

2. UTGÅNGSPUNKTER

2.1 Stockholms översiktsplan

Översiktsplan 1999 innehåller allmänna mål för stadsutvecklingsområdena. Genom att ”bygga staden inåt” och använda redan exploaterade områden för stadsutveckling kan man freda värdefull grönmark från exploatering. Markanvändningen ska förändras till en mångfunktionell och tät stadsbebyggelse med bostäder, arbetsplatser, service, kultur och parker sida vid sida, för att få en levande och varierad stadsmiljö. Utbyggnaden avses ske vartefter näringslivets struktur i områdena förändras.

Genom att bygga i centrala lägen ges förutsättningar för korta avstånd mellan boende, arbete, kultur och service. Med korta avstånd och bra kollektivtrafik kan beroendet av biltrafik bli mindre och därmed blir belastningen på miljön beträffande buller och luftföroreningar mindre.

I översiktsplanen betonas att hamnverksamheten i Värtan - Frihamnen är strategiskt viktig för Stockholm och att hamnen utgör riksintresse enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Förutsättningar för hamnverksamheten måste således finnas parallellt med att nya verksamheter utvecklas. Sådana kan etableras i den takt som mark och lokaler friställs, där det kan ske utan olägenheter från hälso-, risk-, och säkerhetssynpunkt och utan att hamnen som riksintresse skadas.

Inom området vid Husarviken, framhåller översiktsplan 99, är en omvandling beroende av vad som händer med stadsgasproduktionen och av att marken kan saneras. Områdets läge intill randzonen till Nationalstadsparken ställer stora krav på utformning och innehåll.

Värtaverket har betecknats som område för stadens tekniska försörjning. Delar av intilliggande hamnområde används för energiverkets försörjning.

Översiktsplanen preciserar inte behovet av utbyggnader i huvudvägnät och kollektivtrafik vid utbyggnad av stadsutvecklingsområdena. Planen håller öppet för ett flertal projekt som diskuterats i olika sammanhang. Bland dessa ingår Österleden, för vilken det vägreservat som ingår i planen inte vunnit laga kraft eftersom kommunfullmäktiges antagandebeslut av den 4 oktober 1999 ännu är föremål för rättslig prövning.

2.2 Nationalstadsparken

Planeringsområdet gränsar i Hjorthagen, Frihamnen och Loudden till Nationalstadsparken, ett historiskt landskap av riksintresse och skyddat för åtgärder enligt hushållningsbestämmelser i miljöbalken.

Enligt propositionen för nationalstadsparken är kriterierna för nationalstadspark

- områden i tätorter och tätortsregioner där parklandskap, naturmiljöer och bebyggelsemiljöer flätas samman till unika historiska landskap
- områden som har stor betydelse för det nationella kulturarvet, för en tätorts eller tätortsregions ekologi och för människors rekreation

Arbete pågår med en fördjupad översiktsplan för nationalstadsparksom-

rådet. Denna avses ge vägledning för hur parken kan bevaras och utvecklas samt hur lagreglerna för parken ska tolkas och tillämpas i praktiken.

Den påverkan som exploatering inom programrådet får på Nationalstadsparken består dels i att parken får fler besökare dels i att de barriäreffekter som hamnen och gasverket orsakar kommer att minska varigenom man kan röra sig från Gärdet och Hjorthagen genom den nya stadsbebyggelsen till Husarvikens och Värtans stränder och kajer.

Relationen mellan nationalstadsparken och ny bebyggelse i dess närhet ska studeras i kommande planutredningar för områdena vid Husarviken, Storängskroken och Ladugårdsgärdet. Även konsekvenserna av ökad trafik på Lindarängsvägen ska belysas.

2.3 Stadens budget

I Stockholms budget för år 2002 konstateras att regionen växer med ca 20 000 invånare årligen och att det behövs fler bostäder. Beträffande bostadsbyggande nämns bland annat att Värtahamnen ska långsiktigt omvandlas till ett attraktivt område med blandad stadsbebyggelse och att hög exploateringsgrad ska eftersträvas i nya bostadsprojekt. Hamnverksamheten skall fortgå med den inriktning och omfattning som staden beslutar.

Frågan om studentbostäder och högskoleverksamhet i Värtahamnsområdet ska utredas.



Programområdet från söder med Nationalstadsparken i förgrunden, sedan Loudden, Frihamnen, Värtahamnen, Lidingöbron, Ropsten, Gasverket och Värtaverket i områdets norra delar.



Området har goda förutsättningar för spårbunden kollektivtrafik, som också ska studeras. För att skapa en attraktiv stadsmiljö måste förnyelsen handla om att åter bygga en stad med dess naturliga variation i form och innehåll, att bevara och utveckla stadens kvaliteter och att sprida dem till fler områden – att skapa stadsvärden i vidaste bemärkelse. Centrala begrepp i arbetet med de nya stadsdelarna ska vara tillgänglighet och stadskaraktär.

I budgeten nämns också att Kommunfullmäktige har fattat beslut om att utreda skydd för olika grönområden i syfte att utröna områdenas behov av skydd för ekologiska och rekreativmässiga värden. Fullmäktige har beslutat om mål för den biologiska mångfalden och att Artarken skall användas i det löpande planarbetet.

2.4 Stadsbyggnadsnämndens beställning

Stadsbyggnadsnämndens majoritetspartier har i en skivelse med beställning av planarbete uttryckt att Värtahamnen ska bli en naturlig del av innerstaden och planer för Värtaområdet bör utgå från en sammanhållen bostadsbebyggelse, blandad med arbetsplatser och verksamheter. De mest attraktiva områdena i Stockholm är de som karaktäriseras av stadsvärden. Det är av stor vikt att även nya stadsdelar innehåller sådana värden.

2.5 Markägoförhållanden

Staden äger i princip all exploateringsbar mark inom hamnen och gasverksområdet. Staden upplåter delar av marken genom tomträtt och arrendeavtal till olika nyttjare och ändamål. Staten äger mark vid Storängen och vid Siljaterminalen. Banverket äger delar av spårområdet.

2.6 Hamnverksamheten

Värtahamnen har funnits här sedan 1879 och är nu är centralhamn för gods- och passagerartrafik till och från Finland, Ryssland och Baltikum. Hamnområdet har kajer och anläggningar för ro-ro färjor och kryssningsfartyg och innehåller i övrigt bl. a. containerhantering, lagerverksamhet, spannmålsilos, oljehamn samt ytor för transport och uppställning av fordon. Den biltrafik som hamnen alstrar uppgår till ca 2000 fordonsrörelser per dygn varav ca 800 med lastbilar och bussar. Av trafiken på Valhallavägen, på vilken trafiken från hamnen når omvärlden, utgör denna ca 4% av den totala och ca 25 % av den tunga trafiken. Hamnen är ansluten till järnvägsnätet. På Värtabanan går 10 - 16 tågset per dag under veckans olika dagar.

Hamnförvaltningen har framhållit att Sveriges hamnar utgör värdefulla infrastrukturresurser, som anlagts med en naturligt uppkommen geografisk spridning längs kusten. Detta ger möjlighet att utnyttja sjötransporter i kombination med korta transportavstånd till kunder på land. Detta gäller i hög grad hamnarna i Stockholmsregionen. Inom överskådlig tid kommer Stockholms hamn att domineras av den kombinerade gods- och passagerarfärjetrafiken och även fortsättningsvis vara den viktigaste hamnen för handel med länderna på andra sidan Östersjön. En förbättring av dessa länders ekonomier kommer att innebära ökande gods- och passagerarvolym, varför hamnförvaltningen värnar om att bibehålla hamnmark för en sådan expansion. Förvaltningen varnar för ny bebyggelse i hamnen, som bostäder, vilkas miljökrav kan komma att äventyra hela hamnverksamheten.

2.7 Värtaverket

Inom Hjorthagen/Lilla Värtanområdet bedriver Birka Värme Stockholm AB och Birka Nät AB verksamheter som omfattar produktion av stadsgas, el, fjärrvärme, fjärrkyla och distribution av elektricitet. Värtaverket, gasverket och värmepumparna vid Ropsten samt ställverket i Hjorthagen är viktiga delar av anläggningarna för Stockholms energiförsörjning.

Värtaverket har gamla anor och stod färdigt 1903 för produktion av el. Kol användes för att göra ånga som drev turbiner och generatorer. Läget vid Värtan hade valts för att få billigt sjötransporterad kolråvara och för att Värtan erbjöd vatten för kylning i processen. Ångkraftverket togs ur bruk 1970 då olja blev råvara för el- och fjärrvärmeproduktion. Numera produceras fjärrvärme och el i två stora kraftvärmeverk, en oljeeldad och en koleldad. Även biobränslen som trä, olivkärnor och tallbecksolja används. Till Värtaverket hör två stora värmepumpar som tar värme från Värtans vatten.

Värtaverket förutsätts vara kvar här dels för att distributionsnäten till hela staden utgår härifrån och låser verksamheterna till området dels för sitt läge vid hamnen som används för tillförsel av olika bränslen för energiproduktionen. För att möjliggöra exploatering med bostäder och arbetsplatser m m behöver anläggningar som kraftledning och ställverk omlokaliseras.



Reningshus vid Gasverksområdet

2.8 Gasverksområdet

Gasverket etablerades här 1890. Under lång tid användes kol för framställning av gasen. 1972 ersatte nafta kolet som råvara. Även gasol används i liten mängd i gasverksamheten. Gasolen anländer per järnväg.

Kolgasverket upptog en större yta än spaltgasverket och stora delar av området har på senare år legat oanvända. En hel del byggnader från koltiden har rivits eller fått annan användning. I samband med gasframställning har stora delar av marken i området blivit förorenade. Dessutom har utfyllnader gjorts med förorenad rivningsmassor. Marken måste saneras inför ny användning.

Gasverksområdet har tidigare varit föremål för överväganden om bostadsexploatering, som inte genomförts på grund av att gastillverkningen blivit kvar. Skyddszoner kring gasverk och gasklockor täcker större delen av området och även delar av Hjorthagen. Om en ny gaslageranläggning byggs i närheten av spaltgasverket kan de gasklockor, som nu är i drift, rivas och västra delen av gasverksområdet och området vid Storängskroken bli tillgängliga för ny stadsbebyggelse. Samtidigt minskar riskerna för skador i samband med gasolycka i befintlig bebyggelse i Hjorthagen. Markförläggning eller flyttning av den kraftledning som korsar området samt omsträckning av järnvägstransporter för gasol skulle ge möjlighet för ytterligare bebyggelse. Om och när naturgas levereras till Stockholm läggs gastillverkningen ned och resten av gasverksområdet och Ropsten kan bebyggas. Inga beslut har ännu fattats om infrastrukturen för naturgas och olika antaganden har gjorts om när naturgas kan levereras till Stockholm i större skala, tidigast om 7 år troligast om 15 år.

2.9 Bostadsområdet Hjorthagen

I Hjorthagen finns bostadsbebyggelse tillkommen under olika epoker från 1897 till 1965. Bostäderna byggdes för gasverkets arbetare. Hjorthagen har i dag ca 2000 invånare. Den relativt ringa befolkningen och dess demografiska fördelning har gjort det svårt att upprätthålla erforderlig service i stadsdelen varför ett befolkningstillskott vore välkommet. Stadsdelens består till ca 80% av små lägenheter och behöver kompletteras med större för att ge utrymme för barnfamiljer. Förtätning av Hjorthagen bör samplaneras med ny bebyggelse vid Storängskroken och på Gasverksområdet för att få en stadsdel som är långsiktigt självförsörjande med service för vardagslivets behov. Hjorthagen är kringskuret av barriärer i form av järnväg, trafikleder, inhägnade industriområden och topografiska hinder. Östermalms stadsdelsförvaltning bedriver tillsammans med Hjorthagens befolkning ett projekt "Agenda 21", för en långsiktigt hållbar utveckling bl. a. omfattande idéer för förtätning av bebyggelsen.

2.10 Social och kommersiell service

Programområdet har idag ett begränsat utbud av skolor, kommersiell och social service till stor del beroende på det ringa befolkningsunderlaget. De boende och arbetande i området får till stor del söka sig till det angränsande området Gärdet. Till viss del utgör befintlig infrastruktur och topografiska förhållanden barriärer för tillgängligheten av dessa målpunkter. Tillgången till social, kulturell och kommersiell service ska studeras närmare under den fortsatta planeringen av området. Ett tillskott på 30000 boende och 30000 arbetsplatser i programområdet ger underlag för att etablera och upprätthålla en god standard på service och bidra till en levande stadsmiljö.



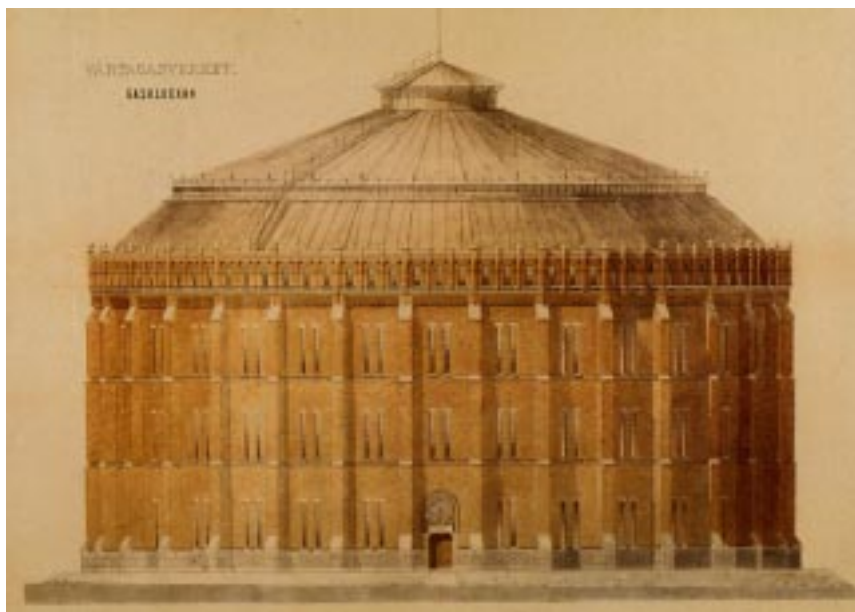
Magasin 3 i Frihamnen



Bostadshus i smallhusområdet Abessinien i Hjorthagen



F. Bobergs illustration över Värtaverket



Bobergs gasklocka vid Gasverksområdet

2.11 Områdets historia och Kulturhistoriska bebyggelse

Inom hela programområdet finns äldre bebyggelse av kulturhistoriskt värde som ska bevaras. Förutom att byggnaderna har egna kulturvärden blir en ny stadsmiljö intressantare om den innehåller byggnader som ger historiskt djup och vittnar om tidigare funktioner och arkitektoniska formspråk. Samtidigt är det viktigt att de äldre byggnaderna kan användas för nya behov på ett sätt som är till gagn för stadsdelen och har egen ekonomisk bärkraft. Man bör söka verksamheter som kan anpassa sig till byggnaderna och deras arkitektoniska och kulturhistoriska kvaliteter.

Gasverket

Distributionen av stadsgas i Stockholm har anor från 1853 då det första gasverket anlades vid Norra Bantorget. Stadstillväxten vid 1800-talets slut ställde krav på nya anläggningar. Ett nytt gasverk började byggas i Hjorthagen 1890. Området byggdes ut i etapper under perioderna 1905-07 och 1912-49, först efter arkitekt Ferdinand Bobergs ritningar, senare efter arkitekt Åke Tengelins. Anläggningarna med gasklockor, kolhus, reningshus, verkstäder, lagerlokaler, förråd och kontor lokaliserades längs en genomgående bred gata. Det huvudsakliga byggnadsmaterialet var tegel men en del av byggnaderna är av trä. Bostäder för verkets personal av alla kategorier från arbetare till ingenjörer byggdes i Hjorthagen, Ropsten och vid Fiskartorpet. Flera byggnader har med åren försvunnit genom rivning eller förfall. Verket har producerat gas, men även annat som koks, stenkolstjära, grafit och ammoniaksulfat. År 1972 ersattes kol som material för gastillverkningen och ett spaltgasverk byggdes som har lättbensin (nafta) som råvara. Gasen användes ursprungligen för gatubelysning, men senare för uppvärmning och matlagning. Området har under de senaste decennierna varit föremål för överväganden om exploatering. En arkitektävling hölls 1988 om nya bostäder. År 1994 studerades, inför Stockholms OS-ansökan, om området kunde bli platsen för arenor, OS-

by mm. Idag produceras fortfarande gas i spaltgasverket men endast delar av den ursprungliga bebyggelsen används numera för gasverksamheten. Andra delar hyrs ut till andra verksamheter eller står tomma som t. ex. Bobergs gasklockor. Birka Energi utreder anläggandet av ett nytt gaslager under mark invid spaltgasverket som alternativ till de två gasklockor som är i drift. Området är av stort kulturhistoriskt intresse och byggnaderna bör bevaras och finna ny användning.

Värtaverket

Vid slutet av 1890-talet beslutades att ett nytt ångkraftverk skulle anläggas för att möta det behov av elkraft som fanns i staden. Närheten till hamnen och lossning av kol gjorde att Värtan utgjorde ett bra alternativ. Värtaverket uppfördes 1901-03 efter ritningar av Ferdinand Boberg. Ett antal hus uppfördes som idag är kulturhistoriskt intressanta, och området byggdes sedan ut i etapper under 1907-08 samt 1911-13. Idag är ångkraftverket ersatt av oljedriven el- och fjärrvärmeproduktion. I princip alla byggnader används för dagens verksamhet även om maskineri och funktion har ändrats eller bytts ut.

Hamnen

Stockholm har haft bra förutsättningar för hamnverksamhet genom sitt läge med naturliga vattenvägar, goda seglingsdjup och hög grad av isfria farleder. Sedan slutet av 1800-talet har en stor del av den svenska handeln styrts via huvudstaden vilket gav underlag för en expansion av hamnverksamheten utan konkurrens från andra hamnar. Stockholms hamn tappade marknadsandelar till Gävle och Göteborg men var fram till 1930-talet fortfarande den mest betydande hamnen. Området har utvecklats etappvis sedan Värtahamnen började byggas mellan 1879-1886. Hamnområdet växte under början av 1900-talet då mark förvärvades av staten. För att förbättra hamnens tillgänglighet anlades en järnväg mellan Värtahamnen och norra stambanan för vidare landtransporter. Värtans stationshus från 1882 står fortfarande kvar. I början av 1910-talet gjordes investeringar för att i Stockholm, liksom på kontinenten, möjliggöra lagring av tullfritt gods, transitering etc. I detta syfte anlades Frihamnen 1917-1926. Den intilliggande oljehamnen vid Loudden började byggas 1927. Lindarängsviken användes för sjöflyget fram till 1952 då vattnet fylldes igen för containerhamnens behov. Under 1930-talet samlades stora delar av hamnverksamheten i Stockholm vid Värta- och Frihamnsområdet, vilket har resulterat i att strandsträckan från Husarviken till Loudden används för hamnverksamhet. Sjöfartens utveckling gav behov av en självständig organisation och en hamnstyrelse inrättades av stadsfullmäktige år 1909. Staden har alltid haft intressen i hamnverksamheten men ägandet, ansvaret och driften av hamnverksamheten har växlat genom åren. Dagens hamnförvaltning – Stockholms Hamnar AB – bildades 1992.



Byggnad av byggnadsminnesklass, Fordfabriken i Frihamnen



Fd tull- och hamnkontor ("kommunalhuset") i Södra Värtahamnen



Lindarängshangaren vid Containerterminalen