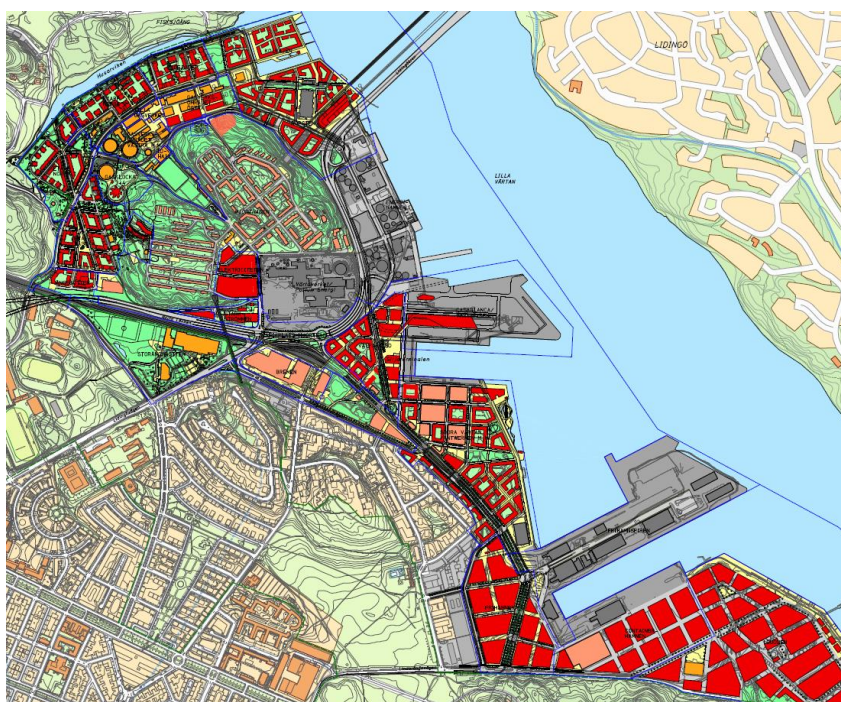


# Stadsutveckling i Södra Värtan, Norra Djurgårdsstaden

## Bakgrund

Södra Värtan är ett delområde i Norra Djurgårdsstaden, som är Sveriges största stadsutvecklingsområde och sträcker sig från Husarviken i norr, över Värtahamnen och Frihamnen, till Loudden i söder. Norra Djurgårdsstaden kommer att få minst 12 000 nya bostäder och ca 30 000 nya arbetsplatser, med tillhörande social och kommersiell service och erforderlig infrastrukturutveckling. Stadsdelen, som finns i ett av Stockholms bästa lägen i gränslandet mellan stenstad och natur vid Lilla Värtans vattenrum, kommer att bli en levande och vital del av staden. Hela området bedöms vara färdigutvecklat till 2030.

Stor uppmärksamhet kommer att riktas mot Norra Djurgårdsstaden då stadsdelen ska visa vägen mot en hållbar framtid. Norra Djurgårdsstaden är utpekad som ett av Stockholm Stads miljöprofilområden där särskilda satsningar ska göras för att stimulera till och utveckla nya lösningar och metoder för en hållbar stadsutveckling. Erfarenheterna ska även komma andra utvecklingsprojekt till del. Samtidigt är området ett av 18 utvalda projekt i världen för en klimatpositiv utveckling, utvalt av Clinton Climate Initiative for Positive Development. Detta innebär att hållbarhetsfrågor kommer att tillmätas stor betydelse vid de fortsatta program- och planarbetena för att säkerställa att hållbarhetskraven för Norra Djurgårdsstaden uppfylls.



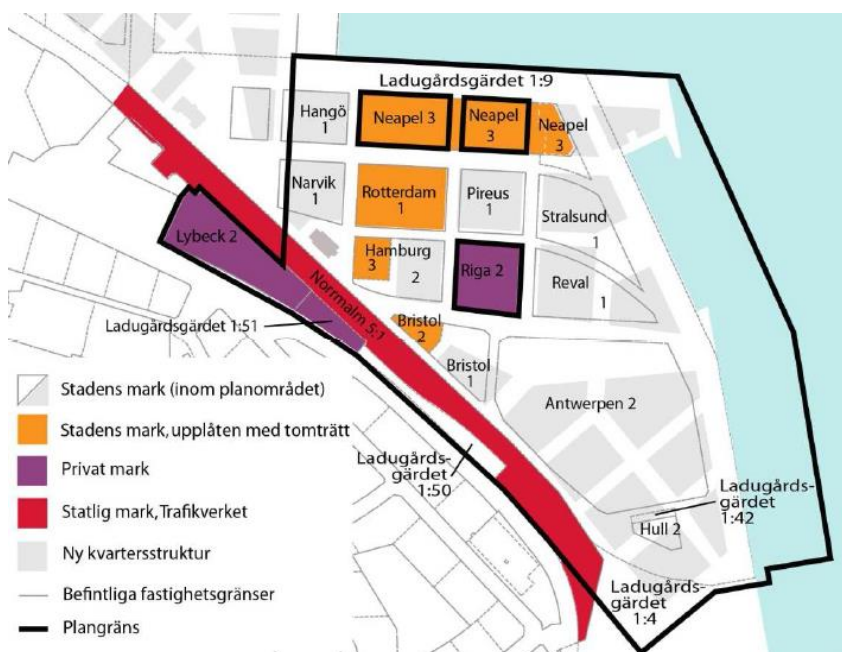
*Planöversikt Norra Djurgårdsstaden, juli 2015*

Som en del av Norra Djurgårdsstaden ska Södra Värtan, beläget mellan Värtapiren och Frihamnspiren, utvecklas till en attraktiv stadsdel med blandade funktioner som kontor, bostäder, handel och service, samordnat med bevarande och utveckling av befintlig färje- och kryssningsverksamhet.

Värtahamnen anlades i slutet av 1800-talet och utvecklades successivt under 1900-talet parallellt med Frihamnen till ett betydande område för godshantering, färjetrafik och olika typer av industrier. Över tid har områdets karaktär förändrats från att ha varit en levande hamnmiljö till att vara en storskalig hamnanläggning. Under de senaste årtiondena har de sista kvarlevorna av den tidigare hamnverksamheten inom Södra Värtan i stort försvunnit, då oljecisterner och lagerbyggnader har rivits. 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.

## Området i kommande detaljplaner

Stora delar av den mark som frigjorts används nu som parkering och traileruppställning i väntan på Södra Värtans vidare utveckling. Planområdets avgränsning och markägoförhållanden framgår av bilden nedan. Vissa kontors- och industribyggnader kommer att rivas till förmån för kommande stadsutveckling. Befintlig bebyggelse som ska bevaras är kommersiell bebyggelse i områdets norra och västra delar samt två kulturhistoriskt värdefulla byggnader.



*Planområdet och markägoförhållanden*

Området, som mestadels är plant, vänder sig mot Lilla Värtans vattenrum och i väster finns Gärdesberget som bildar en ryggbakgrund mot hamnen. I den södra delen av

området (Antwerpen 2) finns bergrum som tidigare användes för oljeförvaring. Bergrummen, vilkas taknivå är ca 20 m under havsnivån, har sanerats till vad som bedöms vara en acceptabel nivå. Staden kommer att bekosta och utföra eventuella saneringsåtgärder av marken i området. Värtabanan och bangården Värtan Östra löper väster om området idag. Staden och Trafikverket för en dialog för hur denna bangård ska läggas ned. Nedläggning av bangården beräknas kunna ske 2020, då containerhamnen intill Loudden har flyttat.

## **Syfte med stadsutvecklingen**

Stadens planerade utveckling av området beskrivs i ett fördjupat program som stadsbyggnadskontoret tog fram till ett samråd 2012. I oktober 2015 påbörjades formellt detaljplanarbetet då en start-promemoria behandlades i stadsbyggnadsnämnden. Däremellan tillämpades parallella uppdrag för att välja ut ett arkitektkontor som skulle ta fram en förstudie till detaljplanarbetet. Detta vann AIX Arkitekter som tillsammans med AJ Landskap, Trivector Traffic och Structor Akustik tog fram den förstudie som ligger till grund för planförslaget. Planen syftar till att omvandla området till en integrerad del av staden genom att nya gator och stråk förbinder Södra Värtan med Frihamnen, Gärdet och övriga delar av Norra Djurgårdsstaden i norr. Området får en hög bebyggelsestäthet och bedöms innehålla 1500-1700 bostäder och ca 90 000 kvm tillkommande lokaler för förskolor, kontor, handel och centrumfunktioner. Kommersiella lokaler planeras längs huvudstråken i området samt i strategiska hörnlägen. Blandningen av kontor, bostäder och lokaler ger goda förutsättningar för en levande stadsdel.

## **Struktur och innehåll**

Strukturen utgår från de befintliga byggnaderna och kajerna samt sträckningen för Södra Hamnvägen och bangården Värtan Östra. För den norra delen ger detta en rakt nord-sydlig och öst-västlig orientering av kvarteren medan kvarteren i den södra delen placeras längs med Södra Hamnvägen och bildar något vridna kvarter som avslutas med oregelbundna kvarterslängder mot kajen.



*Illustrationsplan, AIX Arkitekter och Andersson och Jönsson Landskapsarkitekter*

De nya gatorna från Södra Hamnvägen leder ner mot vattnet, området får på så vis en stark vattenkontakt i en lättorienterad struktur. Stadsdelen utformas med tydliga stadsrum, det största är det centralt placerade torget som gradvis övergår till park ut mot vattnet. Den långa kajen utvecklas till ett upplevelserikt promenadstråk, som i norr vidgas till ett bryggbad som kommer att bli en viktig målpunkt i stadsdelen.

Bebyggelsen utformas i en tät kvartersstruktur för att ge skyddade, tysta sidor mot buller från både gatu- och färjetrafiken. I och med detta möjliggörs ett stort antal bostäder inom planområdet. Mot hamnbassängerna, och tillagda färjor, i norr och söder uppförs kontor för att klara bullerkraven och bebyggelsen ges en högre höjd för att skärma bakomliggande bebyggelse från störande ljud. De flesta tillkommande kvarteren innehåller i övrigt bostäder där handel och service inryms i bottenvåningarna. Förskolor lokaliseras i bottenvåningar eller friställs i lägre byggnader. I nordost intill kajerna uppförs ett högre kontorshus i cirka 25 våningar. Mellan Södra Hamnvägen och det centrala torget planeras en byggnad med kontor och lokaler för publika verksamheter.

Utformningen tar avstamp i de stadsbyggnadsprinciper som formulerats i ”Hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden”, t.ex. att funktioner ska blandas på kvartersnivå, fastighetsindelningen ska vara småskalig samt att bebyggelsen ska ha aktiva bottenvåningar.

## **Skala**

Kvarter och gaturum utformas utifrån den mänskliga skalan för att skapa attraktiva miljöer för boende, arbetande och besökare i stadsdelen. För att åstadkomma en hög utnyttjandegrad och samtidigt behålla den mänskliga skalan ska en variation i höjdskala inom respektive kvarter finnas. Kring det centrala offentliga rummet, Värtanparken och Värtantorget, håller bebyggelsen en höjd om cirka 5 våningar för att skapa ett solbelyst och generöst offentligt rum. Närmast huvudgatan Södra Hamnvägen och mot kajen föreslås husen ha en höjd om cirka 7-8 våningar för att tydligt möta de storskaliga öppna rummen. Mot hamnbassängen i norr och söder uppförs kontorsbebyggelsen i cirka 10-12 våningar för skydd mot buller från fartygen. Den ca 25 våningar höga kontorsbyggnaden i norr möter kajpromenaden och kommer att utgöra en fond för denna.

## **Gestaltungsprinciper**

Bebyggelsen inom området ska vara variationsrik och i material och utformning anknyta till hamnkaraktären i området. Variation skapas genom att markanvisningar sker till ett stort antal exploatörer och genom att bebyggelsen inom varje markanvisad enhet delas upp i olika höjder samt i varierande material, kulör eller uttryck.

Genomtänkt utformning av områdets bottenvåningar är av största vikt för att skapa upplevelserika miljöer att röra sig i. Bottenvåningarna med kommersiella lokaler ska utformas för största möjliga kontakt med det utanförhögskiljande offentliga rummet. Entréer ska placeras tätt och mot gatan för att bidra till öppna och levande bottenvåningar samt vara tydliga. Bostadsentréer ska vara genomgående mellan gata och gård. Garagenedfarter ska ges en omsorgsfull utformning. Gestaltungsprinciperna kommer att preciseras inför att de parallella uppdragen startar våren 2016.

Den nya bebyggelsen utformas i en tät struktur vilket ger ett effektivt markutnyttjande men det är då extra viktigt att nyttja alla ytor optimalt för att skapa kvaliteter. Taken ska ses som en resurs och ska i delar av kvarteren utformas med takterasser som komplement till gårdarnas vistelseytor. På tak och gårdar ska goda förutsättningar ges för ekosystemtjänster genom bl.a. plats för trädgårdar och odling som bidrar till en hög biologisk mångfald. För att säkerställa en grönskande närmiljö ska poängsystemet ”Grönnytefaktor” tillämpas.

## Service

Enligt stadsdelsförvaltningens prognos finns det behov av ca 20 förskoleavdelningar inom planområdet. Samtliga förskolor ska ha egna gårdar på kvartersmark alternativt samutnyttjas med bostadsgårdar. Någon grundskola är för närvarande inte planerad inom planområdet. Utbildningsförvaltningen planerar att tillgodose skolbehovet i en ny planerad skola i Gasverksområdet och på sikt en ny skola i Loudden.

Kommersiell service finns idag i form av en större matbutik i området. En centrumbyggnad med inslag av handel planeras intill det nya torget och övriga kommersiella lokaler för handel, restauranger samt annan service inryms i bottenvåningar.

## Trafik och parkering

Planeringen av Södra Värtan utgår från hållbart resande där gående, cyklister och resor med kollektivtrafik prioriteras framför biltrafik. I området planeras för en hög cykelparkeringsnorm och cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet och lätta att nå. Planområdet har redan idag relativt god kollektivtrafikförsörjning i form av stadsbuss och tunnelbanestation som nås inom 10-15 minuter. Ny kapacitetsstark kollektivtrafik i form av buss eller spårvagn och båttrafik kommer att ytterligare förbättra möjligheterna att resa kollektivt. Södra Hamnvägen kommer att utgöra den viktigaste länken för fordonstrafik i området, särskilt för hamntrafik mellan Frihamnen och Norra Länken i tidvis höga flöden. Mellan Frihamnen och Norra Länken förekommer transporter av farligt gods. Planstrukturen innebär att Tegeluuddsvägen förbinds med Södra Hamnvägen i en ny korsning vid det nya torget.

En grundförutsättning i Södra Värtan är att nya parkeringsgarage för bilar ska vara tillgängliga för allmänheten. Det ger en möjlighet att samnyttja parkeringsplatserna och på så sätt bygga färre platser i området som nyttjas mer effektivt. All bilparkering, förutom angöring och allmän parkering för funktionsnedsatta, ska lösas på kvartersmark. Som utgångspunkt för bostäder gäller 0,56 platser/lägenhet inklusive besöksparkering. För kontor gäller 0-4 platser/1000 kvm BTA (bruttoarea) och för handel 0-6 platser/1000 kvm BTA. Poängsystemet ”Mobilitetsindex”, en tillämpning av stadens nya riktlinjer ”projektspecifika och gröna parkeringstal”, används för att säkerställa hållbart resande och transporter i området och ger exploitörerna möjlighet att inom givna ramar själva påverka hur mycket bilparkering som byggs.

## Buller

I januari 2015 trädde lagändringar avseende buller i Plan- och bygglagen och Miljöbalken ikraft. Boverket och Naturvårdsverket har i april 2015 kommit med vägledningar för hur regelverket ska tillämpas med hänsyn till planläggning och bygglovsprövning av bostadsbebyggelse, respektive tillsyn enligt Miljöbalken.

För utvecklingen av Södra Värtan innebär dessa vägledningarna att bostäder i vissa fall kan byggas där de högsta tillåtna ljudnivåerna för industribuller överskrids. Detta genom att bostäderna planeras med minst hälften av boningsrummen lokaliserade mot en s.k. tyst sida. Det finns dock högsta värden som ska klaras på den bullerutsatta sidan. Några lägenheter belägna högt upp i vissa kvarter, utsätts för både trafik- och hamnbuller vilket gör att en tyst sida inte uppnås. För dessa kan dubbelfasader eller andra tekniska åtgärder behövas i bostadsbebyggelsen. I norr och söder krävs inslag av kontorsbebyggelse för att skärma av bullerkällorna och då nivåerna här från lågfrekvent buller är höga är bostäder inte lämpligt. Längs kajen överskrids inom vissa kvarter Boverkets riktvärden avseende högsta nivåer under helger, dagtid. Avsteg från riktvärdena kommer att prövas under planarbetet.

Stockholms Hamnar har tidigare ansökt om tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen och Frihamnen. Mark- och miljödomstolen meddelade i en deldom i maj 2015 bl.a. om de högsta tillåtna ljudnivåerna för buller från hamnen vid bostäder.

Det återstår att se hur en sammantagen bedömning av lagar, vägledningarna och deldomen påverkar möjligheten att bygga bostäder i Södra Värtan. Områdets läge innebär sammantaget att området behöver planeras och utformas för att uppnå bra ljudmiljöer i bostadsbebyggelsen och de offentliga rummen.

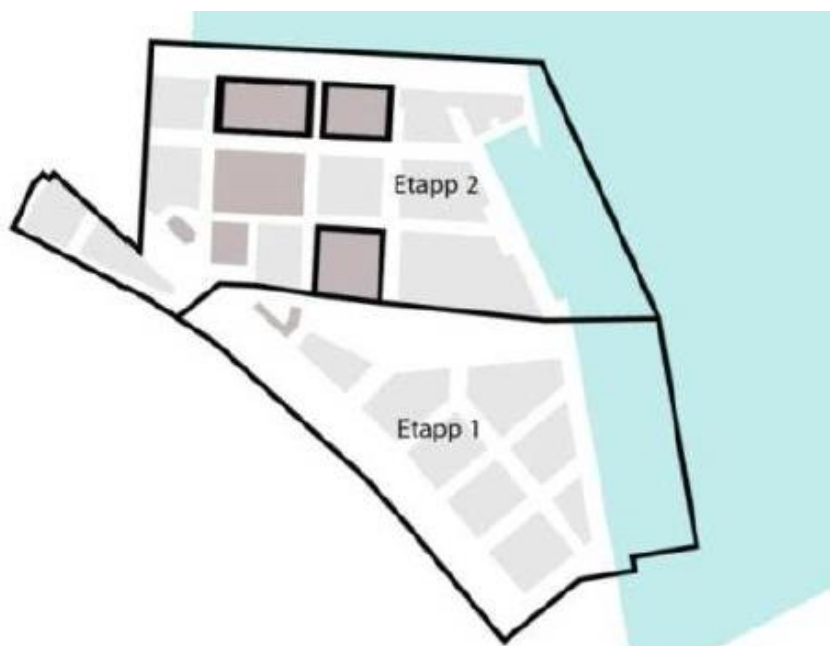
## **Risk**

Fortums kraftvärmeverk KVV8 har fått en ny klassning enligt den s.k. Sevesolagstiftningen som ska förebygga och begränsa storskaliga kemikalieolyckor. Klassningen resulterar i att anläggningen kan utgöra en risk för kringliggande bebyggelse. Riskutredning pågår för att ge mer klarhet i frågan, en första bedömning tyder på att denna risk inte ska påverka projektet Södra Värtan.

Det förekommer transporter av farligt gods genom planområdet. Även om de flesta transporterarna upphör när containerhamnens verksamhet flyttar till Nynäshamn och oljeverksamheterna på Loudden avvecklas, så kommer en viss mängd att gå längs Södra Hamnvägen till och från fartyg på Frihamnspiren. En övergripande riskutredning genomfördes i samband med det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen. En fördjupad riskutredning ska ytterligare belysa riskerna med transporter av farligt gods genom planområdet. Bebyggelsen i kvarteren närmast Södra Hamnvägen skulle kunna påverkas av detta, genom krav på särskilda byggnadsmaterial eller om avstånd till fasad inte anses tillräckliga.

## Etapper, process och tidplan

Samråd genomförs omkring november-december 2016 för hela planområdet varpå detaljplanen delas. Den första etappens detaljplan innehåller de kvarter som markanvisas genom tävlingen och tidigare markanvisade kontors- och bostadskvarter. Beslut i kommunfullmäktige om antagande av detaljplanen för den första etappen beräknas kunna tas våren 2018. Ifall planen inte överklagas så kan detaljplanen vinna laga kraft sommaren 2018, och vid ett överklagande kan planen vara lagakraftvunnen våren 2019. Efter processer för fastighetsbildning och bygglov så uppskattas de första kvarteren kunna byggstarta sommaren 2019. Den andra etappens detaljplan väntas följa samma tidplan fast förskjuten ett år framåt. Etappindelningen och byggtiderna är preliminära, byggnation i den norra delen kan komma att utföras parallellt med den södra. Finplanering av torget och parken genomförs när omkringliggande kvartersmark är färdigställd.



*Preliminär etappindelning efter plansamråd*

Arbeten med att rusta upp Södra Kajen i första etappen genomförs mellan hösten 2016 och våren 2018 medan förberedande arbeten längs Södra Hamnvägen genomförs påbörjas under 2018. Ca 2020 väntas den östra bangården läggas ner varpå den slutliga Södra Hamnvägen kan anläggas.

### **Tidplan etapp 1:**

Start markanvisningstävling	18 december 2015
Sista ansökningsdag	29 januari 2016
Återkoppling om ansökningar	feb-mars 2016
Teckna markanvisningsavtal	mars 2016
Markanvisning exploateringsnämnden	14 april 2016



Startmöte parallella uppdrag	april 2016
Uppstart kompetensprogram	april 2016
Parallella uppdrag	april-maj 2016
Utvärdering, bearbetning efter PU	juni-september 2016
Samråd	nov-dec 2016
Granskning	höst 2017
Antagande kommunfullmäktige	våren 2018
DP laga kraft	våren 2018
DP laga kraft om plan överklagas	våren 2019