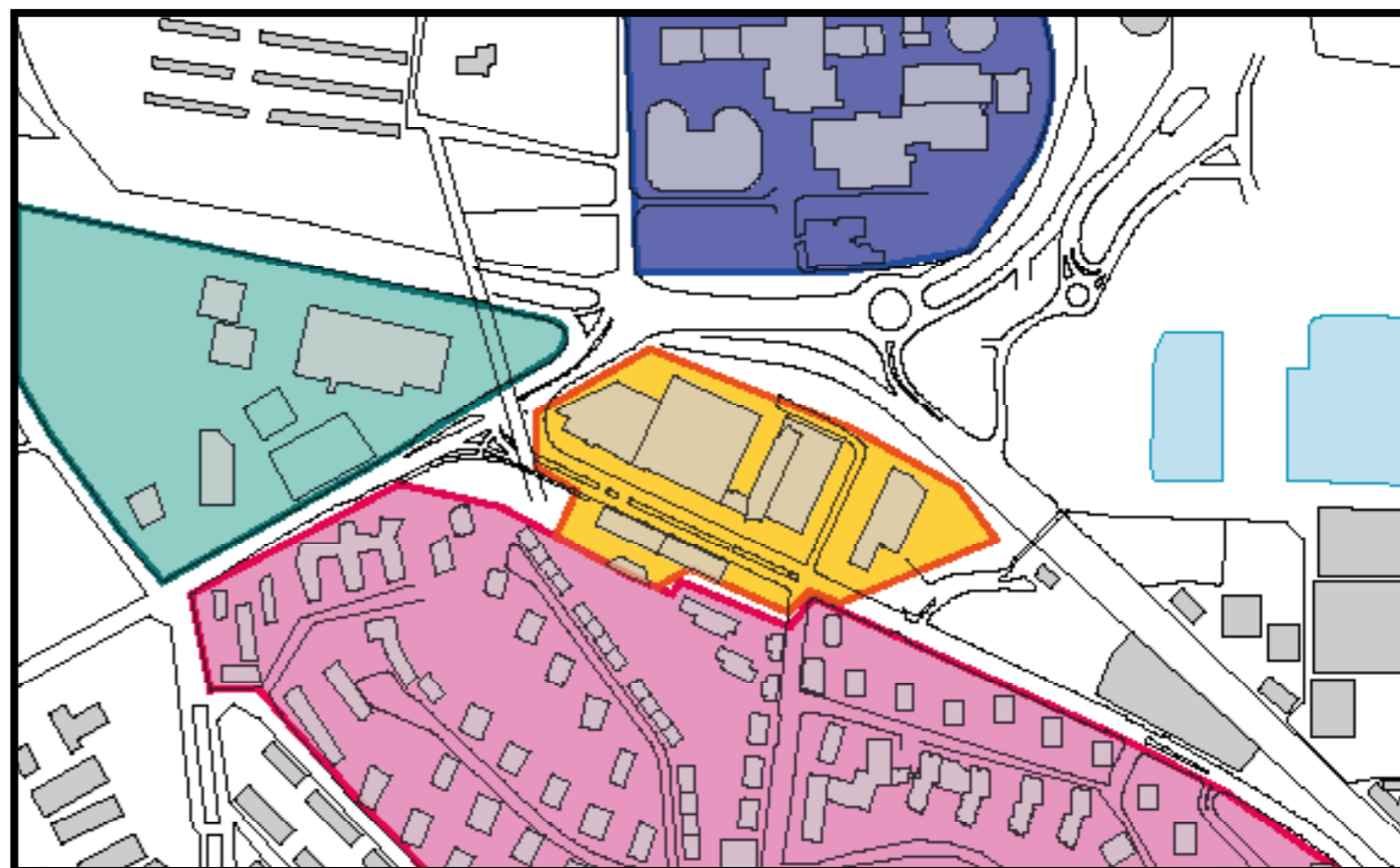
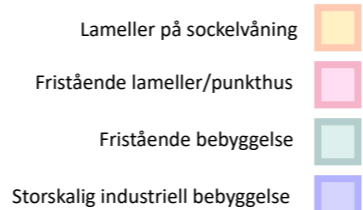
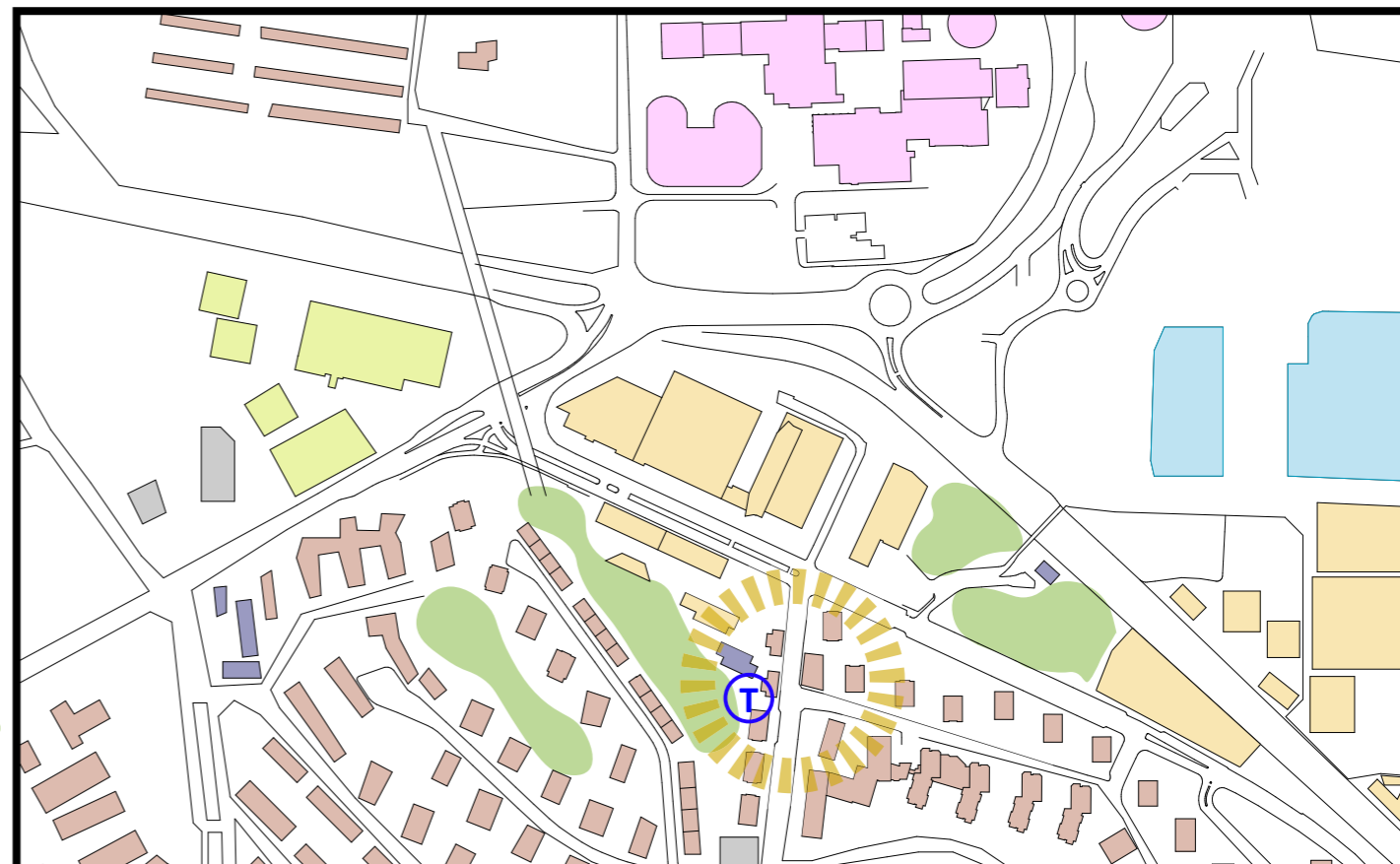
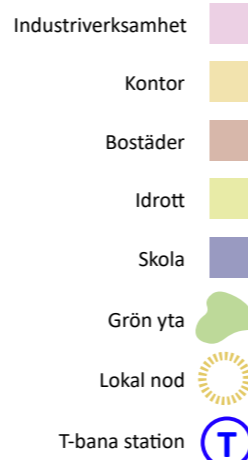
Väster om projektområdet ligger Storängsbotten, som till stor del utgörs av ett öppet landskapsrum i dalsänkan mellan Hjorthagen och Gärdet. Området är glest bebyggt med främst större fristående volymer.

Norr om projektområdet är miljön storskalig, med friliggande stora byggnadsvolymer i form av industribyggnader inom Värtaverkets inhägnade område.

öppna parkmiljön mot öst äger vissa stadskvaliteter med publika lokaler i bottenvåningarna och entréer mot gatan. Längs Tegeluddsvägen är i princip alla huvudentréer placerade mot gatan. Detta gör orienterbarheten god inom projektområdet. Flödena är tydligt funktionsuppdelade med publik angöring mot Tegeluddsvägen och logistikflöden från norra sidan för Bremenkvarteret och med en invändig lastgata för Smedsbacken.

Västerut ligger storskaliga områden för hamnverksamhet. Området står inför stor förändring i och med den planerade utvecklingen inom kvarteren Valparaiso och Södra Värtan. Dessa planer beskriver en omdaning från industri mot en sammanhängande kvartersstruktur.

Det befintliga byggnadsbeståndet i projektområdet består idag uteslutande av kontor med tillhörande serviceutrymmen. Bebyggelse typologin inom kvarteret Bremen utgörs av storskaliga byggnadsvolymer, dels av karaktären med höga lameller placerade på en utbredd lågdel, dels en kombination av höga och låga volymer i samspel.



Gatunät

Projektområdet omgärdas mot norr och öster av de stora trafiklederna Lidingövägen, Norra Länken och Södra Hamnvägen. De storskaliga trafikrummen präglas av hög trafiktäthet och tunga transporter till och från hamnverksamheten i Värtan och Frihamnen. Trafikapparatusens utformning och trafikmängd bildar barriär och utgör en ogästvänlig miljö.

Tegeluddsvägen sträcker sig från Lidingövägen i norr till Lindarängsvägen i söder. Längs gatans sträckning skiljer sig gatusektionerna åt. Huvudsaklig del av gatan har en enkelsidig byggnadsfront medan dess motstående sida består av vegetation och/eller spår- eller hamnområde.

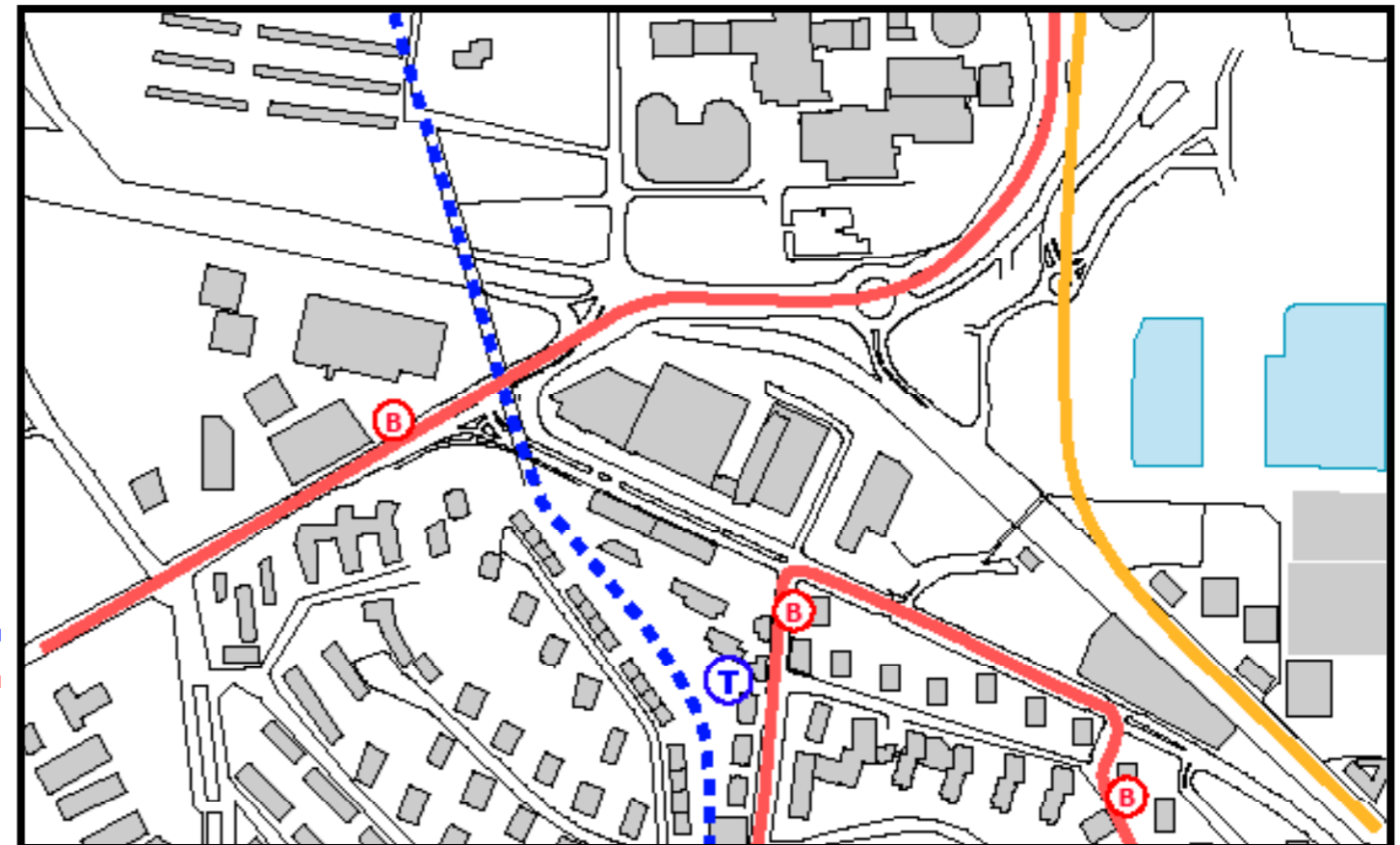
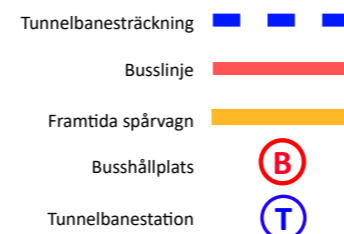
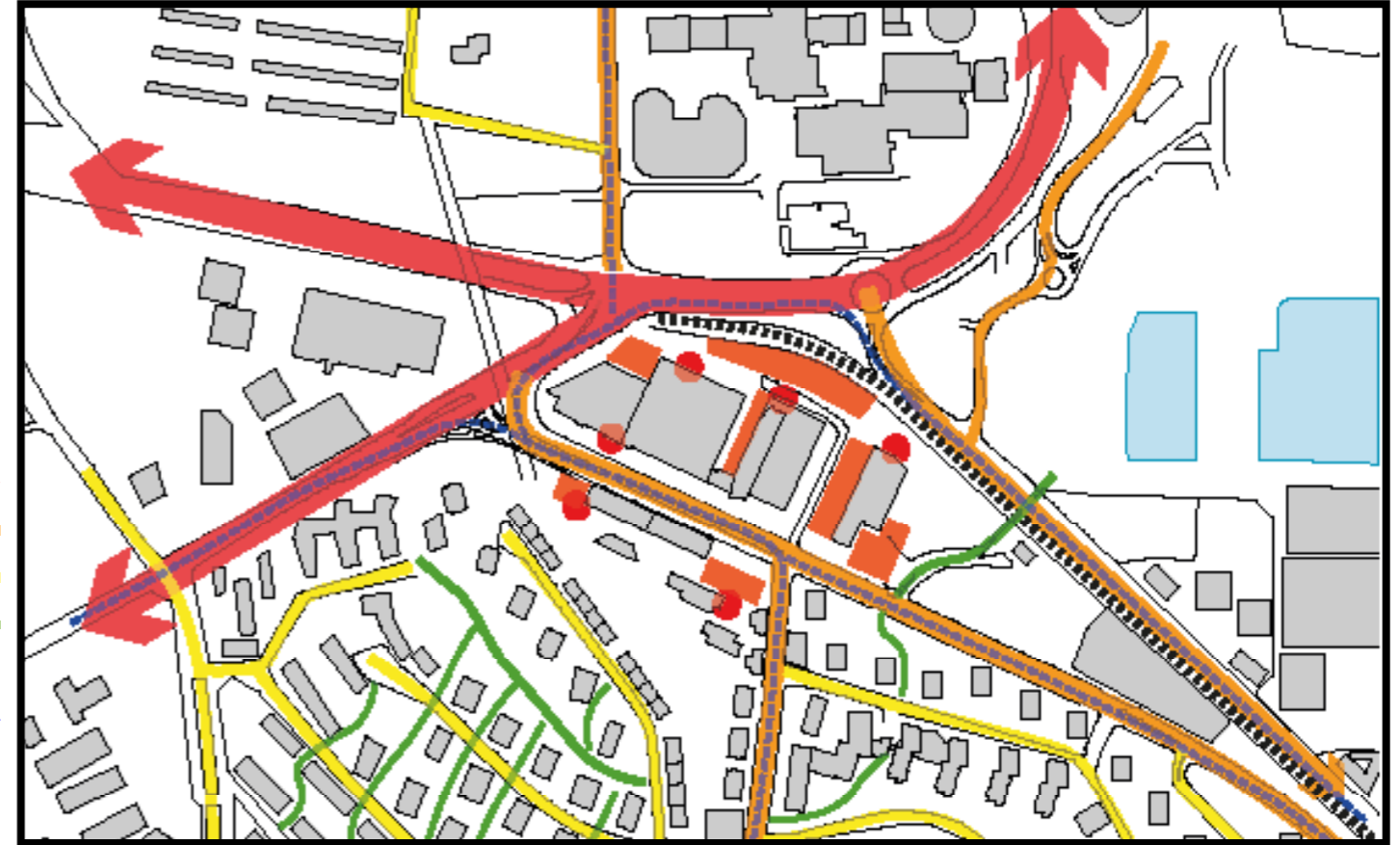
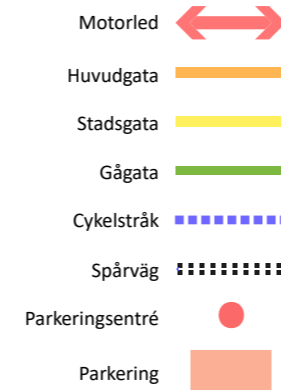
Värtavägen som löper från Karlaplan på Östermalm genom stadsdelen Gärdet avslutas i mötet med Tegeluddsvägen. På grund av stora topografiska nivåskillnader är kopplingarna få mellan Tegeluddsvägen och Gärdet. Värtavägen utgör därför en viktig länk till Östermalm.

Kollektivtrafik

Projektområdet ligger i omedelbar närhet till tunnelbanestationen Gärdets uppgång mot Värtavägen. Stombusslinje 1 mellan Stora Essingen och Frihamnen passerar området med busshållplats i anslutning till tunnelbanestation. Buss 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga Lidingö stannar på Lidingövägen i anslutning till Tegeluddsvägen.

Inom aktuellt projektområdet byggnadsstruktur en mer stadsmässig gatusektion med byggnader längs gatan på båda sidor.

Byggnaderna i kvarteret Bremen är indragna från Tegeluddsvägen och en sammanhängande hårdgjord förgårdsmark möter gatan. Detta medför ett överbrett gaturum som saknar en urban karaktär. Storskaliga byggnader med begränsad variation samt en tydlig trafikprägel gör området ödsligt och otillgänglig för fotgängare.



Barriärer

Lidingövägen, Norra Länken och Värtabanan bildar idag otillgängliga barriärer som behöver överbyggas på strategiskt viktiga platser. Omgivande områden med industriell karaktär och kraftiga topografiska förhållanden och ensidiga verksamhetsområden kan upplevas som otrygga och otillgängliga och därmed utgöra barriärer - såväl fysiskt som mentalt.

Tegeluddsvägen angränsar söderut mot Gärdesstaden som ligger på en höjd. Den topografiska höjdskillnad utgör en svårforcerad barriär som inneburit att den fysiska kopplingen området har i gatustrukturen mot söder är Värtavägen. Grönområdet söder om Smedsbacken 25 är idag inte tillgängligt vilket också bidrar till svag tillgänglighet mellan östra Tegeluddsvägen/Lidingövägen och tunnelbanestationen.

Den enda kopplingen till färjeterminalen i Värtahamnen från Gärdet utgörs av en gångbro, över spårområdet, från Finlandsparken. Gångvägen genom parken liksom gångbron saknar offentlig karaktär och är svår att hitta.

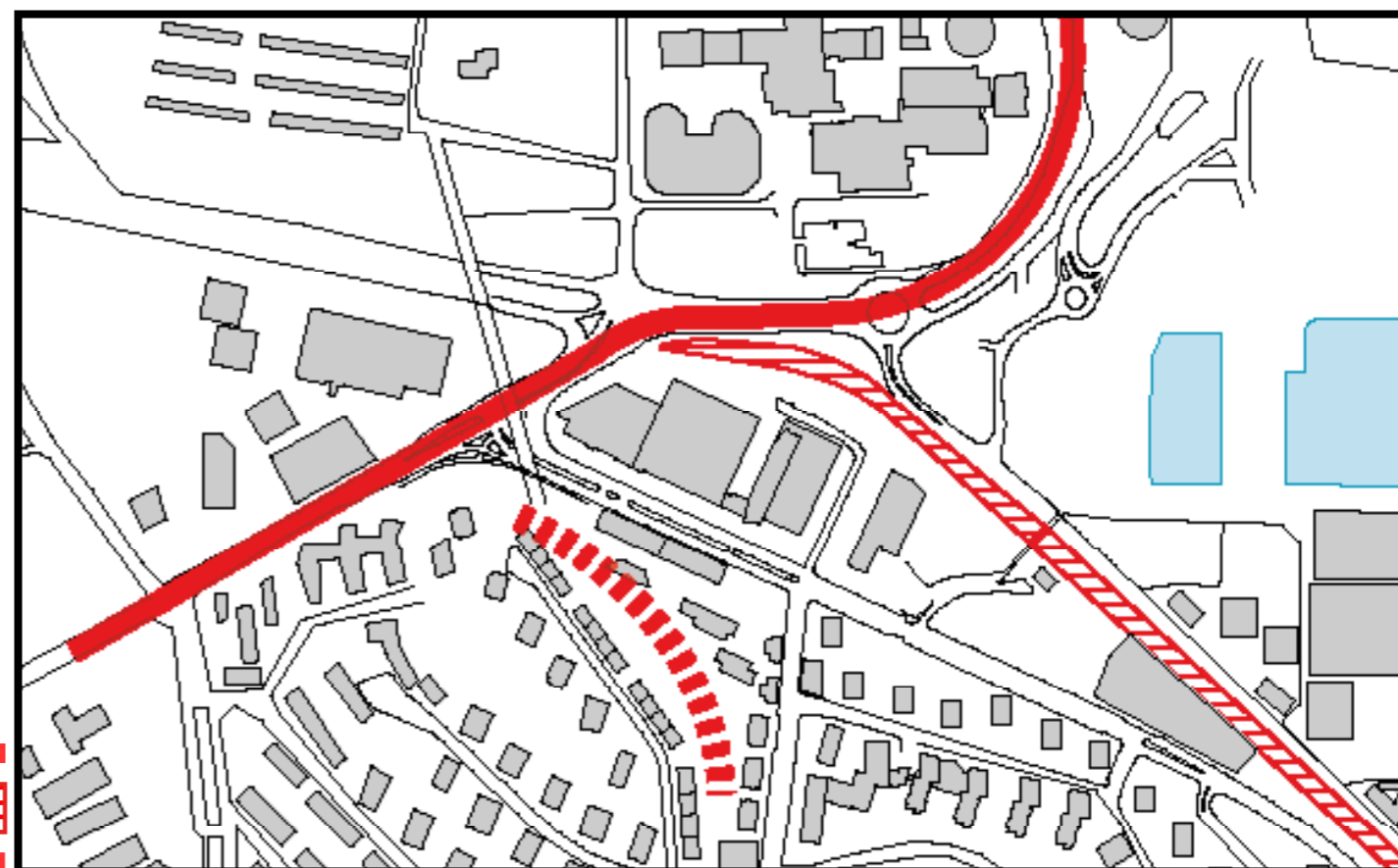
Buller

Förstudieområdets omgivande infrastruktur såsom storskaliga vägar och industriverksamheter skapar bullerstörningar som påverkar området. Dessa är en förutsättning att hantera för att kunna skapa goda boende- och rekreativmiljöer.

Riktvärdena gällande buller för bostäder är 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (65 dBA för bostäder upp till 35 kvm). Om bullervärdena överskrids behöver bostäder uppföras med tyst sida (högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå).

Ljudnivån längs Tegeluddsvägen är upp mot 70 dBA ekvivalent ljudnivå på två meters höjd enligt stadens bullerkarta. Det kan dessutom förekomma verksamhetsbuller i området från fläktar m.m. från kontor och verksamhetslokaler. Inom projektområdet finns även risk för stomljud från närliggande spårområde samt från tung vägtrafik.

Kvarteret Bremen, i synnerhet Bremen 3, är idag mest utsatt av bullerutsatta miljöer medan Smedsbacken 25, söder om Tegeluddsvägen har ett mer gynnsamt läge i förhållande till störningskällorna. Dess närhet till tunnelbanan som kommer i dagen intill fastighetens västra del bidrar dock till visst buller.



Bristfälliga kopplingar

Förstudieområdets topografiska läge med betydande höjdskillnader och storskalig infrastruktur ger upphov till områdets bristfälliga kopplingar. Det är en förutsättning att överbrygga dessa brister för att kunna nå översiktsplanens mål kring sammankopplad stad.

Inom området saknas en attraktiv och gångvänlig stadsmiljö. Gatans utformning med en mycket bred gatusektion med dubbla gatustråk och smala trottoarer liksom bebyggelsens storskaliga karaktär är faktorer som bidrar till den ogästvänliga miljön.

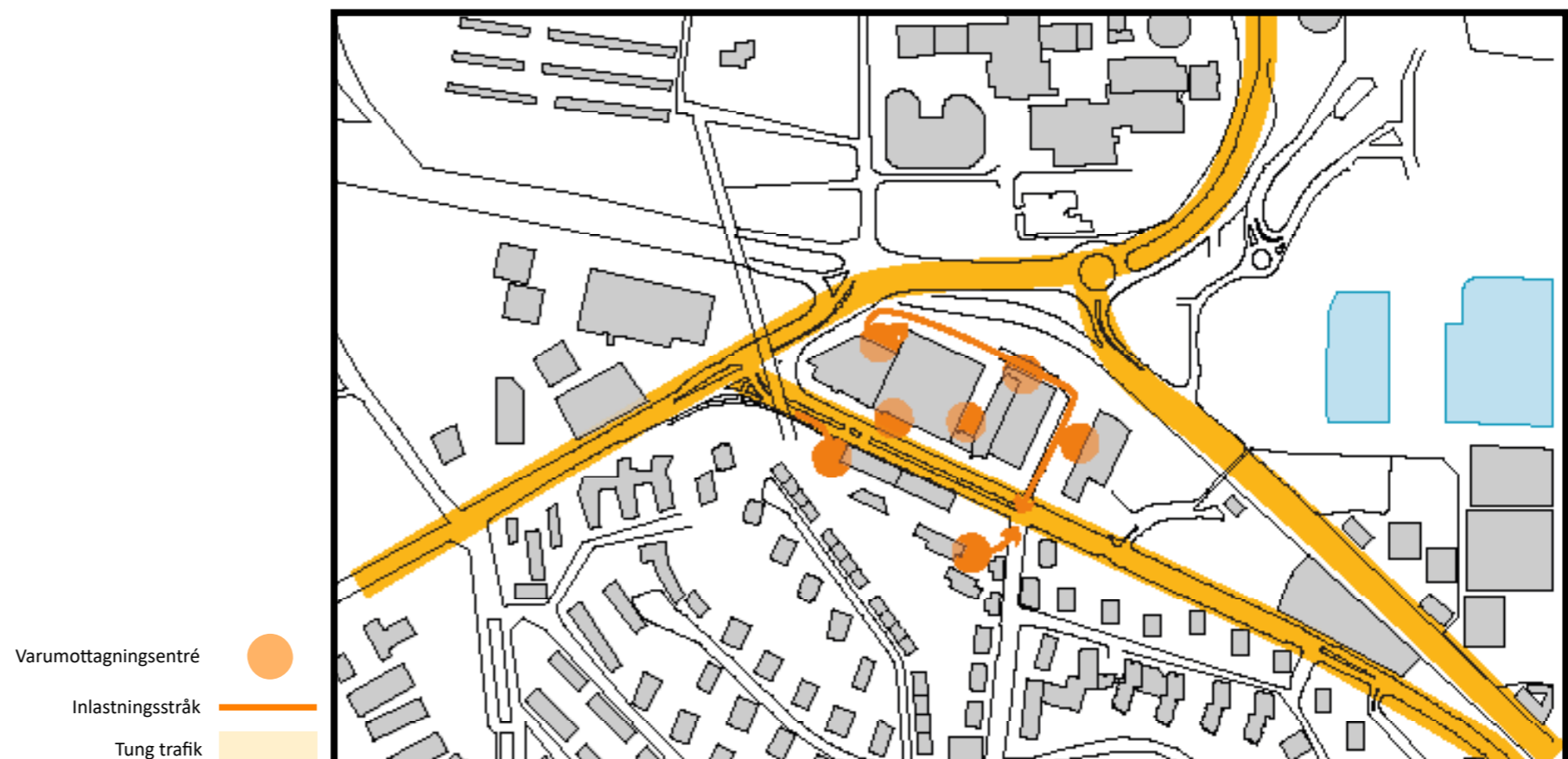
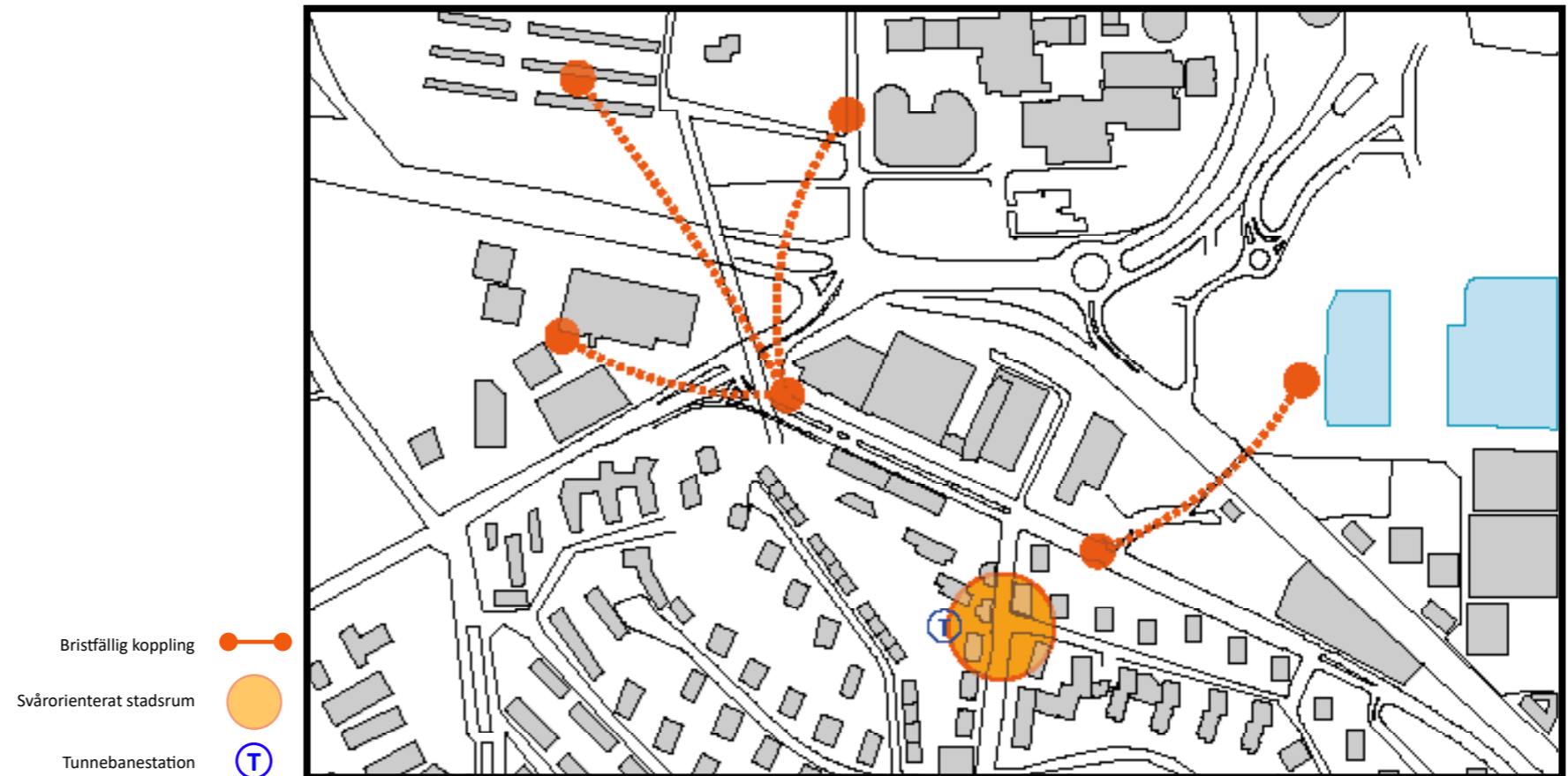
Tunnelbanans röda linje, med station Gärdet, säkerställer en välförsörd kollektivtrafik inom området. Tunnelbaneentrén mot Värtavägen har emellertid en undanskymd placering från gatan. Orienterbarheten till tunnelbanan kan därför anses vara låg inom förstudieområdet idag.

Logistik

Fastigheterna Bremen 1, 2, 3 och 4 har en tydlig logistiksida på kvarterets norra sida, mot spårområdet. Merparten av alla lastintag och garageinfarter är lokaliserade hit. All åtkomst till och från lastintagen går via matargatan mellan Bremen 2 och 4, i Värtavägens förlängning. Det medför att tung trafik till fastigheterna går via Tegeluddsvägen med negativa konsekvenser avseende buller och miljö.

Smedsbacken 25 har en invändig lastzon och garage med infart i fastighetens västra del och utfart i den östra delen mot Värtavägen, i anslutning till Smedsbacken 35.

Under Lidingövägen mellan Bremenkvarterets norra sida och Storängsbotten finns idag en tunnel med anslutning till Lidingövägen. Denna utnyttjas idag högst begränsat för såväl trafik till garage som trafik för varustransport och logistik.



3 Strukturplan

3.1 Strukturplan

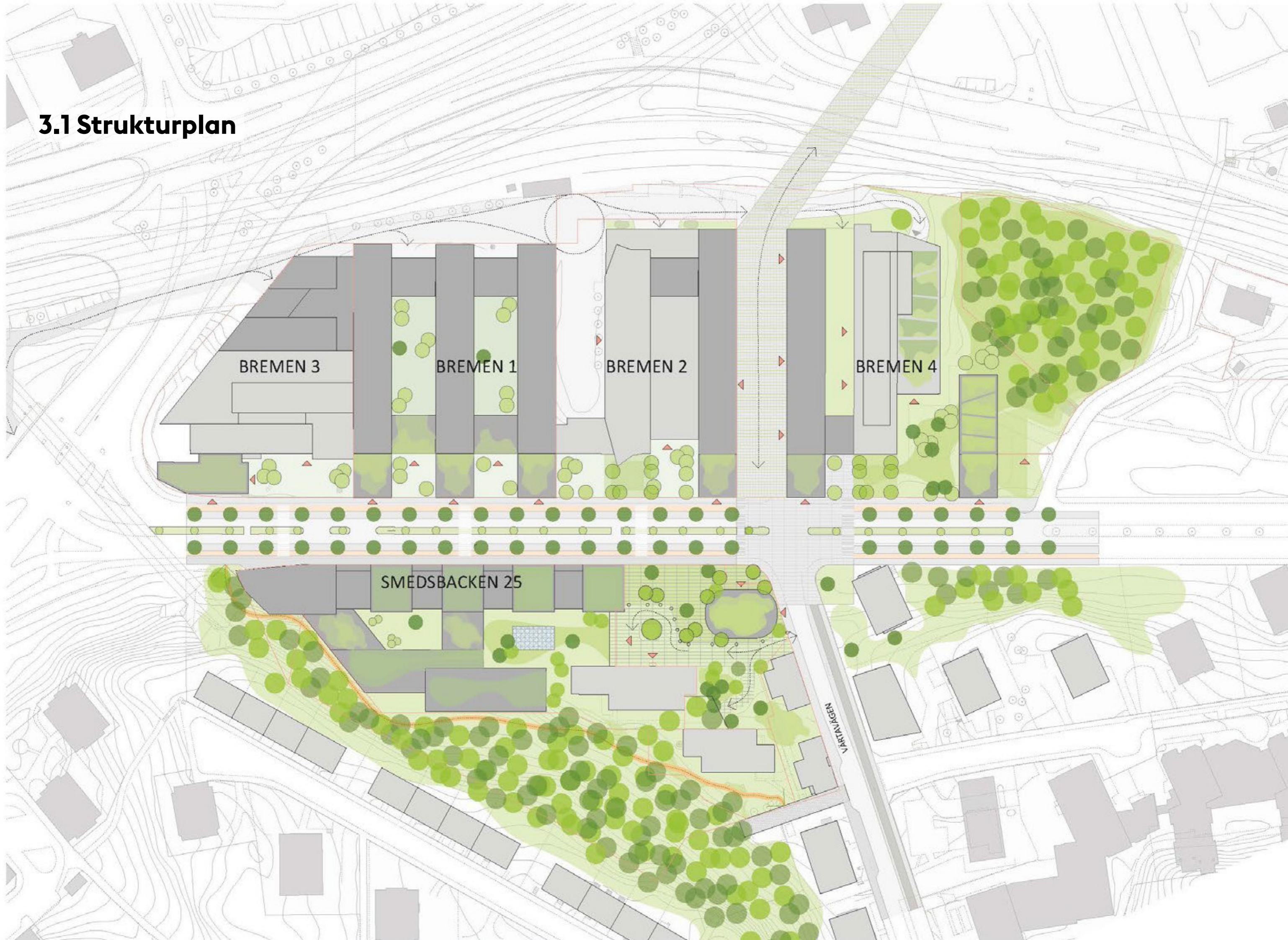
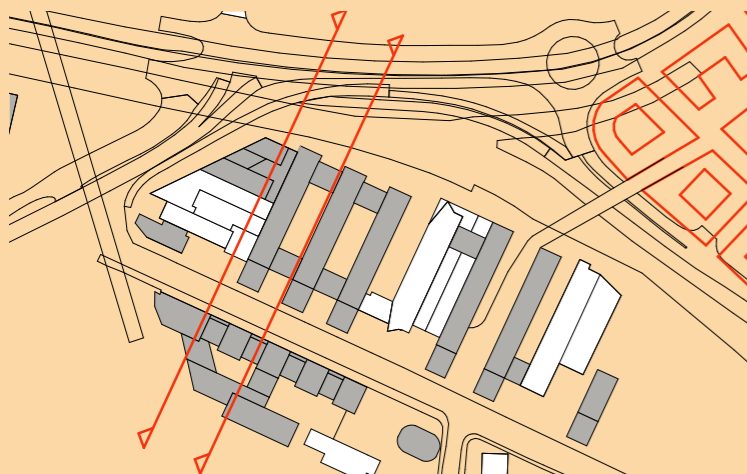
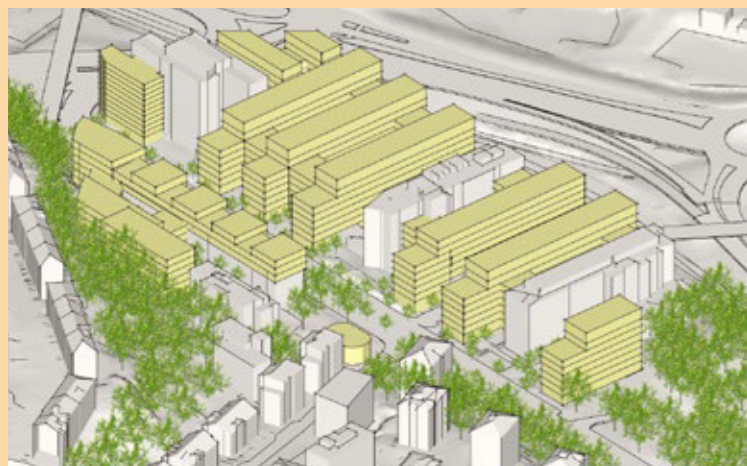
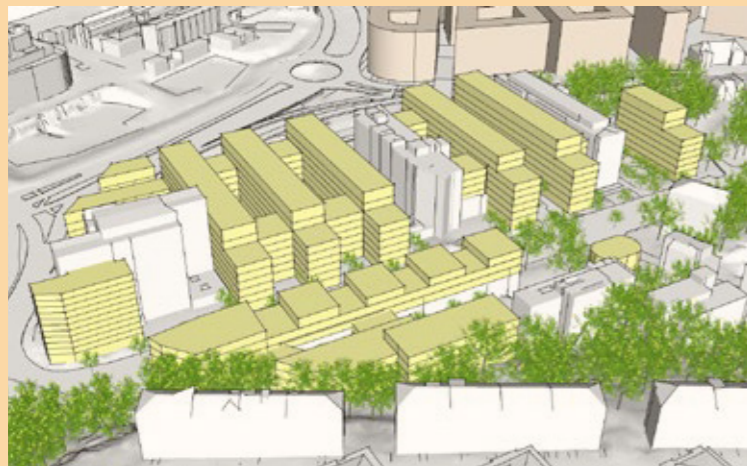




Illustration ny gångväg söder om Smedsbacken 25



3.2 Bebyggelsestruktur

I det attraktiva läget på Gärde, mellan Hjorthagen, Norra Djurgårdsstaden och Östermalm har bebyggelsen stora förutsättningar att utvecklas både när det gäller utnyttjandegrad och markanvändning. Viss bebyggelse, som den inom Bremen 1, kan med fördel ersättas av ny och effektivare bebyggelse. Genom en ökad exploatering inom Smedsbacken 25 och Bremen kan antalet kontorsarbetsplatser utökas och bostäder introduceras vilket tillsammans bidrar till att vitalisera stadsmiljön.

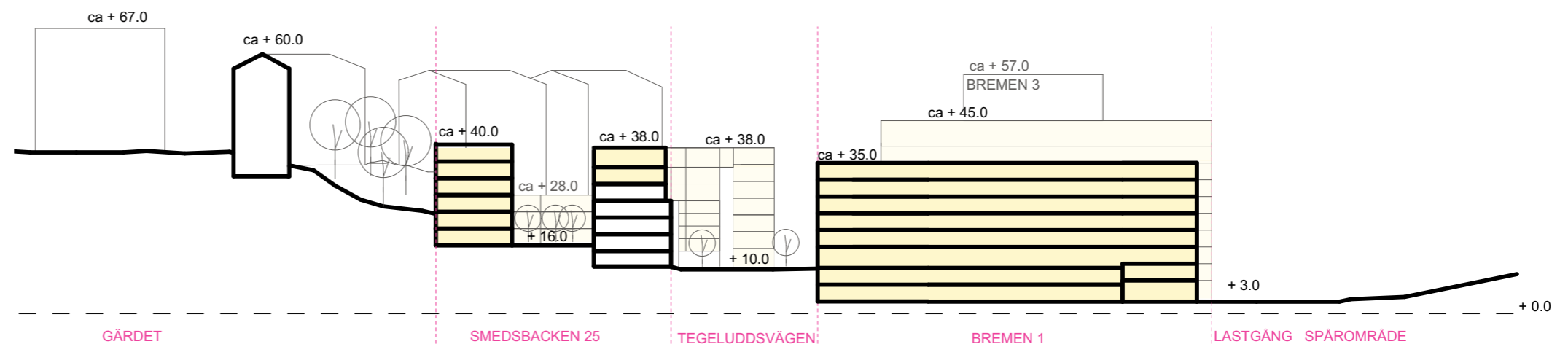
Med ny bebyggelse i kvarteren Smedsbacken och Bremen kan såväl Tegeluddsvägen som Lidingövägen mötas med en urban front. Bebyggelsen definierar det stora stadsrummet och med en medveten volym- och fasadgestaltning kan de överstora trafikrummen ges en mer tilltalande karaktär.

Inom den norra delen av förstudieområdet är de befintliga lamellerna i nordsydlig riktning inom Bremen 2 och 4 utgångspunkt för bebyggelsens utveckling. Genom att ansluta till lamellstrukturen i skala och riktning kan ett nytt och gemensamt tema för området växa fram. Mot Lidingövägen följer den nya bebyggelsen riktningen inom Bremen 3 och fullbordar kvarterets tema.

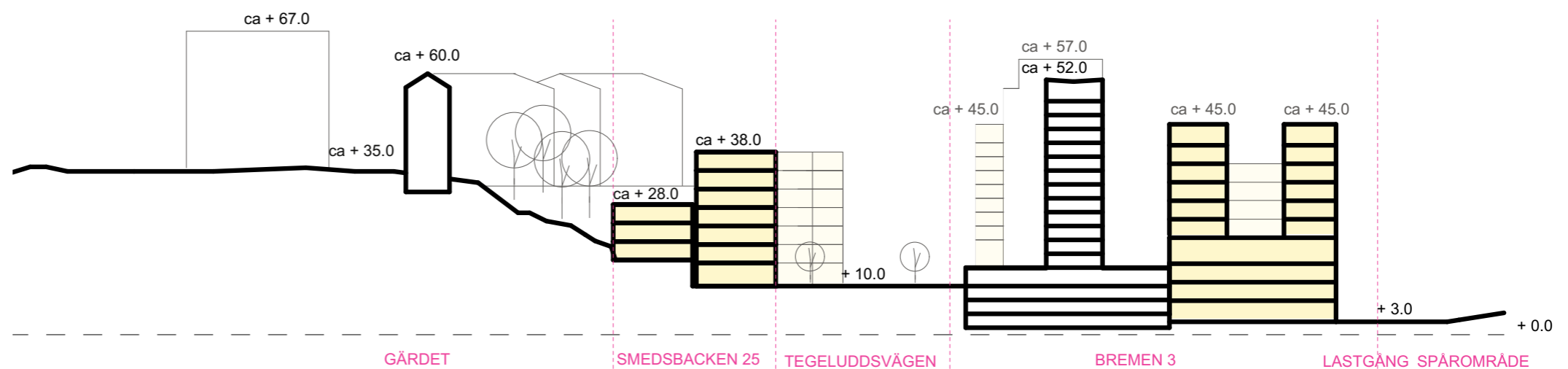
Ambitionen är att den nya bebyggelsen ska åstadkomma en harmonisk samverkan mellan gammalt och nytt och vara ett naturligt tillskott i området. Inom Smedsbacken 25 förtätas den befintliga bebyggelsen med nya byggrätter som ansluter till den typologi och skala som råder inom fastighetens södra del mot Gärdehöjdens gröna sluttning. Där etableras nya volymer som förbinder kontorsfastighetens delar med varandra. Mot Tegeluddsvägen byggs den

långsträckt befintliga volymen på med ett antal påbyggnader samt en tillbyggnad som svarar mot den tillkommande bebyggelsen i kvarteret Bremen. I mötet mellan Tegeluddsvägen och Värtavägen utvecklas det en öppen platsbildning kring de jätteekar som idag står på platsen. En byggnad vars innehåll kan stödja platsens betydelse som mötesrum bör studeras vidare.

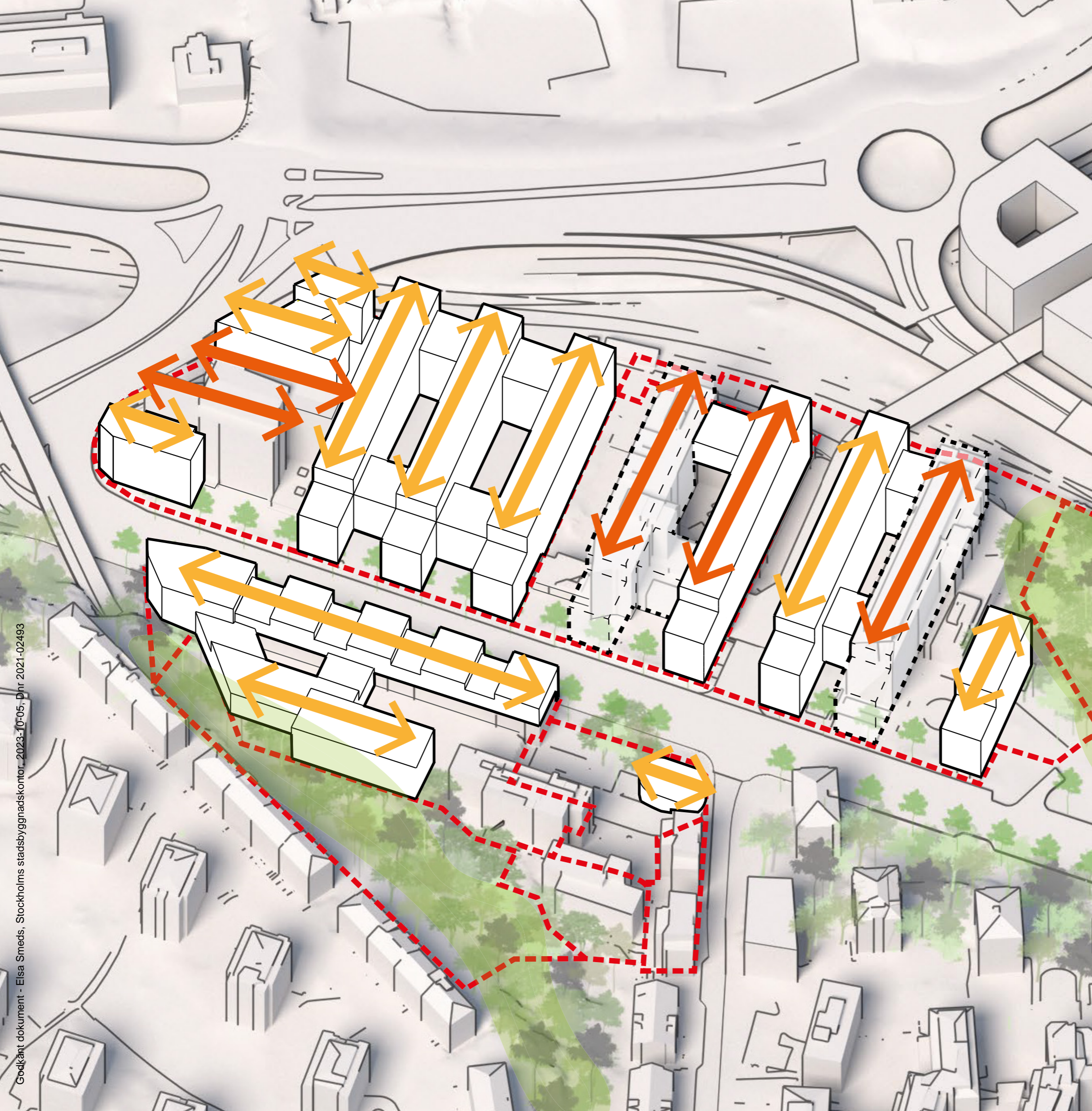
Inom förstudieområdet råder olika byggnadshöjder. Bremenkvarterets högsta byggnader föreslås att bli 10 våningar mot Norra Länken (+45) och sänkas med två våningar mot Tegeluddsvägen (+35). Påbyggnaden inom fastighet Smedsbacken 25 föreslås vara på två våningar (+38) vilket samspelar med nybyggnadens 6 våningar (+40). Bebyggelsens exakta placering och utformning ska studeras vidare i planskedet.



Sektion A



Sektion B



3.3 Tematisk beskrivning

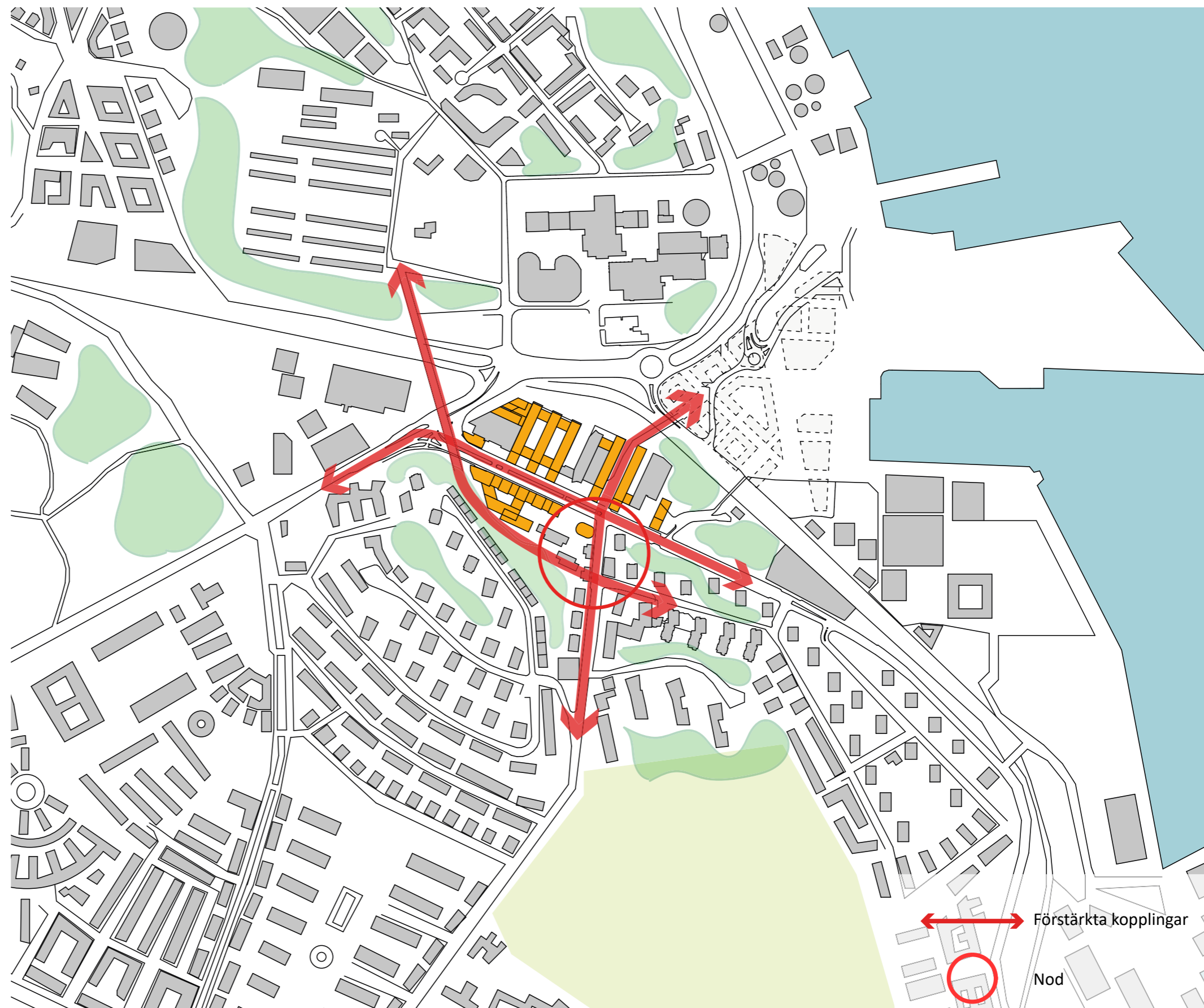
Sammankoplande stadsrum

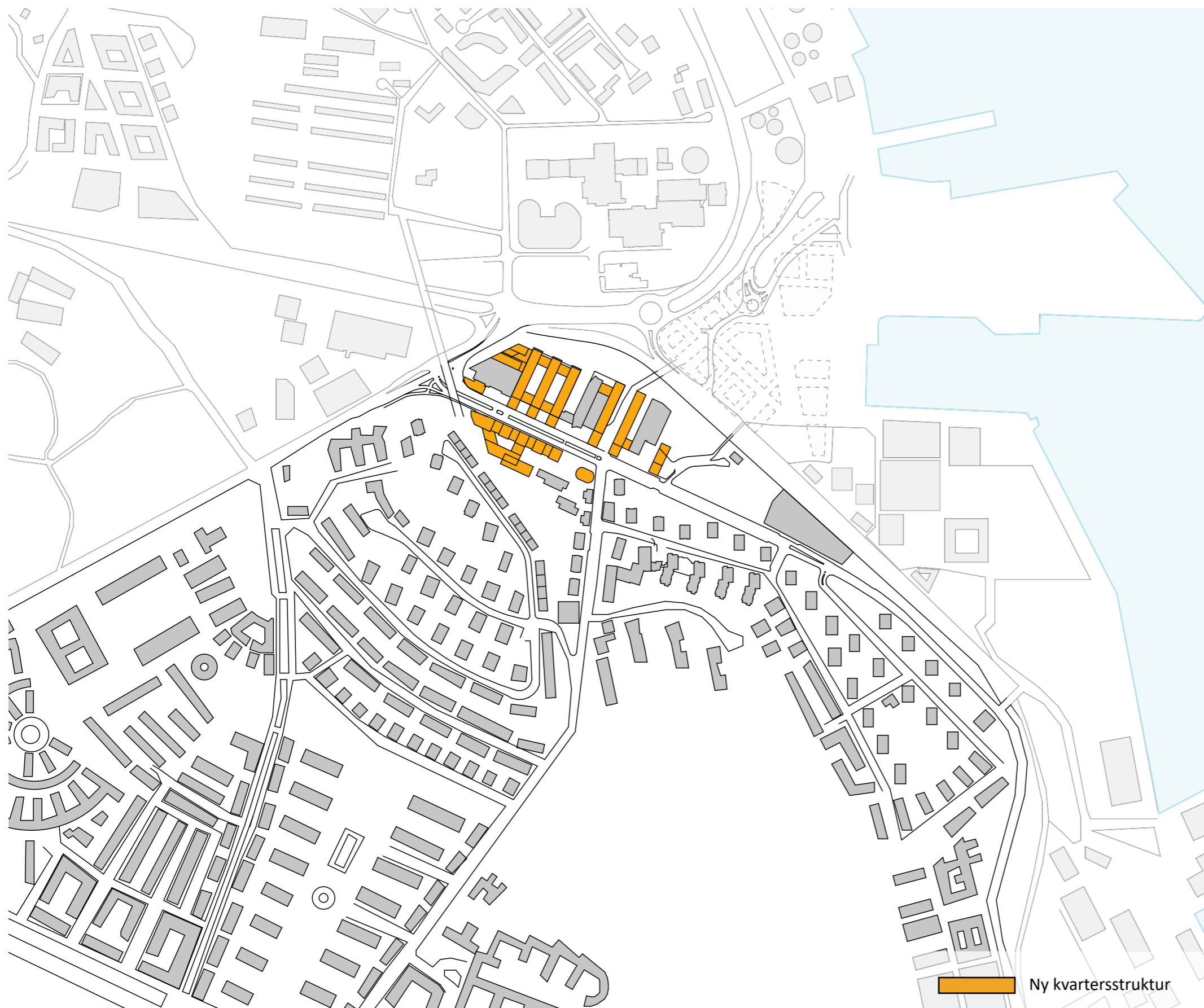
För att staden ska fungera och uppfattas som en samverkande helhet krävs kontinuitet i de stadsrum som kopplar ihop olika delar med varandra. I förstudieområdet föreslås ny bebyggelse uppföras längs befintliga gatusträckningar i stadsdelen. Genom ett mer urbant och omhändertaget stadsrum blir det attraktivt att röra sig längs Tegeluddsvägen samt mellan Gärdet och intilliggande stadsdelar.

En förlängning av Värtavägen åt norr, över kvarteret Bremen, till kvarteret Valparaiso möjliggör en naturlig fortsättning av staden in i det nya stadsutvecklingsområdet. Den förlängda Värtavägen ges samma gatusektion som den befintliga vägen, söder om Tegeluddsvägen, i syfte att upprätthålla en kontinuitet i gatustrukturen. Värtavägen kommer då att utgöra en naturlig koppling mellan Norra Djurgårdsstaden och Östermalm.

Den gröna branta parken inom Smedsbackens södra del bör göras allmänt tillgänglig genom att etablera en gång- och cykelväg i öst-västlig riktning. Vägen kan erbjuda en gen och lugn förbindelse mellan tunnelbanestationen vid Värtavägen och Lidingövägen/Tegeluddsvägen. Gång- och cykelvägen kan även kopplas ihop med den föreslagna bron till Hjorthagen.

En ny gång- och cykelväg på den befintliga tunnelbanebron, mellan Smedsbacken och Hjorthagen, bör studeras vidare. Med en gen och trafikseparerad förbindelse kan stadsdelarna förenas, det finns även möjlighet att skapa en koppling till Storängsbotten och den idrottsverksamhet som planeras där.





Utveckling av befintliga kvarter

Bebyggelsestrukturen är baserad på den struktur och de höjder som befintlig bebyggelse har idag. Gatustruktur och kopplingar ansluter till redan rådande vägnät och rörelsemönster.

Bremen 1, 2, 3 & 4

Ansluter i sin struktur till befintlig struktur med lameller placerade vinkelrätt mot omgivande Tegeluddsvägen. Undantaget är Bremen 2 som likt befintlig byggnadsvolym är placerad vinkelrätt mot Lidingövägen. Lamellerna har en lokal höjdsänkning mot Tegeluddsvägen i anslutning till förgårdsmark.

Mellan lamellbyggnaderna finns möjlighet att sluta kvarteren med länkbyggnader. Detta för att strukturen skall kunna medge en tyst sida som bullerförhållandena kräver för att kunna möjliggöra bostäder. Länkbyggnaderna är något lägre och dess fasader något indragna i förhållande till lamellerna för att behålla gavelmotivet även mot norr.

Gavelmotivet mot Tegeluddsvägen medger förgårdar mellan lamellbyggnaderna som väl anknyter till den planstruktur som finns i Gärdet. Det bidrar till ett stringent men varierat gaturum i Tegeluddsvägens förlängning. Förgårdarna möjliggör ett grönt gaturum med möjliga publika verksamheter som bidrar till aktivitet.

Smedsbacken 25

Den befintliga byggnadsplaceringen är belägen utmed Tegeluddsvägen. Befintlig byggnad föreslås få en påbyggnad. Påbyggnaden varierar i höjd för att skapa en rytmisering utmed Tegeluddsvägen. Nya volymer föreslås söder om befintlig byggnad. Dessa volymer varierar i höjd och utbredning för att anpassa till grönslutning och bostäder på Gärdeshöjden.

Smedsbacken S:34

En mindre byggnad föreslås vid korsningen Värtavägen och Tegeluddsvägen som stärker det befintliga gatusträckningen.

Ny kvartersstruktur

Gatunät och noder

I förstudien prioriteras hållbara trafikslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Trafiklagen stärks genom utveckling av områdets offentliga rum med nya vistelsevärden, funktionsblandning, publika verksamheter och en god entrétäthet. Därtill stärks och tillskapas gena kopplingar inom området. Förstudieområdet är välförsett med kollektivtrafik i form av tunnelbana och ett flertal busshållplatser som försörjer området med lokal kollektivtrafik. Stadsdelens kollektivtrafikstarka läge ger goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Parkeringsstrategin för förstudien är att hänvisa parkeringsbehovet till de enskilda fastigheterna. Samtliga fastigheter har befintliga parkeringsgarage i direkt anslutning till sina respektive verksamheter som fortsättningsvis ska vara den primära källan för verksamheternas parkering. Eventuella tillkommande gäst- och boendeparkeringar behöver studeras vidare i nästkommande skeden (detaljplan). Att undvika gatuparkering är en god strategi för stadens hållbarhetsmål såväl som för områdets upplevda stads- och gatumiljö.

Logistik

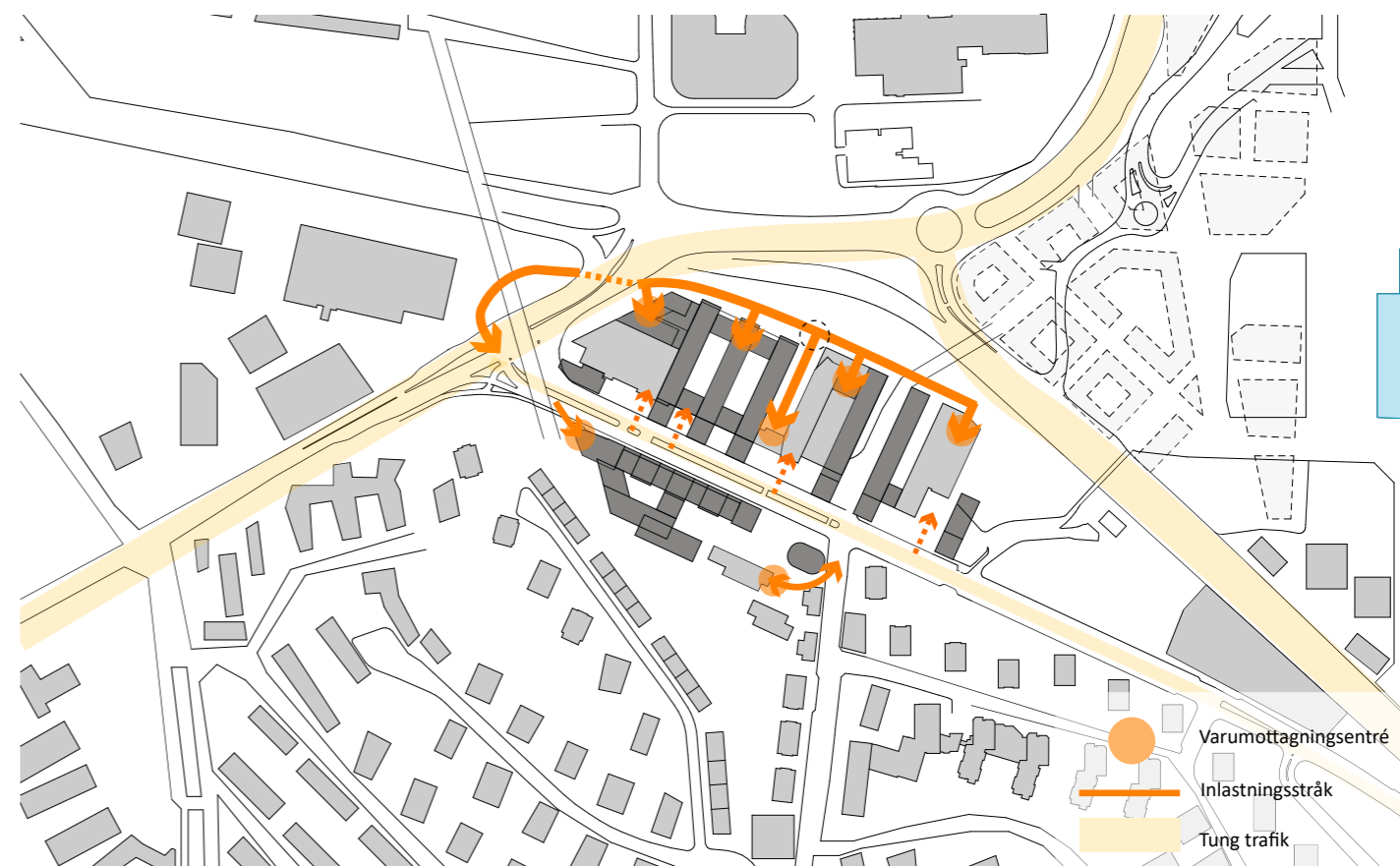
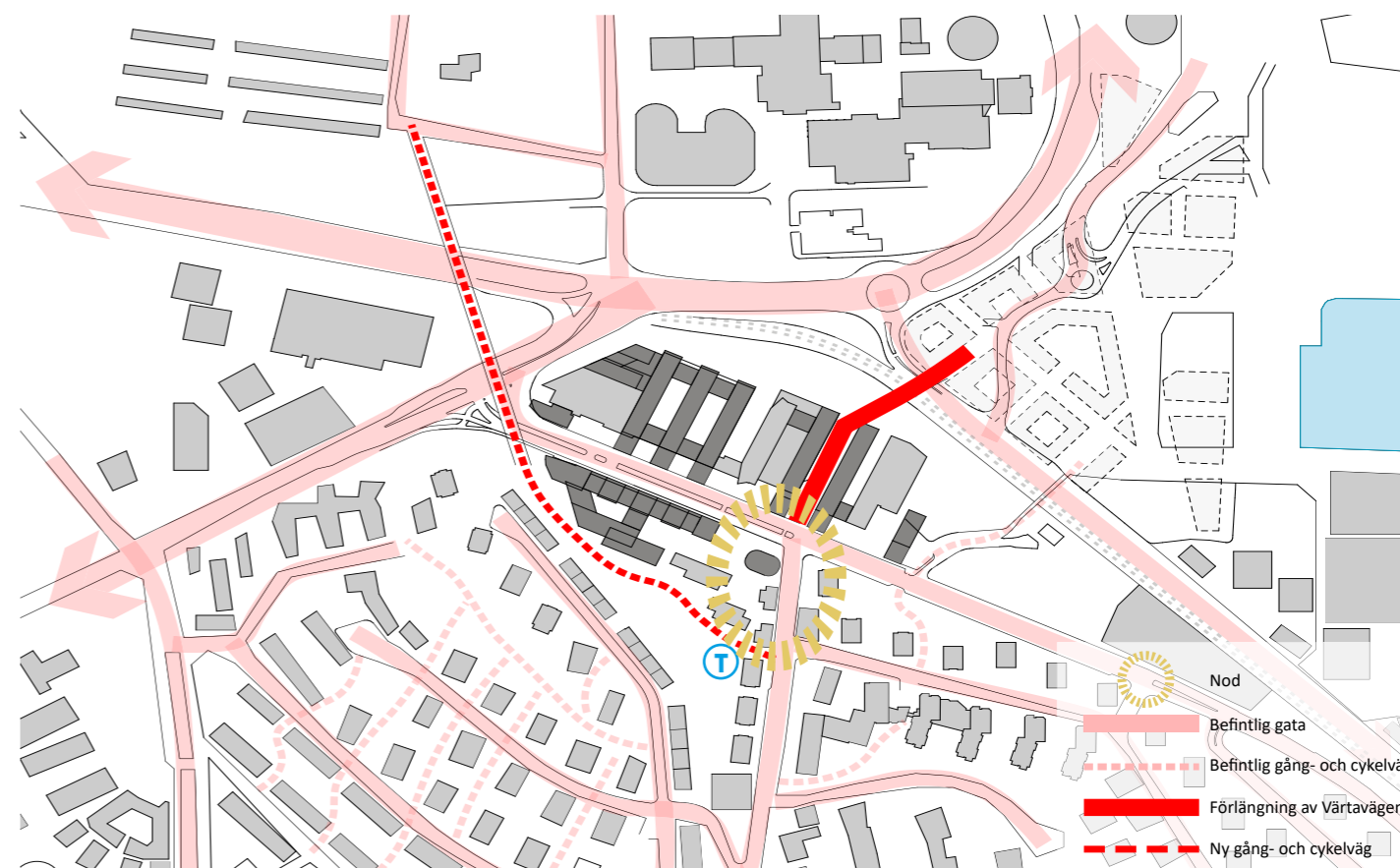
Logistiken för Bremenfastigheterna kommer fortsättningsvis att ske från gatan norr om kvarteret. Gatan ansluter genom en tunnel till Lidingövägen mellan Bremenkvarterets norra sida och Storängsbotten. Eventuella garageportar utmed Tegelluddsvägen för tillkommande bostäder behöver studeras vidare i nästkommande skede.

För Smedsbacken 25 kommer logistiken fortsatt att skötas från nordöstra Tegelluddsvägen samt från Smedsbacken S:34.

För att ytterligare förstärka Tegelluddsvägen som offentligt rum för vistelse bör dess trafikala barriäreffekt minskas. Detta kan exempelvis göras med generösa övergångar för fotgängare, breddade trottoarer och markbeläggning. Vidare strategier behöver studeras vidare i nästa skede.

Befintliga noder kring tunnelbanan och korsningen mellan Tegelluddsvägen och Värtavägen bör utvecklas. Förstudien föreslår att en paviljonsbyggnad uppförs vid korsningen som förstärker gaturummets riktning och tillskapar ett torgrum. Byggnaden bör innehålla publik verksamhet som aktiverar torget.

Det föreslås även att Värtavägen får en förlängning utmed Bremenfastigheterna (2 och 4) till det kommande stadsutvecklingsområdet Valparaiso. Detta är ett viktigt mål för staden för att nå översiktsplanens mål kring en sammanbunden stad. En sådan koppling skulle minska barriäreffekten från Södra Hamnvägen och Lidingövägen strax norr om förstudieområdet.



Ekologi

Inom Tegeluddsvägens befintliga kvartersstruktur har ett vitalt spridnings samband identifierats som kopplar samman Nationalstadsparkens ekologiska infrastruktur.

Bebyggelsen är placerad med hänsyn till att minimera inverkan på områdets övergripande ekologiska värden och naturmark. Strukturen skapar förutsättning till att spara enskilda jätteekar för att gynna biotoperna.

Det är viktigt att förutsättningarna för eksamband fortsatt bibehålls. Särskilt viktiga är livsmiljöerna för rödlistade och särskilt utpekade arter. Den bredbandade ekbarkbockens, samt andra känsliga arters, livsmiljö visas hänsyn i strukturplanen på en övergripande strategisk nivå, genom att träd ska bevaras som är vitala för arternas levnadsmiljö.

Den ekologiutredning som gjorts inom ramarna av förstudien poängterar vikten av vidare fördjupade studier. I detaljplaneskedet är det angeläget att vidare arbeta med anpassningar för särskilt skyddsvärda träd, eventuella vitala efterträdare och träd med hotade arter samt

lokala livsmiljöer och spridningsnätverk.

Finlandsparken har identifierats att inneha ett starkt ekbestånd som vidare behöver skyddas. Utvecklingen av fastigheten Bremen 4 behöver därför ske varsamt i förhållande till platsens ekologiska förutsättningar. En åtgärd som identifierats är att insatser kan göras för lokala biotoper och spridningsnätverk intill byggnadsgaveln mot parken. Den nya bebyggelsens placering behöver vidare studeras.

Den föreslagna paviljonsbyggnaden på Smedsbacken 34 behöver därtill studeras vidare - detta utifrån placering, skala och volym. Inom fastigheten finns jätteekar som utgör en del av spridningskorridoren mellan norra och södra Djurgården.

Tegeluddsvägen föreslås att utvecklas med grönska i form av träd och buskage som förstärker livsmiljöerna för lokala biotoper. Den gröna gatumiljön stärks även av den planerade förgårdsmarken utgör en viktig komponent för en positiv ekologisk funktion.

Buller

Inom förstudieområdet är Bremenkvarteret mest påverkat av buller. Vid framtida utveckling är det av vikt att skärma kvarteret mot bullerkällorna. De primära bullerkällorna är Värtabanans spårrområde, Lidingövägen, Norra Länken och Tegeluddsvägen. Strukturplanen har hanterat bullret i kvarteret genom länkbyggnader som sammanbinder lamellstrukturen. Byggnaderna ger upphov till tysta gårdar som möjliggör en större flexibilitet i planerandet av funktioner och markanvändning. Länkbyggnaderna är något lägre och är något indragna i förhållande till lamellerna för att behålla gavelmotiven och skapa en rytmisering utmed gata.

Vid en vidare utveckling av Tegeluddsvägen till stadsgata bedöms ljudnivåerna att sjunka. Det skulle innebära att bullernivåerna blir mindre begränsande i fastigheternas utveckling. Trädplantering och buskage utmed Tegeluddsvägen och i fastigheternas förgårdsmark förväntas bidra ytterligare till att dagens bullernivåer blir något lägre.

En utveckling av Tegeluddsvägen till stadsgata skulle även vara positivt för fastigheten Smedsbacken 25. Nivåerna är i dagsläget inte begränsande för fastighetens kontorsverksamhet. Ytterligare ljudnivåsänkningar bidrar till en än mer attraktiv utemiljö, vilket är positivt för utvecklingen av samfälligheten S:34 till torg.

Vidare studier behöver göras kring förstudieområdets bullernivåer i kommande detaljplaneskede. Bedömningarna behöver göras utifrån de bullerkrav som finns för fastighetsägarnas önskade utvecklingsplaner, kopplat till funktion och markanvändning.

Eventuella bostäders utformningskrav behöver även studeras vidare i nästkommande skede. Genom innergårdarna kan bostäder planeras med tyst sida som minst hälften av bostadens rum måste orientera sig mot.



3.4 Arkitektur och karaktär

Ambitionen är att etablera en sammanhållen bebyggelseensemble, där volymhantering följs upp med ett tydligt arkitektoniskt tema. Som en del av det offentliga rummet måste fasadgestaltningen underordna sig denna övergripande målsättning. Genom de enskilda byggnadernas olika uttryck inom det givna temat kan en på samma gång enhetlig och varierad arkitektur bidra till ett harmoniskt stadsrum.

De befintliga byggnaderna inom Bremen och Smedsbacken tillhör stilistiskt en annan epok och den tillkommande bebyggelsens uttryck förhåller sig till dessa vad gäller typologi och skala. Det är angeläget att den nya bebyggelsen förankras i stadsdelens topografiska och arkitektoniska sammanhang, varför den knyter an till Gärdets formspråk. Gärdets bebyggelse utmärks av 1930-talets karaktäristiska funktisarkitektur, där fasaderna äger en horisontal vilande gestalt, med en eftersträvd lätthet och där slätputs i ljusa, varma kulörer dominerar. Fasadmotiv som fönsterband och utskjutande burspråk samt balkonger utgör dekorativa och lekfulla inslag som berikar gatubilden. I den funktionalistiska traditionen avslutas ofta byggnaden uppåt med indragna våningar, terrasser och loggior. Dessa kan utgöra ett livfullt inslag på de i övrigt platta taken.

Sockelvåningens fasader proportioneras för att understryka bebyggelsens urbana karaktär. Mot gatan markeras sockelvåningen i en till två våningar, och entréer annonseras tydlig i stadsrummet. Sockelvåningens ges en högre grad av transparens och utformas för att möta människan i ögonhöjd.

Gavelmotiv

Att skapa stadens offentliga rum innebär en gemensam ansträngning där olika intressen förenas till en genomtänkt arkitektonisk ambition. Det gemensamma målet handlar om kontinuitet och förnyelse, att anknyta till det omgivande stadslandskapet och på samma gång berika dess rum genom lämpliga kompletteringar. Den bärande gestaltungsidéen i den föreslagna strukturen präglas av lamellhusbebyggelsen mot Tegelluddsvägen, som tecknar sig med högresta gavlar och delar upp och rytmerisera bebyggelsemassan mot gatan. Med gavelmotivet som tema öppnar kvarteret upp sig för ljus och grönska och skänker variation och dynamik i gaturummet. Närmast gatan är volymen något sänkt för

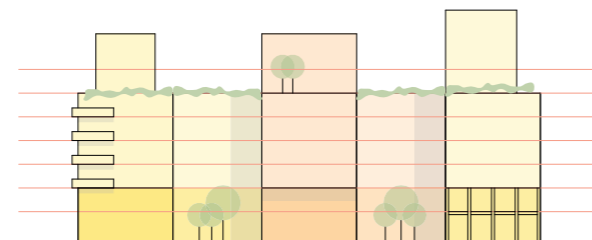
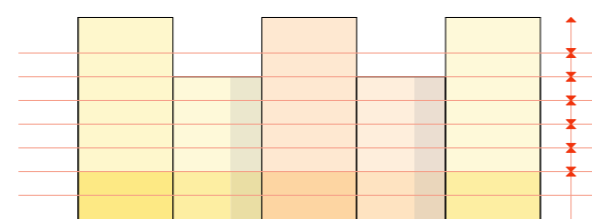
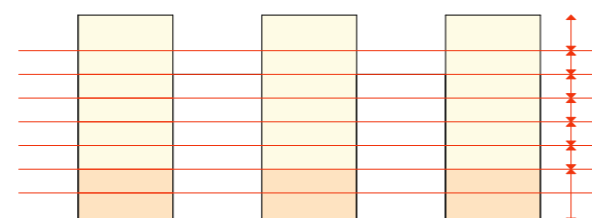
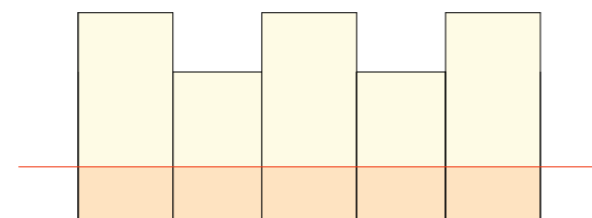
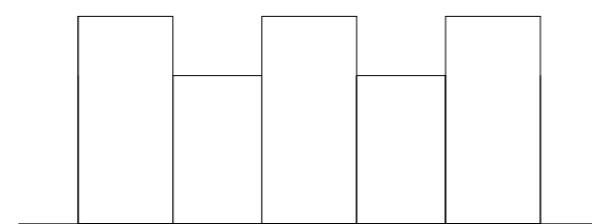


Diagram husindelning - gavlar

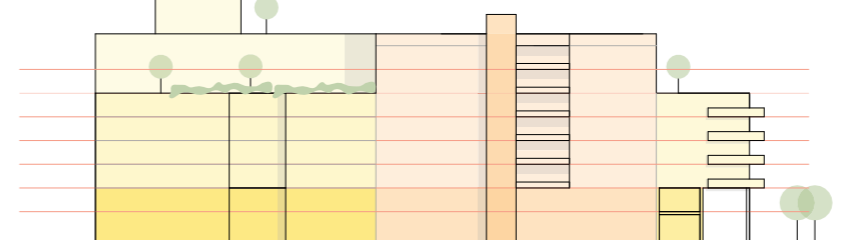
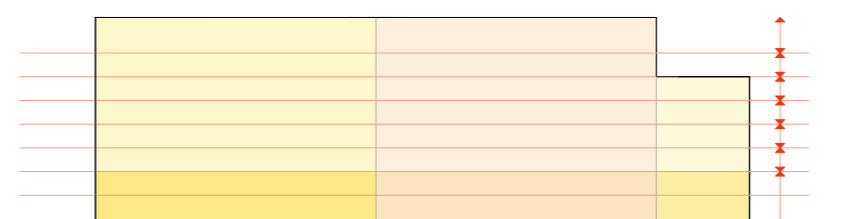
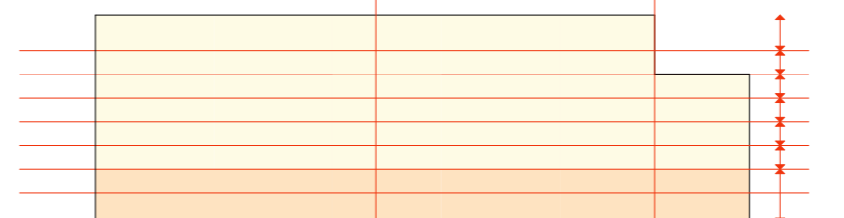
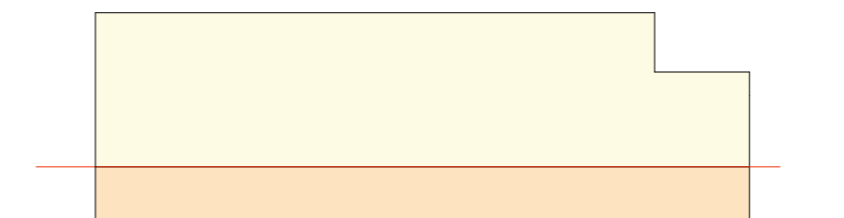
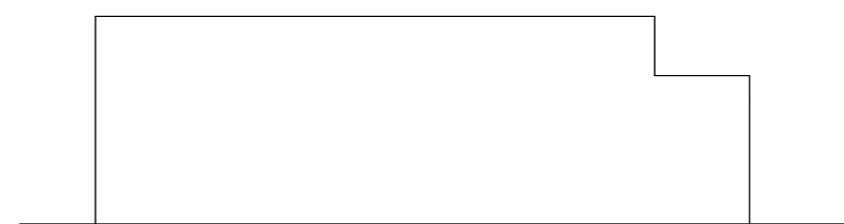
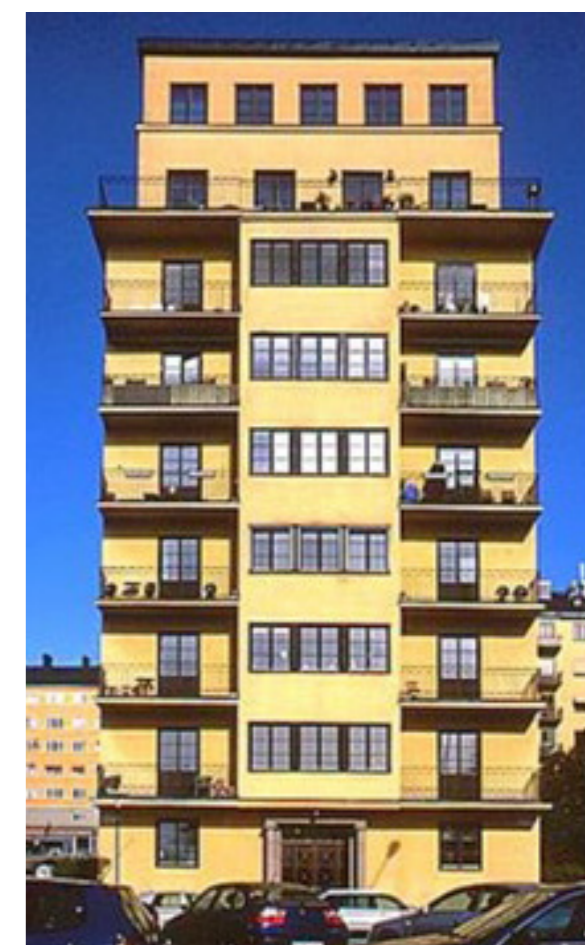


Diagram husindelning - lång fasad



att erhålla goda proportioner och en behaglig skala.

Mellan gavlarna placeras länkbyggnader väl indragna från fasadlivet mot gatan. Länkbyggnaderna ansluter i höjd till den något lägre byggnadsdelen mot Tegeluddsvägen.

Förgårdar

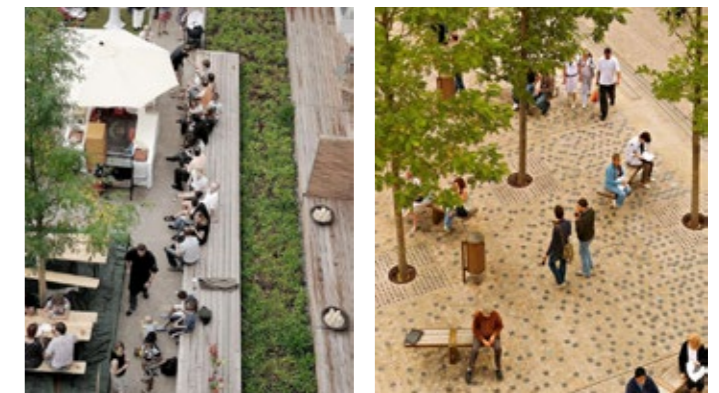
Den föreslagna bebyggelseprincipen med ett gavelmotiv mot Tegeluddsvägen och Lidingövägen skapar förutsättningar för att etablera förgårdar mellan byggnaderna. Förgårdarna inom kvarteret Bremen utformas efter byggnadernas användning, för verksamheter eller bostäders respektive behov av att annonsera entréer och erbjuda små attraktiva platser. Så kan Tegeluddsvägens stadsrum göras tryggare, trivsammare och mer upplevelserikt.

Förgårdarna bör utformas med en hög grad av grönska. Gröna förgårdar knyter an till Gärdets gröna karaktär och erinrar om den ursprungliga naturen som ännu gör sig gällande i stadsdelen. Det gröna i staden ska utgöra en levande del av arkitekturen och träd och planteringar fungerar som strukturerande element i en högt exploaterad miljö.

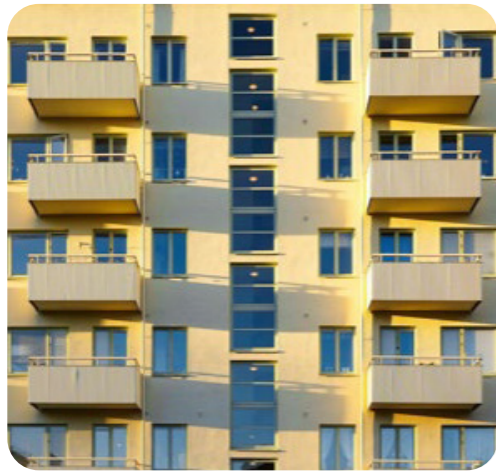
Inom Smedsbacken 25 bör den befintliga platsen mot Tegeluddsvägen omdanas från parkeringsplats till torg. Platsens som omges av bebyggelse med flera funktioner, dels entréer och dels trafik/angöring behöver en medveten gestaltning som understryker platsens offentliga karaktär. Med en sammanhållen markbehandling och ett större inslag av grönska kan platsen bidra till en mer estetiskt tilltalande och rekreativ stadsmiljö.

Grönskan bidrar även till att stärka stadsdelens ekosystem, främja klimatanpassning och utöka den biologiska mångfalden. Växter renar luft och vatten och naturen ger oss möjlighet till rekreation. Träd i stadsmiljö sänker temperaturen lokalt vid värmeböljor genom att skapa skugga. Likaså kan planteringar på mark eller tak på olika sätt reglera vattenflödet vid nederbörd och underlätta fördröjning av dagvatten.

I detaljplaneskedet behöver bebyggelsens placering studeras vidare med avseende på påverkan på grönstruktur och spridningssamband. Inte minst inom de fastigheter som rymmer skyddsvärda ekar eller där ny bebyggelse föreslås i anslutning till dessa, det gäller främst Smedsbacken S:34 och Bremen 4 vid Finlandsparken.



Gärdet



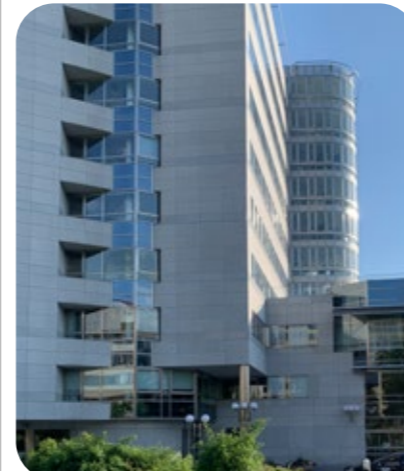
LJUSA VARMA KULÖR
STRUKTURELLT
PUTS



MED ORGANISKA INSLAG
OMSORG OM DETALJER



Tegeluddsvägen



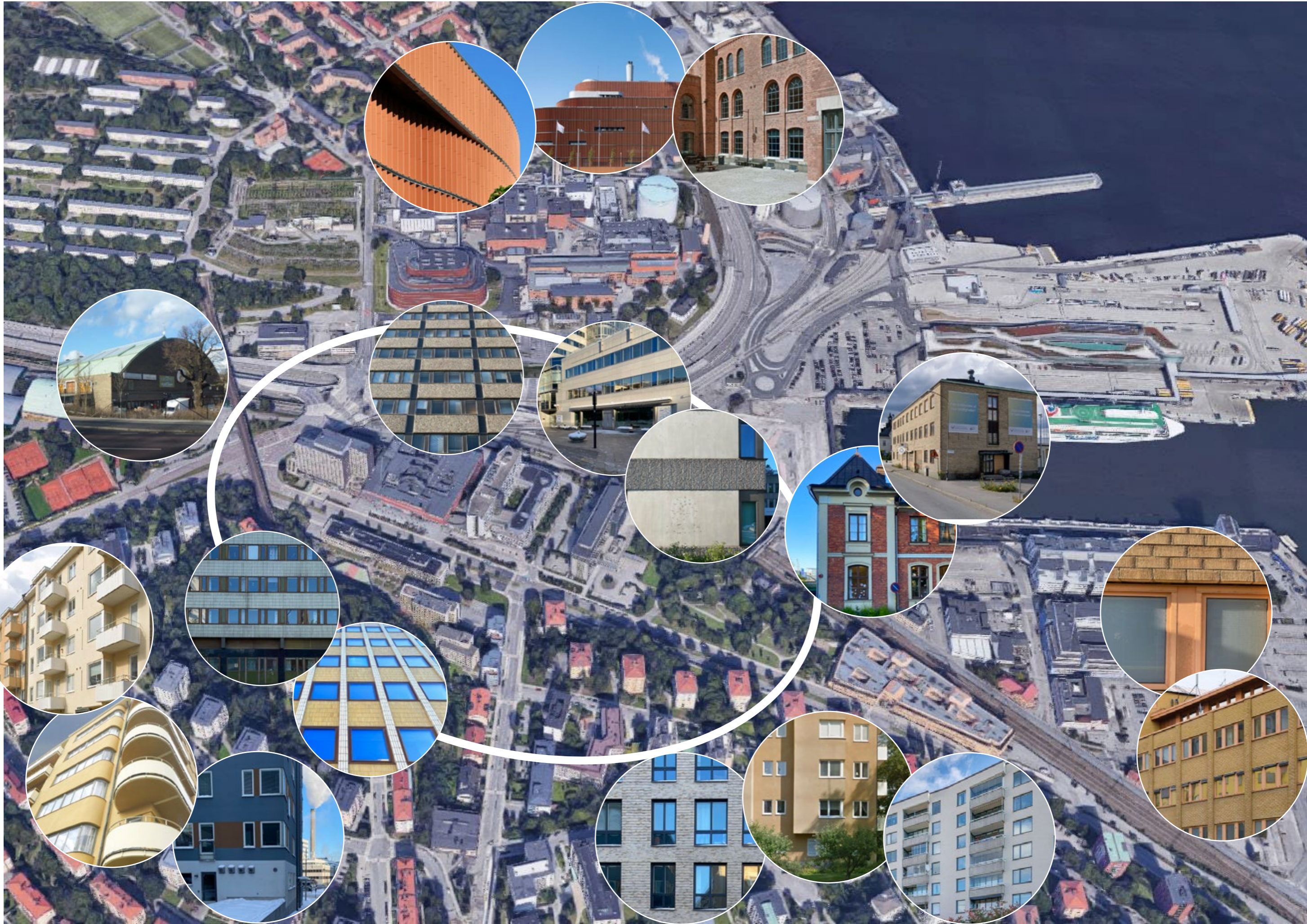
VARIATION
MED ORGANISKA INSLAG



STRUKTURELLT



VÄRME



3.5 Tegelluddsvägen

Den nya gestaltning av den aktuella delen av Tegelluddsvägen har som ambition att fullfölja Gärdets stadsbyggnadstradition där stor omsorg lades på det offentliga gaturummet. Med en utvecklad hantering av gatans idag överbredda sektion kan ett mer sammanhängande gaturum erhållas. Gatans breda tvärsnitt bör hanteras med nya rader av gatuträd för att erbjuda ett mer urbant och tätare gaturum.

Urbanitet är förknippat också med funktionerna kring och i gaturummet. En mångfald i utbudet skapar förutsättningar för möten i stadsdelen. I bebyggelsen ska utrymmen för publika etableringar reserveras. På hörntomten vid Värtavägen-Tegelluddsvägen, inom Smedsbacken, finns särskilt goda förutsättningar att stärka områdets urbana karaktär. En ny byggnad kan prövas på platsen och som med en publik användning kan bidra till områdets attraktivitet.

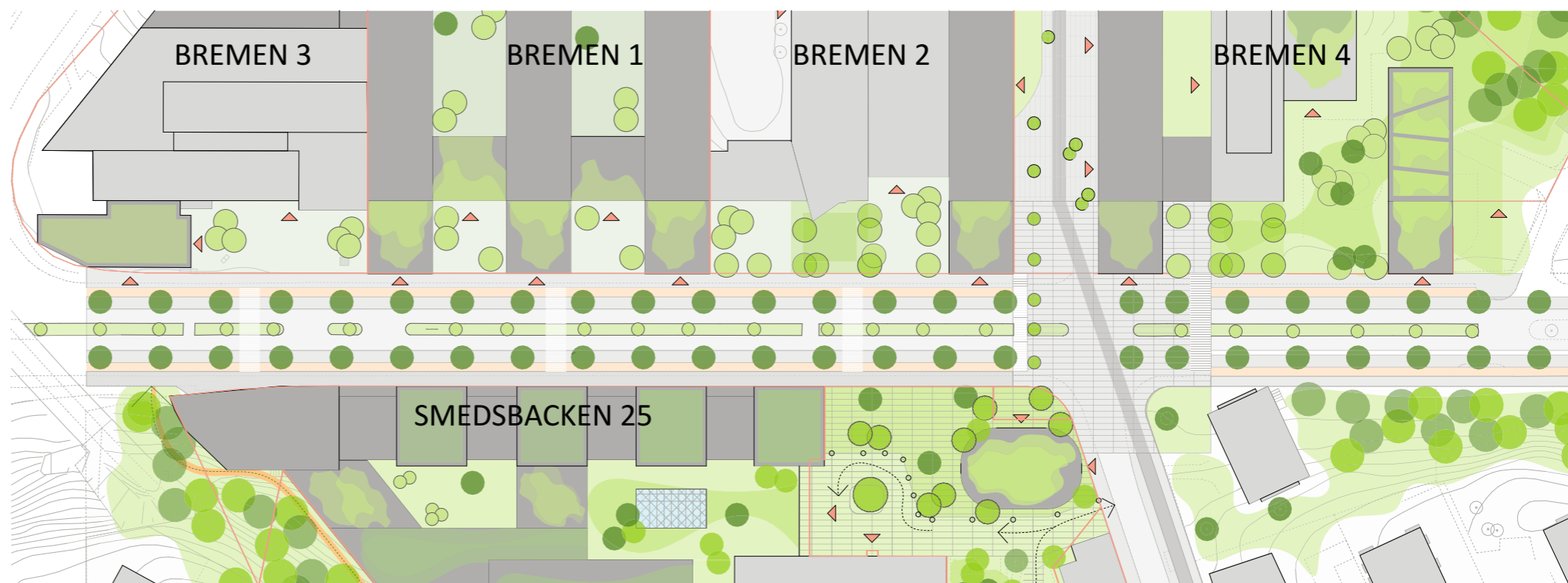
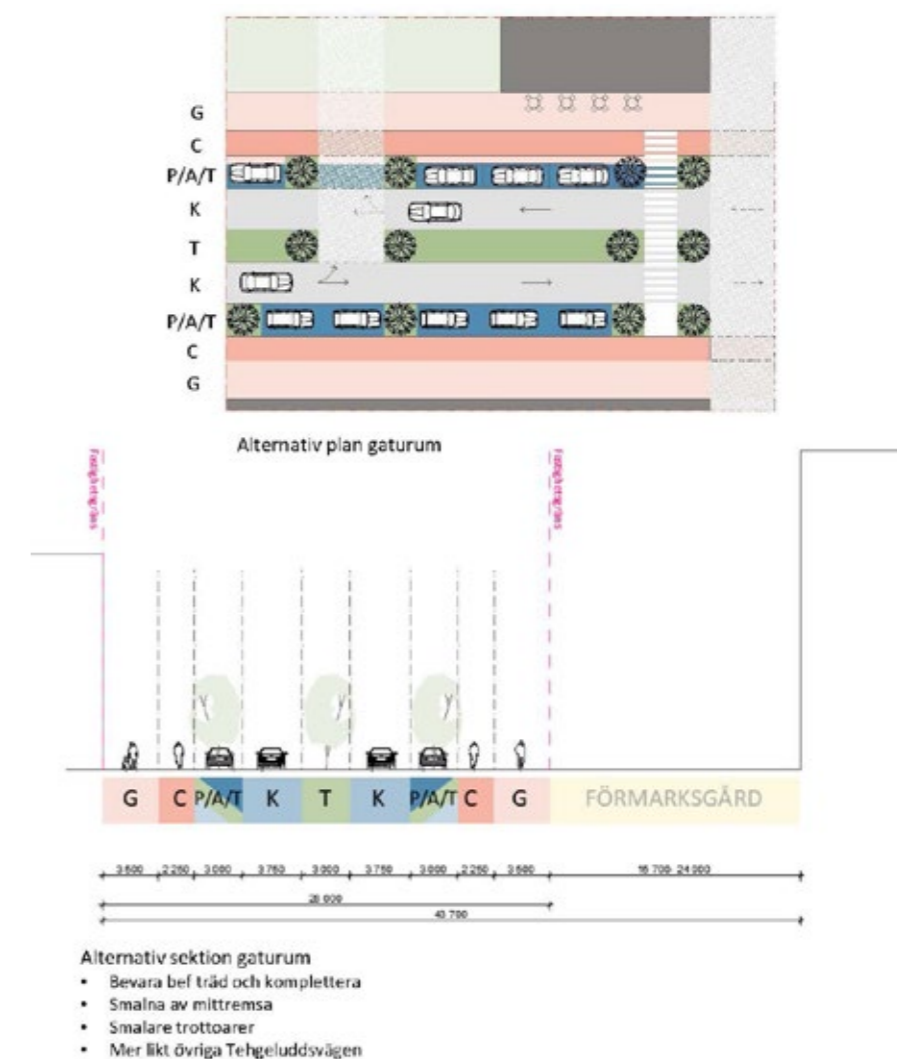
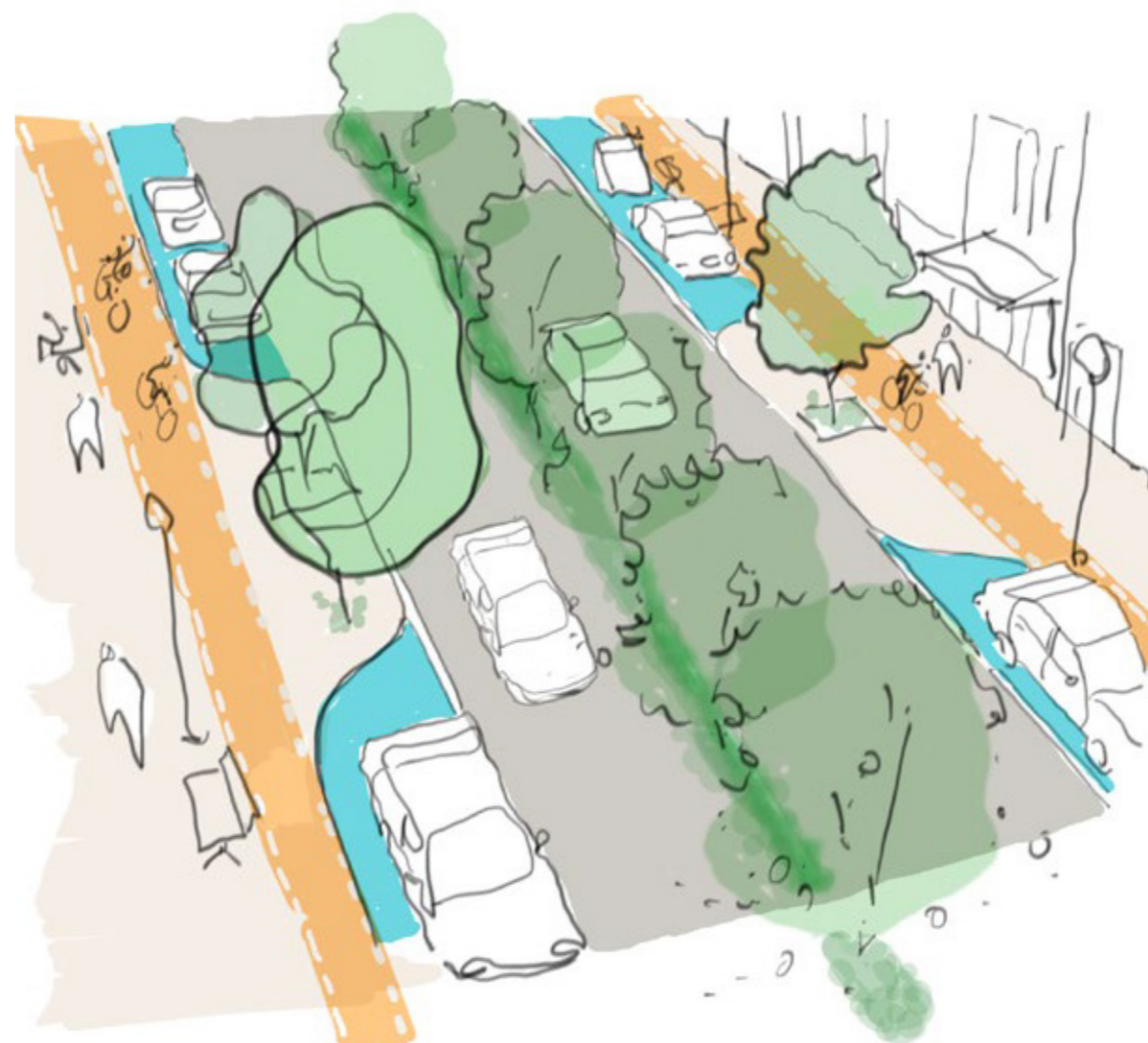
I bottenvåningarna utmed Tegelluddsvägen är det angeläget med en hög entrétäthet och inslag av kommersiella lokaler. På Tegelluddsvägens norra sida finns goda solförhållanden som är gynnsamt för ett offentligt liv.

Att mellanrummen mellan husen är väl avvägda i förhållande till bebyggelsen är en förutsättning för att staden ska vara attraktiv och fungera. Gator ska utformas så att de blir väl gestaltade med goda proportioner så att staden blir vacker, robust och tålig för förändringar över tid.

Ny sektion

Så gott som alla resor innehåller en gångresa, om kortare eller längre sträcka. Att det ska vara lätt att gå är viktigt för att nå stadens rika utbud. Fotgängare bidrar genom sin närvaro i det offentliga rummet till en trygg och intressant utemiljö och en attraktiv stad.

Tegelluddsvägen kan omdanas till att bli mer gångvänlig och attraktiv för fotgängare. Genom att smalna av den befintliga trädplanterade mittremsan kan generösa trottoarer och cykelbanor etableras på gatans båda sidor. Den gröna smalare mittremsan föreslås kompletteras med trädrader på var sida av gatan, för att skapa ett grönt och urbant stadsrum. Gatuträd planteras i gynnsam skelettjord som skapar förutsättning för träden att utveckla sig väl.



Proportionen i Tegeluddsvägens mycket breda gaturum och höga bebyggelse kan förbättras avsevärt om träden tillåts bli rejält stora. Detta är särskilt viktigt om trafikmängden även fortsatt kommer att vara stor. Parkeringsplatser och plats för angöring kan integreras i trädraden.

För att rymma stadens nödvändiga funktioner, såsom cykelparkering, soffor, papperskorgar med mera behövs utöver gångbanan en möbleringszon. Om gångbana ska rymma uteserveringar behövs extra plats till detta. I det fortsatta planarbetet behöver gatans utformning studeras vidare.

Trafikslag

Gång-, cykel- och fordonstråken är separerade i den gemensamma gatumiljön. Gångstråken beläggs på attraktiva och generösa trottoarytor närmast byggnadernas fasader i ett skyddat läge. Där trafikslag korsas, såsom vid övergångsställen, är det önskvärt att använda materialval på markbeläggningen som uppmanar cykel- och fordonstrafiken saktar in. Detta behöver studeras vidare i detaljplane- och genomförandeskedet.

Förstudien har identifierat möjligheten att i framtiden koppla området till den kommande stadsutvecklingen i Valparaiso. Detta kan göras genom Värtavägens förlängning i nord/sydlig riktning mellan fastigheterna Bremen 2 och 4. Det skulle vidare innebära att stadsväven skulle bli mer integrerad och att sdet kollektivtrafiknära läget skulle bli än starkare för båda områden. I Valparaiso planeras det för spårvägshållplats. Kopplingen skulle även innebära att turister och färjeresenärer skulle ha ökade förutsättningar för ett hållbart resande inom Stockholms stad.

En sådan utveckling av Värtavägens förlängning ställer ytterligare krav på att motverka Tegeluddsvägens barriäreffekt - fysiskt och visuellt.



3.6 Fastigheter för utveckling

Inledning

Omdaning av Tegeluddsvägens gaturum, med nya byggrätter i en för innerstaden hög skala, ställer höga krav på utformningen. En långtgående samordning såväl strukturell som arkitektonisk är en förutsättning för att åstadkomma en tät och attraktiv bebyggelseensemble.

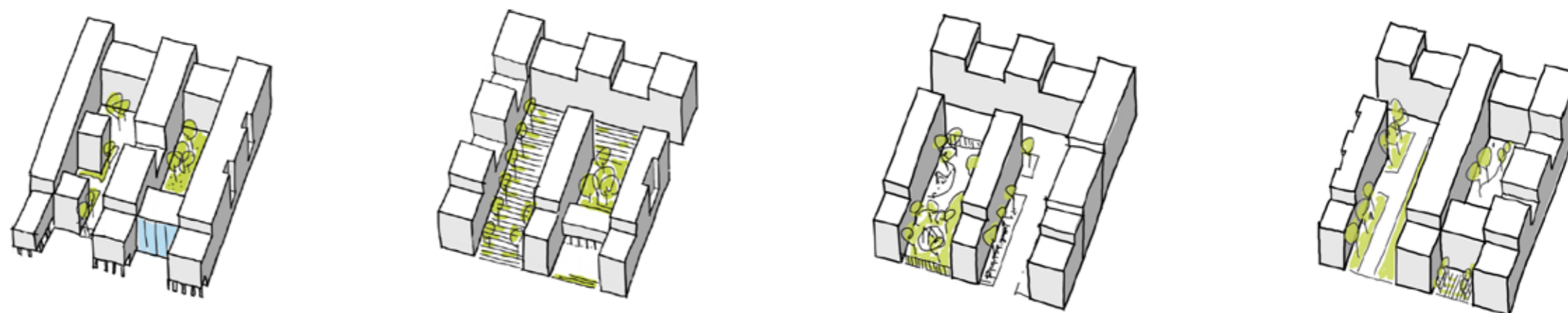
Inom kvarteret Bremen föreslås en lamellstruktur som visar högresta gavlar mot Tegeluddsvägen och Lidingövägen. Bebyggelsestrukturen i förstudien är schematisk och behöver i nästa skede studeras noggrant. Hänsyn behöver tas till ekologiska spridningssamband, buller- och risksituation. Beroende på markanvändning, platsspecifika behov och estetiska preferenser är det nödvändigt med en viss frihet i den kommande bearbetningen. Gavelmotiv med förgårdar får dock inte förvanskas utan ska utgöra utgångspunkt vid fortsatt utveckling inom respektive fastighet.

Inom Smedsbacken föreslås på- och nybyggnad längs Tegeluddsvägen. Det är angeläget att nya byggrätter bidrar till att skapa ett mer livfullt krön på den ensartade lamellen. Hur fasaden mot Tegeluddsvägen ska bidra till ett mer rytmiserat gaturum och svara mot Bremenkvarterets gavelmotiv behöver studeras vidare. Mot kvarterets södra gräns behöver bebyggelsens placering och utformning studeras med hänsyn till ekologiska spridningssamband.

Samfällighetsfastigheten Smedsbacken S:34 föreslås utvecklas till ett torg. En byggrätten som stödjer torgbildningens sociala och kommersiella betydelse kan studeras vidare. Gestaltningen kan ges en friare form och dess placering studeras noggrant utifrån ekologiska spridningssamband.

Parkering och logistik

Föreslagna lösningar för lastning och logistik liksom åtkomst till befintliga garage inom kvarteret Bremen, förutsätter angöring via befintlig tunnel under Lidingövägen. Tillgängligheten till och från befintlig tunnel kan påverka möjligheten att exploatera norra delen av kvarteret Bremen. Det är angeläget att under planskedet studera hur vägen kan flyttas närmare Värtabanans spår i syfte att säkra möjligheten att uppföra nya byggrätter.



Fastighetsägarnas utvecklingsplaner

Humlegården Fastigheter

Verksamhet: Kontor, Bostäder, Centrumv.

Samhällsbyggnadsbolaget

Verksamhet: Kontor, Bostäder

Vasakronan

Verksamhet: Kontor, Bostäder

Svenska Handelsbanken

Verksamhet: Kontor, Centrumv.

Humlegården fastigheter

I strukturplanen är föreslagen tillkommande exploatering för fastigheten Bremen 2 en till- och påbyggnad av låghusdelen i den befintliga byggnaden upp till + 45 m. Idag huserar byggnaden huvudkontor till Länsförsäkringar AB som sitter på ett långt hyresavtal som sträcker sig fram till 2030. Avsikten med den tillkommande exploateringen är att tillföra den nuvarande volymen med ytterligare kontorsareor. Den tillbyggnad som i strukturplanen presenteras på förgårdsmarken kan utöver kontor med fördel inrymma mer utåtriktad verksamhet vilket skapar en mer levande förgård mellan Bremen 2 och Bremen 1.

Den exploatering som visas i strukturplanen avseende marken mellan de befintliga byggnaderna Bremen 2 och Bremen 4 bör prövas för en blandad bebyggelse av kontors- och bostadsinnehållkommande planarbete vilket den genomförda riskutredningen påvisar är möjlig. En viktig aspekt kring denna del i exploateringen är att tillvarata och förstärka den existerande byggnaden Bremen 4:s värden. Utredningar som behöver utföras inför kommande planarbete är exempelvis dagsljus och brand.

Den koppling mellan Värtavägen och Valparaiso som är identifierad i förstudien och strukturplanen går idag rakt över Bremen 4:s mark. Idag används största delen av marken för den identifierade kopplingen till parkering för hyresgästerna inom de två byggnaderna. Därtill går även den enda accessväg till Bremen kvarterets norra del där lastning och lossning samt garageangöring genomförs. I förstudien har en ny tillfart identifierats för att kunna nå Bremen kvarterets norra del genom den tunnel som ansluter från Lidingövägen. I det fall den identifierade "nya tillfartsvägen" från Lidingövägen inte kan genomföras finns risk för negativ påverkan både på ny exploatering inom Bremen 4 och befintliga byggnader i det fall en ny koppling till Valparaiso skapas. Utreds i vidare arbete och i dialog med staden.

Osäkerhet kring ny tillfartsväg enligt ovan samt den fysiska påverkan som en eventuell ny broförbindelse till Valparaiso kan göra på befintliga byggnader i Bremen 2 och 4 och dess verksamhet, föranleder att betona vikten av att värna de existerande byggnadernas kvaliteter vid fortsatt utveckling och exploatering av fastigheterna.

Öster om Bremen 4 mellan byggnad och Finlandsparken visar strukturplanen en möjlig bygggräns vilken skulle kunna innehålla bostäder eller centrumverksamhet. Förutsättningarna för denna exploatering påverkas bl a av förutsättningar givna av ekologiska spridningssamband vilket i viss mån kan påverka möjligheten att införlivas helt i aktuell struktur med gavelmotiv mot Tegelluddsvägen. Det bör beaktas att det kan krävas ett friare förhållningssätt till strukturen i geometri och volym under fortsatt utveckling för att tillgodose detta.

Ett kommande planarbete för fastigheterna Bremen 2 och Bremen 4 kan komma att påbörjas tidigast om 1-5 år. Den långa tidsaspekten 5 år är kopplad till rådande interna omständigheter för fastigheterna, t ex aktuella hyreskontrakt och fastighetsägarens interna ambitioner kring tidplan för utveckling. Den korta tidplanen, 1 år, är påverkat av om yttre omständigheter kräver en tidigare inledning av fastighetsutvecklingen, t ex utvecklingen av Valparaiso och den eventuella nya brokopplingen dit.

Samhällsbyggnadsbolaget

Byggnadsbeståndet idag i Bremen 3 skiljer sig i struktur och höjd i förhållande till övrig bebyggelse i Bremen-kvarteren. Befintlig lamellbyggnad är placerad med sin långsida längs Tegelluddsvägen och är ca 10 m högre än övriga byggnader (ca +55).

Fastigheten är utsatt ur risk- och bullersynvinkel med dess omedelbara närhet till Lidingövägen och Hjorthagsmotet. Dessa förutsättningar gör att Bremen 3 är utmanande att införliva i för övriga Bremen-kvarteren aktuell struktur, och det bör beaktas att detta kan kräva ett friare förhållningssätt till strukturen. Detta för att i största möjliga omfattning medge bostäder på fastigheten.

Byggnadsvolymer i Kv Bremen 3 har med sitt läge närmast Lidingövägen en funktion som annonsering och port in till Tegelluddsvägen. Detta kan vid vidarebearbetning beaktas i arkitektur och volym.

Tidsperspektiv:

Då det är osäkert hur lång tid detaljplanarbetet kommer ta, samt hur befintlig hyresgästs lokalbehov i Bremen 3 ser ut på längre sikt, vill man från SBBs sida inleda planarbetet så snart som möjligt. Detta för att kunna vara flexibel

och kunna tillmötesgå befintlig hyresgäst om de vill ha större ytor och i samband med en sådan tillbyggnad genomföra resterande del av detaljplanen med lokaler för centrumverksamhet och bostäder.

Vasakronan

Befintlig fastighet, Bremen 1, är fem våningar varav två våningar ligger i suterräng. Planarean är ca 7000 kvm BTA vilket innebär stora mörka areor. Befintlig fastighet är idag till största del uthyrd till TV4, där mörka delar används som studios.

En utveckling av fastigheten kräver rivning av de stora mörka areorna för att skapa ljusa bostäder och kontor. De två suterrängvåningarna kvarstår vid rivning och används för husens teknik samt parkering som nås från bangårdssidan. Om möjligt kan stommen för suterrängvåningarna förstärkas och återanvändas för att därpå utforma bostäder och kontor.

För att minska störning på bostäder kommer kontor förläggas mot bangården i norr samt få en flygel med entrékontakt mot Tegelluddsvägen. Kontoret får på så sätt en L-form. Bostäder förläggs i de två återstående flyglarna som sammankopplas indraget från Tegelluddsvägen. Vistelseytor utomhus skapas mellan flyglarna. Den västra flygeln behöver samordnas med fastigheten Bremen 3. Beroende på behandling av störningseffekter kan bostäder och kontor omdisponeras. Handel och restauranglokaler placeras på entréplanet mot Tegelluddsvägen där flyglarna går ut över den befintliga förgårdsmarken.

Husen ska byggas hållbart med så låg CO₂-påverkan som möjligt. Solpaneler på tak och integrerat i fasader som är solbelysta ska ge energi åt byggnaderna. Takterrasser ska omges med sedumtak för minskad uppvärmning samt fördröjning av dagvatten. Övriga dagvattenåtgärder studeras vid detaljplanprocessen. Blandning av arbetsplatser och bostäder kommer skapa liv över dygnets timmar och göra området attraktivt och tryggt.

Svenska Handelsbanken

Den befintliga bebyggelse typologin inom Smedsbacken 25 utgörs av storskaliga lamellvolymer placerade på och/eller i anslutning till en utbredd lågdel. Smedsbacken 25 omgärdas i söder och öster av en samfällighet (Smedsbacken S:34) bestående av naturmark och parkeringsyta

och saknar idag bebyggelse.

Verksamheten består idag av kontorslokaler för Svenska Handelsbankens verksamhet. De har som målbild att samla ytterligare ett antal större enheter som samverkar inom dess koncern till Smedsbacken 25. För att klara detta behöver tillföras kontorsyta så att hela anläggningen inklusive befintligt kan husera ca 3500-4000 medarbetare, vilket innebär en tillkommande exploatering ljus kontorsyta om ca 25 000 kvm. Verksamheten består till största delen av kontorsarbetsplatser och en större konferensanläggning men ambitionen är att anläggningen även skall innehålla en del publika lokaler motsvarande caféfaciliteter och gym för att bidra med publikt liv till gatuplan mot Tegelluddsvägen. Dock är detta förbehållet av att tillkommande kontorsyta för kärnverksamheten räcker till i övriga delar av framtida anläggning.

I strukturplanen anpassas föreslagen tillkommande bebyggelse till befintlig struktur med en orientering i öst-västlig riktning i Tegelluddsvägens längsriktning, dels i direkt anslutning till gatan och dels i fastighetens södra del mot den gröna sluttningen och Gärdeshöjden. Dessa större volymer kopplas samman av tvärgående länkbyggnader för att knyta samman kontorsytorna med varandra.

Stor del av Smedsbackens tillkommande volymer är placerad på befintlig stomme och intill en brant sluttning. I och med detta, och det faktum att fastigheten är placerad intill naturmark som kan utvecklas som förstärkningszon för ekologisk spridning behöver fördelning och anpassning av byggnadsvolymer beaktas och studeras vidare i detaljplanarbetet.

Access till befintlig lastningsfar och garage inom fastigheten Smedsbacken 25 ligger kvar i läge med entré från Tegelluddsvägen i fastighetens östra hörn och utfart mot Värtavägen i den västra delen av fastigheten.

Fastighetsägaren har som plan att flytta in i de nya lokalerna Q2/Q3 2025. Tidplanen för projekt och genomförande är väldigt snäv på grund av tidslängder i nuvarande hyresavtal i de fastigheter som verksamheterna skall flytta ifrån. Därför är vikten av att planarbetet igångsätts i det närmaste omedelbart av yppersta vikt.

4 Utredningar

4.1 Ekologiutredning

Området

Aktuell plats angränsar till Nationalstadsparken, där området Ulriksdal - Haga - Brunnsviken - Djurgården sedan år 1995 utgör nationalstadspark av riksintresse. Inom Nationalstadsparken är det historiska landskapets natur- och kulturvärden skyddade från exploateringsåtgärder genom ett särskilt lagskydd i miljöbalkens 4 kap 7§. Skyddet rör också åtgärder utanför Nationalstadsparkens område vilka påtagligt kan skada dessa natur- och kulturvärden. Inom Nationalstadsparken utgör eklandskapet en särskilt skyddsvärd biotop, med många arter knutna till sig. Parken omfattas av en vård- och utvecklingsplan beslutad av Länsstyrelsen i Stockholms län (Länsstyrelsen Stockholm 2012). Vårdplanen anger att:

”Gärdesstaden och Ladugårdsgärdet utgör en viktig spridningszon mellan Norra och Södra Djurgården. Under de senaste hundra åren har den dock successivt försvagats och är därför mycket sårbar för ytterligare förlust av naturmark. Denna smala midja är också beroende av dynamiken utanför parkens gräns. Norr och söder om detta område, finns ett stort antal grova ekar som förstärker eklandskapet och arternas spridningsmöjligheter”.

Naturvärden

Någon naturvärdesbedömning, NVI enligt SIS, eller artinventeringar, har ännu inte utförts. Ekolog har besökt platsen och gjort en översiktlig bedömning av värden och känslighet (Ekologigruppen). Naturvärden finns främst knutna till de stora solitära ekarna i området, ekarna i Finlandsparken, samt lövskogen i branten mot söder mot Smedsbacksgatan. Områdets ekmiljöer har tidigare kända naturvärden, bland annat baserat på trädens höga ålder och storlek, förekomst av hålträd, mulm (trämjöl i ihåliga träd). Ett flertal analyser har visat på områdets funktion som del av ekologiska spridningssamband, bland annat Stockholms habitatnätverk för eklevande insekter och analys av regionala samband för

ek. Nationalstadsparken och angränsande ekmiljöer har en viktig funktion för ek- och ädellövmiljöer, även ur ett länsperspektiv.

Lagskydd

● Kungliga Nationalstadsparken, se inledande avsnitt.

● Särskilt skyddsvärda träd (grova träd, gamla träd eller träd med hål) omfattas av samrådspått med länsstyrelsen om de riskerar påverkas.

● Enskilda träd och trädmiljöer kan hysa arter som omfattas av artskyddsförordningen (bl.a. fåglar och fladdermöss).

● Trädrader och alléer kan omfattas av biotopskydd.

Hänsyn och känslighet

Ekar är mycket känsliga för påverkan på rötter genom schakt och kompaktering av jorden från tunga maskiner. Skyddszon kring ekar behövs, motsvarande cirka 10 x trädets diameter, ofta ett antal meter utanför trädkronan. Ekar kan också påverkas negativt av kraftig skuggning från byggnader, eller annan vegetation. Arborist med kunskap om träd i urbana miljöer bör samverka med ekolog i fortsatt planering, i det fall ekar eller andra stora träd berörs. Visuella gröna samband mellan ekområden behöver bevaras och gärna förstärkas för att bibehålla områdets ekologiska funktion. I värdekärnorna, främst Finlandsparken och den skogsklädda branten i södra delen, finns möjlighet att höja kvaliteten för biologisk mångfald, och även för sociala värden, genom iordningsställande och naturvårdsskötsel. I anvisningar för skötsel bör ekolog eller motsvarande med kunskap om ek-skötsel medverka. Genom att utveckla idag hårdgjorda ytor till parkmark/grönyta med nya ekar skulle förstärkning också kunna ske.

En grönare Tegeluddsvägen med fler trädrader,

och samt gröna väggar och tak på nya byggnader skulle vara positiva åtgärder, bland annat för ekosystemtjänster och som ersättning eller komplement till de urbana grönytor som finns idag. Nya unga träd och planteringar kan ur ekologisk synvinkel dock inte likställas med betydelsen av redan befintliga gamla ekar och uppvuxen vegetation, eller funktion i upprätthållande av samband mellan ekområden. För eklevande arter behövs ofta ekar som är betydligt över 100 år gamla, där olika småmiljöer har hunnit utvecklas, t.ex hål och död ved. För framtiden är det dock även av vikt att nya ekar kan växa upp och på sikt komplettera de gamla ekar som finns idag. Aktuell plats, direkt i anslutning till Nationalstadsparkens smala midja, är av stor betydelse ur spridnings-hänseende, och eventuell negativ påverkan och risk för påtaglig skada på riksintresset behöver därmed studeras noga, och kommer utvärderas av bland annat länsstyrelsen och miljöförvaltningen i samband med utveckling av platsen.

Miljöförvaltningen underlag för miljö- och hälsofrågor Dnr 2021-1684

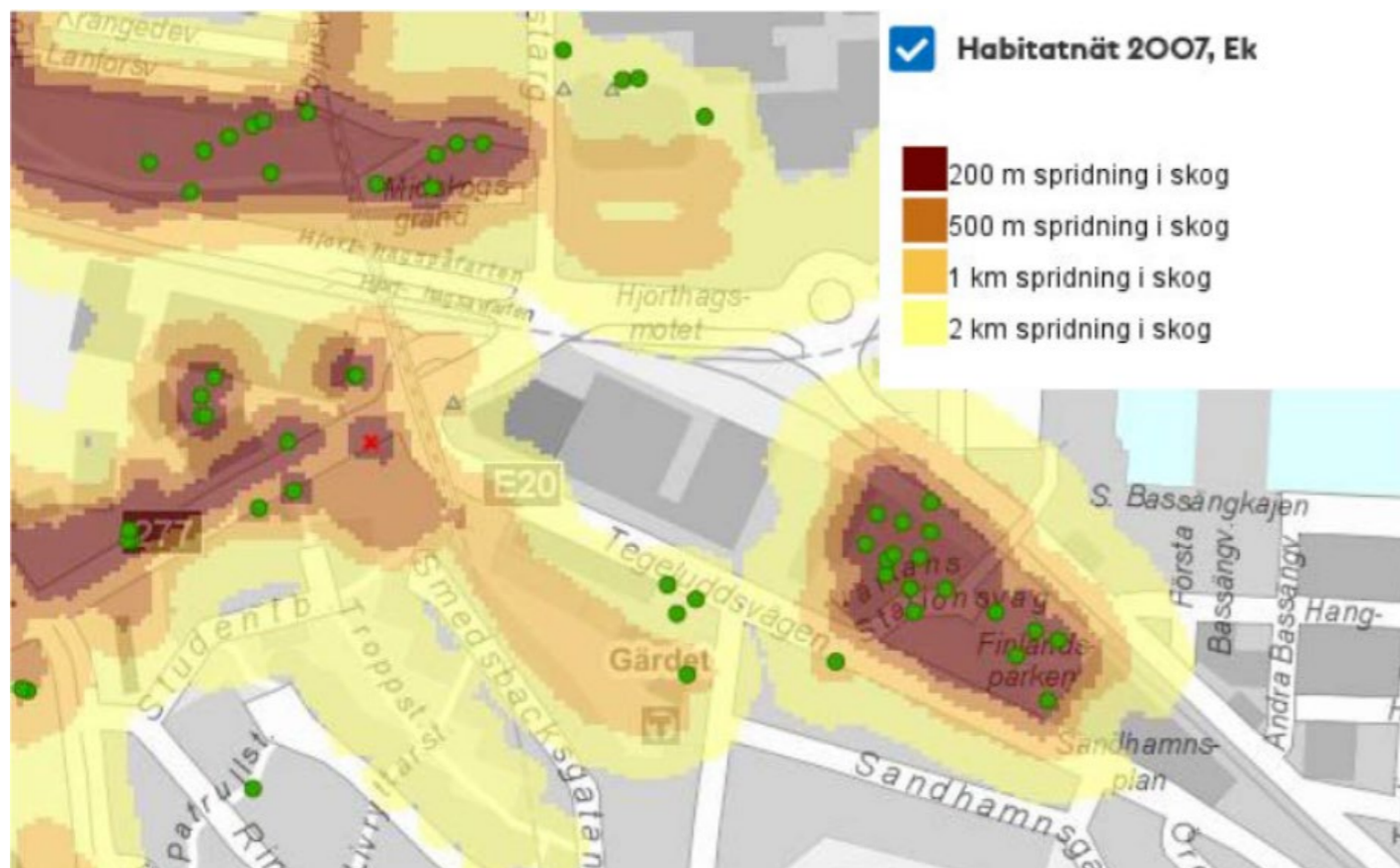
”Det bör göras en konsekvensanalys om kommande planförslag går att genomföra utan att funktionen livsmiljö för skyddsvärda arter går förlorad. Om det inte sedan tidigare finns en naturvärdesinventering (NVI) för Finlandsparken så föreslår Miljöförvaltningen att en sådan görs på fältnivå enligt SIS standard SS 199000:2014 med detaljeringsgrad Medel med tillägget naturvärdesklass 4. Miljöförvaltningen rekommenderar även tilläggen Fördjupad artinventering avseende eklevande arter samt fladdermöss. Inventeringen ska redovisa eventuell förekomst av skyddsvärda träd.”

”SIS standarden bör kompletteras med en redovisning av spridningssamband och landskapselement som har betydelse för ekologiska spridningsfunktioner i den gröna infrastrukturen och aktuella habitatnätverk.

Kompletteringen bör göras genom

● En landskapsanalys/konnektivitetsanalys. Analysen bör tydligt beskriva metod och källor, eftersom det saknas standard för hur sådana ska göras.

● Redovisa lämpliga förstärkningsåtgärder samt kompensationsåtgärder för den oexploaterade marken som tas i anspråk.



4.2 Riskutredning

BREMENFASTIGHETERNA

Bremenfastigheterna ligger inom stadsdelen Ladugårdsgärdet. Bremenfastigheterna omfattar fyra separata fastigheter, Bremen 1, Bremen 2, Bremen 3 och Bremen 4. Idag inrymmer byggnaderna kontorsverksamheter men avsikten är att utveckla fastigheterna med bostäder och hotellverksamhet. Planerad fastighetsutveckling kräver nya detaljplaner. Det finns idag inga representativa tider vad gäller planerad byggstart och inflyttning. Detaljplaner planeras först vara färdiga efter 2025.

Föreliggande riskutredning innebär en utredning av risker som kan medföra negativ påverkan på människor som befinner sig inom och i närhet till detaljplaneområdet. Rapportens övergripande syfte är att uppfylla de krav på riskhantering som ställs i Plan- och bygglagen. Riskbedömningen ska därmed ses som en rekommendation utifrån rådande lagstiftning och riktlinjer och verka som ett beslutsunderlag inför beslutsfattande om markanvändningen enligt planerad fastighetsutveckling är lämplig avseende människors hälsa.

Den riskexponering som berör Bremenfastigheterna har identifierats komma från transporter av farligt gods på närliggande transportleder för väg och spårtrafik. Stora förändringar i närområdet kommer ske som en följd av stadsutvecklingen inom Norra Djurgårdsstaden. Förändringarna medför att befintliga verksamheter som genererar farligt godstransporter kommer att avvecklas och flyttas till andra platser.

Utförd riskanalys påvisar att den samlade riskexponeringen för människor inom Bremenfastigheterna i framtiden kan förväntas vara mycket låg. Godtagbara individ och samhällsrisknivåer är att förväntas. I jämförelse med den riskbild som varit förknippad med fastigheterna tidigare förväntas betydligt mer gynnsamma riskförutsättningar.

Förväntad riskbild bedöms skapa förutsättningar för att utveckla Bremenfastigheterna med mer känslig verksamhet såsom bostäder och hotell inom länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd. Planerad utveckling är i linje med de förändringar som Stockholm stad föreslår inom ramen för Norra Djurgårdsstaden.

Utmärkande utifrån ett riskhanteringsperspektiv

är de korta skyddsavstånd som planeras till Tegeluudsvägen och industrijärnvägsspåren. Beaktat att farligt godsflödet på dessa transportleder är och förväntas vara mycket begränsat/helt obefintligt är bedömningen att en robust riskbild över tid ändå kan säkerställas. Detta i enlighet med Stockholm stads planer att avveckla Tegeluudsvägen som sekundär led för farligt godstransporter.

Slutsatsen är att planerad fastighetsutveckling är möjlig att genomföra utifrån ett riskhanteringsperspektiv.

Inga särskilda säkerhetshöjande bedöms nödvändiga för att säkerställa godtagbara risknivåer. Utifrån ett kostnad/nytta-perspektiv samt för att tillskapa en robust riskbild som är okänslig över tid rekommenderas att följande säkerhetsåtgärder beaktas och analyseras i det fortsatta planarbete:

- Byggnader placeras på avstånd om ca 10-15 meter från närmsta industrijärnvägsspår (spårmit).
- Ytor utomhus mellan Bremenfastigheterna och spårområdet/Norra länken bör utformas för att ej uppmuntra till stadigvarande vistelse.
- Fasader som vetter mot spårområdet/Norra länken bör utformas i obrännbart material (A-klass) alternativt i material som förhindrar vidare brandspridning i minst 30 minuter (konstruktion motsvarande lägst brandteknisk klass EI 30 som utförs i ytskikt klass B-s1,d0 anbringat på material i klass A2-s1,d0 eller på beklädnad i klass K210/B-s1,d0 (tändskyddande beklädnad). Sida 3 (47)
- Glaspartier i fasad som vetter mot spårområdet/Norra länken bör inom 20 meter från närmsta industrijärnvägsspår utformas för att klara en temperatur om 300 under minst 30 minuters tid. Detta kan uppfyllas via en glasuppbyggnad innehållande en glasruta i härdat glas om minst 6 mm tjocklek med verifierande egenskaper.
- Friskluftsintag bör placeras högt och på sida mot Tegeluudsvägen, d.v.s. bort från spårområdet/Norra länken.
- Byggnader bör utformas med entréer mot annan sida än spårområdet/Norra länken.
- Då bostäder klassas som mer känslig bebyggelse än t.ex. kontorsbebyggelse bör möjligheterna att förlägga kontorsverksamhet eller annan mer okänslig verksamhet i de byggnadsdelar som planeras närmast spårområdet/Norra länken ses

över i det fortsatta planeringsarbetet.

• Sett till befintliga marknivåer och trafikplatsen som delvis kapslar in Norra länken bedöms det exempelvis positivt om de under våningarna (ca 10-15 meter upp från marknivå för spårområdet till höjd ovan trafikplatsen) som vetter mot spårområdet/Norra länken planeras och nyttjas för okänslig verksamhet såsom parkering, teknikutrymmen, återvinningsrum m.m.

När planarbetet framskridit längre och mer exakta detaljer finns fram kring förutsättningar och detaljplanernas innehåll rekommenderas en översyn av föreliggande riskutredning. Detta i syfte att aktualitetspröva riskutredningen och verifiera förväntad riskbild utifrån mer detaljerad information.

SMEDSBACKEN 25

Handelsbanken fastighet AB har för avsikt att inom Kv. Smedsbacken 25 att utöka den befintliga kontorsbyggnaden. Byggprojektet innefattar en total renovering av befintligt kontorsbyggnad med tillbyggnad av ett nytt plan samt utveckling av två nya volymer som kommer byggas samman med den befintliga byggnaden. Inflytt är planerad till år 2025.

Föreliggande riskutredning innebär en utredning av risker som kan medföra negativ påverkan på människor som befinner sig inom och i närhet till detaljplaneområdet. Rapportens övergripande syfte är att uppfylla de krav på riskhantering som ställs i Plan- och bygglagen. Riskbedömningen ska därmed ses som en rekommendation utifrån rådande lagstiftning och riktlinjer och verka som ett beslutsunderlag inför beslutsfattande om markanvändningen och den tilltänkta utbyggnaden av Handelsbankens fastighet är lämplig avseende människors hälsa.

Ur risksynpunkt är planområdet Smedsbacken 25 beläget relativt skyddad från riskfylld verksamhet. Den riskexponering som föreligger har identifierats komma från transporter av farligt gods på Tegeluudsvägen. Tegeluudsvägen ligger i direkt anslutning till planområdet och utgör en sekundär led för transport av farligt gods. Det farligt gods som potentiellt kan transporteras på leden har verksamheter belägna i Frihamnen och Loudden som destination. Stora förändringar i närområdet som har bäring på transportflödet av farligt gods på Tegeluudsvägen kommer att ske som en följd av stadsutvecklingen inom

Norra Djurgårdsstaden. Befintliga verksamheter som genererar farligt godstransporter kommer att avvecklas och flyttas till andra platser. I enlighet med Stockholm stads planering är det vidare troligt att farligt gods helt kommer sluta framföras på Tegeluudsvägen och istället ledas till närliggande Södra Hamnvägen. Mot denna bakgrund förväntas de risker förknippade med transport av farligt gods på Tegeluudsvägen enbart föreligga under en kortare tid.

För att bedöma riskbild som transporter av farligt gods ger upphov till har kvantitativa frekvensberäkningar genomförts. Utgångspunkt har tagits i tillgänglig statistik av nuvarande transportmängder och typ av farligt gods. De trafikala förutsättningarna på Tegeluudsvägen (låg hastighet och låg risk för våldsam kollision) samt det relativt låga totala transportarbetet resulterar i att riskerna förknippade med farligt godsolyckor är ringa. Detta åskådliggörs av redogjord individriskprofil som tydliggör att acceptabla risknivåer kan förväntas i den direkta närheten av Tegeluudsvägen. En kvalitativ bedömning av samhällsrisk har vidare gjorts med avseende på möjliga olycksscenarioer och hur denna kan förväntas påverkas av planerad ombyggnation. Av bedömningarna går att utläsa att samhällsrisknivåerna är att betrakta som acceptabla. Eftersom tillkommande våningsplan ligger på hög höjd ovanför marknivå och utbyggnad sker bakom de befintliga delarna av kontorshuset bortifrån Tegeluudsvägen bedöms planerad ombyggnad ha en mycket liten påverkan på samhällsrisk.

Slutsatsen är att planerad ombyggnation är möjlig att genomföra utifrån ett riskhanteringsperspektiv. I enlighet med gällande detaljplan är det föreskrivet att byggnadens samtliga våningsplan ska förses med brandsprinkler. Denna planbestämmelse föreslås kvarstå, med förtydligandet att skyddsbestämmelsen ska omfatta befintliga och nya lokaler som vetter direkt mot Tegeluudsvägen. Utifrån ett kostnad-/nyttoperspektiv rekommenderas vidare att nya friskluftsintag vänds bort från Tegeluudsvägen, att ny fasad utförs i obrännbart material (yttre ytskikt av brandteknisk klass A), samt att en alternativ utrymningsväg som ej direkt vetter mot Tegeluudsvägen anordnas från bottenplan. Detta i ett led att minimera risken att allvarliga konsekvenser uppstår inom planområdet vid en farligt godsolycka.

