

# DJURGÅRDEN-LILLA VÄRTANS MILJÖSKYDDSFÖRENING

DLV, c/o Millinger, Ahlsellvägen 20, 115 43 Stockholm, tel 070 7886991 www.dlv.se e-mail c.millinger@telia.com

Per Schönning, ordf DLV  
Karlavägen 119  
115 26 Stockholm  
tel 070 7511903

Structor Miljöbyrå Stockholm AB  
Elna Topac  
Solnavägen 4  
113 65 Stockholm  
elna.topac@structor.se

Stockholm 2024-05-31

**Avgränsningssamråd enligt 6 kap 28 § miljöbalken, underlag inför Heidelberg Materials (tidigare Cementa) kommande ansökan om tillstånd enligt miljöbalken om verksamhetens och åtgärdernas lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som ansökta verksamheten kan antas medföra samt om MKB:ns innehåll och utformning. Kvarteren Shanghai 1, Ladugårdsgärdet 1:9 och 1:40 inom Energihamnen syd Ropsten omfattas.**

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV, har bedrivit verksamhet sedan 1984. DLV drev mot Stockholms stads vilja en process om talerätt enligt Århuskonventionen och EUs miljödirektiv som gav DLV talerätt enligt mål C-263/08 SV EG-domstolen DLV 2009-10-15. DLV har alltså varit verksamma minst tre år. DLVs synpunkter på avgränsningssamråd är:

Heidelberg Materials, HM, är Sveriges enda cementtillverkare, och HM levererar cirka 85 % av det svenska cementbehovet från sina två fabriker i Slite på Gotland och Skövde i Västergötland. HM har 18 depåer i Sverige för distribution av olika cementprodukter. Därtill har HM 3 mellanlager/terminaler i Stockholm samt genom HM Ballast Sverige (tidigare Jehander) i Stockholms-Gävleområdet ett stort antal produktionsanläggningar (takter av jord, sand, grus, sten, etc), som *alla* utom Ledinge ligger väster om HK i Marievik i Liljeholmen, ett stenkast från Lövholmen. Sand och grus blandas med cement och vatten till betong. *Bäst är att ligga kvar i Lövholmen!*

På Lövholmen ligger den depå som försörjer Stockholmsregionen. Den har funnits på platsen sedan 1940-talet. Det är största depån i landet och hanterar årligen cirka 550 000 ton cement som används i hela Stockholmsregionen. Depån är strategiskt viktig för Stockholms bygg- och infrastruktursektor. Det centrala och hamnära läget på Lövholmen där depån är placerad, är en viktig förutsättning för att möjliggöra korta transportvägar till kunderna samt miljöeffektiva leveranser av cement från Slitefabriken. Lövholmen har därtill järnvägsspår. *Bygg ev ny cement silo där!*

Vid det välbesökta samrådsmötet i Hjorthagen den 13 maj hävdade HM att en ny depå söder om Ropsten i form av bl a ett ca 100 meter högt silotorn ej skulle orsaka smuts eller buller i omgivningen varken vid lossning av cementpulver från fartyg till silotornet eller till lastande fordon då hanteringen skulle vara inkapslad. DLV har sett att cementdamm rykt vid Cementas betongdepå.

HM anger att tunga lastbilstrafiken ökar försumbart *men i Lövholmen anges ständig tung trafik som skäl att flytta!* Fartygstrafik skulle öka *dygnet runt* med risk för kollisioner med andra fartyg och Lidingöbron. Risk med tankning från LNG-tankfartyg till HMs fraktfartyg vid Lidingöbron där skyddsavstånd anges *bara vara 25 meter!* LNG-tankfartyget ska i sin tur fyllas med LNG från LNG- tankbilar med släp, som körs upp från Norvik i Nynäshamn via bl a Essingeleden och Norra länkens tunnel till Stockholms hamnars (SH) kajplats nedanför Hjorthagskyrkan. Den är belägen mellan kajen för Stockholm Exergis (SE) planerade anläggning för infångning av CO2 med torn och lagercisterner på kajen för kyld CO2 och SHs kaj med ca 100 meter högt torn. Tidigare planerade SH bygga ett lager för LNG men det förutsatte att stora LNG-tankfartyg skulle angöra kajen nedanför kyrkan. Idag ligger verksamheten i Loudden där bostäder planeras.

På platsen där HMs planerade verksamhet avses lokaliseras finns cisterner tillhörande SE. Dessa anges flyttas till ny plats i Energihamnen. Var anges ej men troligen öster om kyrkan där LNG avses tankas över till LNG-tankfartyg. I Energihamnen ligger idag också HM betongs fabrik och HM ballasts lager av grus och krossat berg för betongtillverkning anger HM. Fabriken kommer att flytta så att den ligger invid HM cements depå. Heidelberg Materials kommer att upplåta mark till betongfabriken på sitt verksamhetsområde, men den omfattas *inte* av kommande ansökan. Däremot kommer ballastlagret att ingå i ansökan eftersom ballasten kommer att tas emot i Heidelberg Materials hamn. *DLV ifrågasätter* om inte ballasten lagrats på Frihamnspiren, som inte ligger i Energihamnen.

HM anger att ca 130 m väster om det planerade verksamhetsområdet, på andra sidan Lidingövägen, finns närmaste sammanhängande naturmiljö, en parkartad ädellövskog med inslag av ek, alm, ask och skogslönn. - *DLV menar* att HMs och Eniros kartor visar ett avstånd på ca 100 m.

Efter ca 70 års drift gav Jehanders i Hornsberg i Stockholm år 2000 vika för bostäder och kontor. Det var inför detta som *DLV pratade* med ledningen, som tyckte att DLV skulle säga nej till en förläggning vid Husarviken. Hanteringen var mycket dammig. Istället har en supermodern helt inkapslad anläggning där all hantering sker automatiskt tagits i bruk i Hammarbyhamnen vid betongfabriken där. Platsen skulle även kunna vara *en bra förläggning för en ny cement silo.*

DLV fick inte lämna synpunkter till Betongindustris etablering i kv Shanghai. Efter etableringen blev det mycket cementdamm på Norra Hamnvägen, som cyklister och gående fick i sig. - DLV kontaktade Miljöförvaltningen. De beslöt att företaget skulle spola gatan och dämpa dammet.

DLV har tidigare talat med Cementas VD, som då ansåg Lövholmens lokalisering bra och ej borde behöva flyttas. I Lövholmen söder om Stockholms innerstad, har Cementa ännu sin depå för Stockholmsområdet. *DLV menar* att ny cementsilo *där* norr om bostäder ger en bättre miljö. *Nya fartyg med tennfri siliconfärg kan ta sig snabbt genom Södertälje kanals nya sluss i rakare farled till Mälaren 2026.* Skäl att flytta från Lövholmen anges nu till ”etableringen av en ny miljöstadsdel på Lövholmen” samt ”stora infrastrukturprojekt som utbyggd tunnelbana och en möjlig framtida Östlig förbindelse är helt beroende av betong och cement liksom det kraftigt ökande bostadsbyggandet”. - *DLV menar* att om cementdepå i Värtan byggs blir den klar först när Norra Djurgårdsstaden och T-baneutbyggnaden är klar - *utom gula linjen vid Lövholmen!*

*Norra Djurgårdsstaden är en etablerad miljöstadsdel. Flera har tryckt på att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle öka med byggande av en Östlig förbindelse i Trafikverkets första förslag vid Stockholmsförhandlingen. Leden skulle utan tvekan betraktas som infartsled till innerstaden. Är Parisavtalet redan glömt? Vi delar Vägverkets ståndpunkt i Publ 2003:40: ”Österleden uppfyller ej projektets ändamål. Avlastar inte infartsleder. Ökar inte tillgängligheten i länet. Utgör inte förbifart för långväga trafik. Stärker ej regionala tillväxtcentra.”*

Trafikverket lämnade förslag till nationell plan 2018-29 för transportsystemet till regeringen och ”Eftersom projekt Östlig förbindelse ej längre finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet kommer projektet att avslutas i samband med att regeringen fattar beslut om ny nationell plan”, skrev Sverigeförhandlingen. *Stockholm finansierar heller ej leden.*

I Stockholms översiktsplan 2018 står att ”Området som kallas för Energihamnen kommer att fortsätta sin verksamhet”. Området är en del av Norra Djurgårdsstaden som i översiktsplanen beskrivs som *stadens största stadsutvecklingsprojekt som ska vara ledande i utvecklingen av nästa generation hållbara stadsdelar*.

Det planerade verksamhetsområdet har giltig stadsplan för delar av stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet (Värtahamnen m.m.), Pl 2927. Stadsplan togs fram i syfte att ur brandsynpunkt möjliggöra framtida lämpligt utnyttjande av området. Byggnadshöjden är maximerad till 25 m, som ofta stod i relation till bredd på omgivande gator. Ofta sökte man ha grönska mellan kvarter för att brand inte skulle spridas så lätt. Det har ej varit hög bebyggelse i området. *Idag har skyddet för historiska parken i Nationalstadsparken (NSP) i norr fr o m Husarviken stor betydelse. Bronsålderns utkik över tidiga båtleder finns kvar vid Oxbergets röse från toppen på + 25 meter.* Marken inom Energihamnen är i planen avsatt till främst industri eller jämförligt ändamål och hamn. Planen begränsar byggnadshöjd på ett sätt som är oförenlig med den planerade cementsilon. *-DLV anser höjdgräns ska behållas. Närområdet bör ej rymma höghus DLV bifogar bilder med inritad cementsilo från skiss och kv Kolkajens planerade höghus, som båda ger påtaglig skada.* Staden har pausat högt belägna kv Terrasshusens klara detaljplan och Kolkajens har ännu ej granskats. Antas cementsilons plan först slipper man boende i nya husen som kan protestera.

SE planerar att bygga en anläggning för avskiljning och mellanlagring av CO<sub>2</sub> (koldioxid) i den södra delen av Energihamnen anger HM. *-DLV har ej invänt mot detta men ställt krav på miljöförbättringar.* Anläggningen kommer att få en hög skorsten men den ställs på kajen öster om SEs i verksamheten höga befintliga skorstenar och ger därigenom ett mindre störande intryck.

SE driver *efter förslag från DLV* sedan länge två värmepumpanläggningar vid Tjärkajen norr om Ropsten samt en anläggning som producerar både värme och kyla vid Norra kajen just där HM avser att lägga sin verksamhet. Störningar i SEs insug och utsläpp för verksamheten är känsliga.

HM anger att verksamhetsområdet ingår eller gränsar till olika riksintressen för kommunikation (3 kap 8 § miljöbalken). SHs verksamhet i Värtahamnen är ett riksintresse. Farleden Kanholmsfjärden-Stockholms hamn inkl buffertzonen utgår från Värtahamnen och är riksintresse för sjöfart. Väg 277 över Lidingöbron med regional trafik ingår i primära vägnätet och är då ett riksintresse.

Intill verksamhetsområdet finns *riksintresse för väg* som utgörs av Östlig förbindelse, ej aktuell. Området ligger även inom ett *riksintresseområde för kulturmiljön*, Stockholms innerstad med Djurgården (3 kap 6 § miljöbalken). HMs cementsilo utgör ej del av riksintresse men industrispår, som norrut avgrenas från *Värtabanans riksintressespår* till hamnen, har staden bestämt ska erhålla ett nytt järnvägsspår i *riksintressena för NSP och friluftsliv* vid Värtan Västra. Staden exploaterar samtidigt riksintressespåret och Stockholms sista evakueringsjärnväg i Värtan Östra. SBKs motiverar hög byggnad: *”Byggnaden kommer att utgöra ett nytt landmärke i stadssiluetten och ansluter därmed till en tradition där kommunaltekniska anläggningar (vilket cementsilon ej är) tillåts manifesteras sig i siluetten.”* -DLV hänvisar till att ”Ett korrekt placerat landmärke kan stärka platsens kärna på samma sätt som en felplacering kan åstadkomma stor skada. Vid en felplacering förstörs inte bara platsens kärna utan landmärkets funktion elimineras helt.” enligt Kevin Lynch, arkitekt, stadsplanerare och professor vid MIT, USA. DLV anser att ett felgrepp inte ska få leda till ett annat. Staden planerar att helt bygga för utkiken mot segellederna i NSPs historiska parklandskap och motsvarande utsikt över Lilla Värtan.

*Kolkajens plan bygger på att fylla ut Husarvikens södra strand ca 150 meter i Lilla Värtan längs NSPs gräns. Därpå bygga så höga hus att utsikten från Oxbergets högsta punkt går helt förlorad söderut.* Kanske kommer övre delen av cementsilon att synas över de ännu högre hus staden nu planerar i kv Ropsten. *Trots detta är den höga cementsilon ett felplacerat för högt och voluminöst landmärke. Det skadar till den grad denna plats för boende i gamla Hjorthagen och boende i Norra Djurgårdsstaden. Det dominerar på ett påtagligt skadligt sätt över de värden som hör platsen till.* Många Lidingöbor protesterar mot MHs silo i Ropsten, platsen de alla måste passera.

Vattnet utanför Energihamnen är klassificerad som en vattenförekomst, Lilla Värtan, som är en del av den inre skärgården i Stockholms län. Miljö kvalitetsnormen (MKN) för Lilla Värtan är måttlig ekologisk status år 2039. Skälet till det mindre stränga kravet (dvs. att MKN inte är god status) och tidsfristen, dvs. det senarelagda måläret (2039 istället för huvudregeln 2015), är att det bedöms omöjligt att nå god status med bibehållen funktion för hamnen, som är en samhällsviktig verksamhet. Såvitt avser annan slags påverkan än fysisk (hydromorfologisk) påverkan från hamnverksamheten ska god status uppnås i varje kvalitetsfaktor. /HM text.

I tillägg till det mindre stränga kravet och tidsfristen för vattenförekomsten som helhet har tidsfrister (senare målår) meddelats för ett antal kvalitetsfaktorer. För kvalitetsfaktorerna växtplankton och näringsämnen gäller tidsfrist till 2039 till den del måluppfyllelsen beror på påverkan av jordbruk respektive omgivande vatten. Såvitt avser påverkan på nämnda två kvalitetsfaktorer av urban markanvändning och enskilda avlopp gäller målår 2027. /HM text.

För kvalitetsfaktorn särskilda förorenande ämnen gäller tidsfrist till 2027 för parametrarna zink, koppar och PCB. För kemisk status är MKN god status. Tidsfrist till år 2027 gäller för antracen, bly och blyföreningar, kvicksilver, tributyltennföreningar, dioxin och PFOS. /HM text.

Under ledning av Stockholms miljöförvaltning tillsammans med övriga kommuner runt Lilla Värtan-Strömmen har Tyréns sammanställt en första rapport 2022 om tillståndet för vattnen. DLV har eftersträvat detta. Därför har DLV efterlyst ökad bottenmålning med tennfri silicon.

I både Strömmen och Lilla Värtan är förbättringsbehovet som störst för Antracen i sediment, PFAS11 i ytvatten och TBT i sediment, som ligger ca 100 % över gränsvärdena för halterna. Listan är lång. *DLV anser* att vid muddring o d ska botten saneras och spridning förhindras. Staden sanerar sediment utanför Kolkajen. *-DLV vill* att ålgräs planteras så fisken återkommer.

HM anger att cement och andra bindemedel ska ankomma depån via båt. Därtill kommer båtar med ballast att angöra hamnen. Hamnen kan periodvis också komma att användas för lossning eller lastning av annat slags gods. *Hamnverksamheten kommer att pågå alla veckodagar, dygnet runt.* Hamnen beräknas max ta emot upp till 1,6 miljoner ton cementprodukter och ballast per år. Det motsvarar ca 500 fartygsanlöp per år, vid normal drift rör det sig om mindre, ca 900 000 ton cement och ballast per år. *-Det är ej något tvång att verksamheten ska ligga i Värtan anser DLV!*

HM anger att cementfartygen är självlossande och en lossning tar 12–24 timmar. För lossning av cementprodukter kommer det anläggas ett elevatortorn, ett torn som transporterar godset uppåt, på kajen. Från elevatortornet förs cementprodukterna till cementsilon via ett slutet transportband eller med pneumatisk transport (genom lufttryck i ett rör) på ca 15–20 meters höjd. I enstaka fall sker lossning från fartyg som saknar självlossningsutrustning. Då sker lossning via mobil anordning på kajen. *-Verksamheten ligger bättre i Lövholmen, ballast sänds från Mälaren menar DLV!*

HM anger att ballast planeras lossas via en tippficka och därefter transporteras vidare i en sluten kulvert under kajen till ballastlagret. Lossning kommer att ske dagtid på vardagar men i enstaka fall kan lossning förekomma på kvällar eller helger. Ballastlagret kommer att vara inbyggt med väggar och eventuellt tak. *-Verksamheten ligger bättre på HMs mark i Lövholmen anser DLV.*

HM anger att hamnen erbjuder elanslutning för fartyg. *-DLV menar* att Svenska Kraftnäts tunnel från elstation Anneberg i Danderyd till Skanstull i Södra Hammarbyhamnen är klar om ca 2 år.

HM anger planerad depåverksamhet består av hantering, lagring i silo och utleverans av cementprodukter. Alla produkterna är torra. Lagerhållning sker i slutna system så att ej partiklar från produkterna sprids till omgivning. Siloanläggning kommer ha total kapacitet på ca 40 000 ton. *Cementdepån planeras vara i drift alla årets dagar, dygnet runt. Cementen transporteras vidare från silon via lastbil* eller tåg. Lastningen sker via slutna system. Lastbilar kör in under silon och lastas inomhus med stängda portar via ett integrerat system i silon. Tåg kan stanna intill siloområdet och lastas via ett slutet transportsystem. En liten andel av cementen kommer transporteras direkt från silon till intilliggande betongfabrik via ett slutet transportsystem. /HM text.

Transporter från cementdepån sker med lastbil eller tåg. I genomsnitt rör det sig om ca 70–100 lastbilstransporter per dag. Transporterna innebär ett litet bidrag till antalet transporter på vägar runt Energihamnen, men ökningen bedöms vara marginell i relation till totala trafiken i området. På Norra Hamnvägen kör i dagsläget t.ex. 6 000 fordon per dygn. Enstaka transporter med bil till anläggningen kan förekomma. I dagsläget bedöms endast en mindre del av utlastningen komma att ske via tåg. Heidelberg Materials ambition är att utnyttja tågtransport i högre utsträckning, men detta begränsas i nuläget av kundernas möjlighet att ta emot cement via tåg. /HM text.

*DLV hänvisar till texten överst på sid 4 ovan. Tågtransport av cementprodukter är ej aktuell men staden har ändå slutit ett avtal med Trafikverket som innebär att ett nytt järnvägsspår ska byggas i NSP kring Värtan Västra station för HMs transporter. Det anges behövas för 12 vagnar till och från Cementa per dygn. Då läggs Värtabanans järnvägsspår av riksintresse tillika Stockholms sista evakueringsjärnväg vid Värtan Östra ner. Staden avser att exploatera området för andra ändamål. Norra Djurgårdsstaden har brist på skyddsrumspatser. En lastad cement-/betongbil välte i Norra länkentunneln vid försök att svänga i uppfart vid Roslagstull och spärrade vägen. DLV anser det förvånande att staden i besluten föregripit samhällsviktiga skydd från att fungera!*

För att kunna lossa cementprodukter till silon (samt ballast) behöver en ny kaj byggas. Den nya kajen kommer att vara cirka 4 000 kvm och anläggas som ett påldäck. Kajen kommer byggas söder om Lidingöbron. Delar av befintlig kajkonstruktion kommer att rivas och en ny kajkant uppförs i samband med det som en del av det nya kajdäcket. Viss utfyllnad kan komma att ske i vattenområdet innanför den nya kajkanten. För den nya kajkonstruktionen kommer pålar att drivas ner till erforderligt djup. Erosionsskyddande åtgärder, t.ex. betongmadrasser, kan komma att användas. Dessa läggs i så fall på botten i anslutning till kajen. /HM text.

*DLV anser HMs information är mycket svävande. Hur används t ex betongmadrasser? inom eller utanför åtgärder? kommer de ligga kvar? läggs de ovanpå förorenade sediment eller kommer sanering vidtas först? hur påverkas SEs in- och utströmmande vattenpumpar på botten?*

HM anger att i samband med anläggande av kaj kan det bli aktuellt med viss muddring i samband med anläggningsarbete. Behov av muddring och förorenade sediment utreds vidare i MKB. Cementsilon planeras grundläggas på hela bottenplattor och på borrade stålrörspålar. Pålarna slås ner genom marken och minst 0,5 meter ner i underliggande berget. Vid anläggning av cementdepån kan bli aktuellt att schakta under grundvattennivån, vilket innebär att det kan krävas tillfällig bortledning av grundvatten. Behov av sådan grundvattenbortledning och eventuella lokala effekter av detta, kommer att studeras närmare i det fortsatta arbetet med tillståndsansökan.

HM anger i gränsdragningar av kommande MKB att planerad verksamhet beskrivs i avsnitten ovan. När transporter till och från cementdepån rör sig utanför verksamhetsområdet utgör de s k följdverksamhet och kommer att ingå i beskrivningen och bedömningen av kumulativa effekter. Transporter inom verksamhetsområdet beaktas som en del av den planerade verksamheten. Fartyg som ligger vid kaj är del av verksamheten. När de lämnat kaj ses de som en följdverksamhet.

HM anger att i området finns ett flertal närliggande verksamheter som kan bidra till kumulativa effekter. Inom Energihamnen har SE verksamhet i form av mottagande, lossning och lagring av bränsle. Inom ramen för pågående detaljplan för Energihamnen planeras, utöver HMs verksamhet, en utveckling av SEs verksamhet och SH planerar en bränsledepå. Befintliga och planerade verksamheter samt vägtrafik i närområdet kan bidra till kumulativa effekter. Kumulativa effekter kommer att beskrivas i MKB:n för de aspekter där det bedöms vara relevant.

*DLV anser SEs Kvv8 omfattas av LSO och lagring i -162 C av infångad CO<sub>2</sub>, SHs verksamhet för LNG i -162 C i tankbilar/-båtar för MHs fraktfartyg motsvarande lag om farliga transporter.*

HM anger att betongfabriken som ska ligga i HMs verksamhetsområde, inkl lastbilstransporter till och från denna, ingår inte i den här ansökan men kommer att beaktas vid bedömningen av kumulativa effekter. Fartygstransporter av ballast till betongproduktion kommer att anlöpa HMs hamn och ingår i ansökan. När fartyg anlöper/avgår är det följdverksamhet till sökt verksamhet. *DLV anser* HM utelämnar att gruspråmar idag kommer från Mälaren dit cementfartyg anlöper.

Följande preliminära utgångspunkter gäller för den tidsmässiga avgränsningen:

- *Anläggningsskedet* – avser den tidsperiod under vilken den planerade verksamheten (vattenverksamhet och anläggande av cementdepå) kommer att uppföras.
- *Driftskedet* – avser den tidsperiod som följer efter det att den planerade verksamheten har färdigställts och tagits i drift (hamnverksamhet och cementdepå).

HMs Konsekvensbedömningar i MKB:n kommer att omfatta det geografiska område som kan påverkas av den planerade verksamheten. Detta innefattar såväl det direkta påverkansområdet, där verksamheten bedrivs och där fysiska åtgärder vidtas, som de kringliggande områden där påverkan kan uppstå, exempelvis recipienter, transportvägar och närliggande bostadsområden. *DLV anser* att konsekvensbedömningar ska gälla för kyrkan, kulturen, friluftslivet och NSP också.

För buller samt risk och säkerhet beskrivs konsekvenserna för närliggande bostadsområden och verksamheter. Gräns för att studera transporter, som bedömts som följdverksamhet, har dragits vid anslutning till Lidingövägen (väg 277). Utsläppen från fartyg har avgränsats 1 km ut i farled. Den lokala miljöpåverkan från verksamheten avgränsas för vattenmiljö till vattenområdet och vattenförekomsten närmast verksamheten (Lilla Värtan). *-DLV anser* att rådjuren bör studeras.

Konsekvenserna kommer att beskrivas av planerad verksamhet och dess följdverksamhet, inkl kumulativa effekter. Även nollalternativet kommer att beskrivas i MKB:n. Konsekvenserna till följd av planerad verksamhet (inkl kumulativa effekter) beskrivs utifrån verksamheter som har tillstånd/fått tillstånd eller bygglov. Även utveckling som beskrivs i detaljplaner som vunnit laga kraft kommer att beaktas.

Nollalternativet beskriver en sannolik utveckling inom området om inte tillstånd för planerad verksamhet erhålls. I nollalternativet fortsätter HM sin befintliga verksamhet vid Lövholmen i befintliga lokaler.

I Energihamnen kommer nuvarande verksamhetsutövare att fortsätta bedriva och utveckla sin verksamhet. Framför allt SE verksamhet kan förväntas förändras eftersom bolaget sökt tillstånd för bl.a. anläggandet av en anläggning för koldioxidavskiljning. Det bedöms även rimligt att anta att lagring av bunkerbränsle kommer att ske i Energihamnen i nollalternativet. Detta då den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050) pekat på vikten av ett robust och långsiktigt system för bränslehantering som inkluderar såväl lagring som (sjö)transporter. Stockholms stad har med hänsyn taget till transportavstånd, tillgång till sjö- och landtransport m.m., pekat ut Energihamnen som den plats som bäst lämpar sig för ett bränslelager. Framförallt med anledning av att mark redan är ianspråktagen, dvs ett befintligt industriområde kan användas för verksamheten istället för jungfrulig mark. *DLV har* föreslagit LNG till Stora Höggarn.

Inom ramen för detaljplanearbetet för Energihamnen har HM utrett alternativa lokaliseringar för den planerade verksamhet. *De förutsättningar som krävs, och som i dagsläget uppfylls vid nuvarande cementdepå i Lövholmen, är:*

- Området är planlagt/kan planläggas för industriändamål och hamnverksamhet.
- Tillgång till djuphamn.
- Platsen ska vara lokaliserad för att kunna tillgodose en betydande andel av Stockholmsregionens cementbehov de närmaste 50 åren.
- Verksamheten ska kunna ha kontinuerlig drift.
- Den nya anläggningen ska kunna vara i drift innan den befintliga i Lövholmen avslutas.
- Det finns plats för silo med nödvändig lagringsvolym.
- Det finns tillräckliga körytor för nödvändiga transporter. /HM text.

Två alternativa lokaliseringar som har utretts är Nynäshamn och Södertälje. De har avfärdats främst på grund av det stora avståndet mellan cementdepå och kundernas verksamhetsplatser (betongfabriker), som medför längre och dyrare transporter och större miljöpåverkan i form av utsläpp från transporter. Även avsaknad av befintliga kajanläggningar bidrog till att alternativen avfärdades och att de saknade järnväg, som omöjliggör en strategisk viktig utveckling mot fler järnvägs transporter inom verksamheten. Inga lämpliga alternativa lokaliseringar har identifierats. I kommande MKB kommer ett utvecklat resonemang kring alternativa lokaliseringar att redovisas.

*DLV menar att verksamheten ligger bättre i Lövholmen, ballast sänds från Mälaren, Nya fartyg med tennfri silikonfärg kan ta sig snabbt genom Södertälje kanals nya sluss med rakare farled till Mälaren 2026. Svenska Kraftnäts tunnel från elstation Anneberg i Danderyd till Skanstull i Södra Hammarbyhamnen är också klar 2026 med möjlig elström vid kaj. LNG nås via tankbåt.*

Alternativa lösningar av utformning och arbetsmetoder kommer att redovisas i kommande MKB i de fall lösningarna skiljer sig åt gällande miljöeffekter. HM har bl a utrett olika lösningar och storlekar på kajanläggningar.

Nedan redogörs översiktligt för *den preliminära miljöpåverkan* som verksamheten kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser. Även innehåll och planerade utredningar i kommande MKB beskrivs kortfattat. En preliminär innehållsförteckning för kommande MKB redovisas i *Bilaga 1* till det här dokumentet.

## **Preliminär miljöpåverkan**

**Här kommer DLV redovisa enbart kompletteringar och korrigeringar kursivt av texter.** Verksamhetsområdet ingår i Lilla Värtans tillrinningsområde och vattenförekomst, som tillhör Stockholms inre skärgård och sträcker sig mellan *Danderyd*, Lidingö, Nacka och Stockholm kommuner. Den avgränsas av Stocksundet i norr och Nacka i söder.

Under ledning av Stockholms miljöförvaltning tillsammans med övriga kommuner runt Lilla Värtan-Strömmen har *Tyréns* sammanställt *en första rapport 2022* om tillståndet för vattnen. *DLV har eftersträvat detta. Därför har DLV efterlyst ökad bottenmålning med tennfri silikon.*

I både Strömmen och Lilla Värtan är förbättringsbehovet som störst för *Antracen i sediment*, *PFASII i ytvatten* och *TBT i sediment*, som ligger ca 100 % över gränsvärdena för halterna. Listan är lång. *DLV* anser att vid muddring o d ska botten saneras och spridning förhindras.

*Figur 11.* Sedimentens föroreningsgrad är undersökt i röda punkter (WSP, 2017) och blå punkter (Structor, 2019). De gula och orangea linjerna visar djupförhållanden. De svarta linjerna visar planerad kajanläggning. - *DLV* noterar att här visas *in-/utloppsledning*ar för vattenpumpning för fjärrvärme och fjärrkyla på botten under den kaj där otaliga fartyg ska lasta och lossa dygnet runt. Holmuddsrännan mellan Yttre fjärden och Gävlebukten breddades och fördjupades 2014. S k rena muddermassor och sprängsten tippades någon km längre ut på drygt 30 meters djup, Där girar fartyg från Gävle dryga 90 grader mot Stockholm. Ännu efter 10 år rör propellrarna upp slam från botten när fartygen girar. *DLV* anser att HMs fartyg riskerar att riva upp slam med förorenade sediment när fartygen måste gira 90 grader vid in- och utfart för att inte köra in i Lidingöbron, Därtill torde starka virvlar kunna skada *in-/utloppsledning*ar för vattenpumparna.

Både pålning och ev muddring krävs för att bygga ny kaj. Arbetena kan ge upphov till grumling och spridning av förorenade sediment. *Vid pålning kan även undervattensbuller uppstå. Fisk har mycket bra hörsel i vatten.* Ökad grumling innebär i allmänhet minskat siktdjup, som kan medföra försämrat födosök för rovfisk. Grumling kan även orsaka försämrad utveckling av vattenvegetation, som HM som exploatör borde åläggas tt gynna. Om grumlingen skulle bli starkt förhöjd och långvarig kan det försämma utvecklingen av fiskyngel. Som spridningsbegränsning kommer ev *betongmadrasser anläggas som erosionsskydd på botten. De kan medföra lokala effekter för ev bottenfauna. HM bör dock ej försämma en behövlig återhämtning av bottenfauna.*

HM anger att i dagsläget är trafikbuller från Lidingövägen den överlägset största bullerkällan i området. I Energihamnen finns också flera bullrande verksamheter, direkt eller indirekt genom transporter på väg och sjö. Buller inom ramen för de verksamheter som idag bedrivs i Energihamnen uppkommer främst från fartyg och lossningsutrustning. Fartyg som inte är anslutna till landström ger också upphov till lågfrekvent buller. HM lät utföra provmätning med nattlossande fartyg med elström. Bara nya kvarteren mellan Lidingöbroarna skulle få buller över 40 dbA. Anläggning av kaj och cementdepå kan medföra bullrande moment p g a anläggningsmetoder.

Närmast belägna bostadsområde är Hjorthagen i väster *samt de nya bostäderna norr om planerad verksamhet.* Öster om området, på andra sidan Lilla Värtan finns bostäder på Lidingö. *DLV* planerade redan 1999 att *Lidingövägen i söder och öster om Hjorthagen skulle överdäckas. På östra sidan bostäder, spårväg och segelbåtshamn. DLV kallade området Ropstens brygga. Söder om den skulle kontor och det DLV kallade Energihamnen ligga med Fortums/SEs verksamhet.* Detta inlämnades runt 2005 i planförslag för Hjorthagen. Sbk ansåg att *DLV's förslag hade bästa miljö* men för lite bostäder då *DLV ansåg* att strandskydd skulle gälla även på södra sidan av Husarviken. Om Länsstyrelsen hållit reda på sina strandskyddskartor när Miljöbalken kom till hade det blivit strandskydd redan då. *Efter en dom i MÖD 2019 fick DLV rätt* men då var detaljplaner längs Husarviken redan ikraft utom för Kolkajen. Emellertid hade Länsstyrelsen beslutat att bostäder ej fick byggas närmare Husarviken än 35 meter hela vägen där det skulle vara park.

Inom och i anslutning till verksamhetsområdet finns ett antal riskkällor. Bl a sker transporter av farligt gods på Lidingövägen och Norra Hamnvägen till verksamheter och anläggningar som finns inom och utanför Energihamnen samt till lokala användare på Lidingö. Längs Värtabanan/ industrispår som går längs med kajen förekommer tågtransporter vilket kan medföra risk för urspårning. Fartygstrafik som går till och från verksamheter inom Energihamnen medför t ex *risk för påsegling som kan skada anläggningar intill kajen*. SEs verksamhet är utpekad som en farlig verksamhet enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) till följd av verksamhetens hantering av brandfarlig vätska. *DLV skriver utförligt om påseglingsrisk m m på sid 9 figur 11.*

Påverkan på miljö och hälsa till följd av risk med planerad verksamhet bedöms i huvudsak uppstå till följd av hamnverksamheten. *Risker som har identifierats avseende planerad verksamhet är brand i byggnad, slangbrott för lastande bulkbilar och oljeläckage samt hantering av marin-diesel vid bunkring*. Det kommer inte ske någon lagring av diesel inom verksamhetsområdet. De produkter som depån är avsedd för är mineralbaserade och inte brandfarliga.

*DLV menar att HM försöker dölja att HMs nya fraktfartyg avses tankas med LNG som bränsle. Det har skett många svåra explosioner vid utsläpp av LNG vid påkörning eller avåkning m m. DLV hänvisar bl a översta stycket på sid 2. DLV har föreslagit LNG-lager på Stora Höggarn. DLV anser SEs Kvv8 omfattas av LSO och lagring i -162 C av infångad CO<sub>2</sub>, SHs verksamhet för LNG i -162 C i tankbilar/-båtar för MHs fraktfartyg motsvarande lag om farliga transporter. DLV tog upp frågan med SE om man har ett skydd mot att läckage från lager av CO<sub>2</sub> till -162 C sprids över vattnet och riskerar nå tankbil som läktrar LNG kylt till -162 C till tankbåt vid kaj? SE svarade att man utreder om att bygga en mur mellan verksamheterna skulle kunna räcka.*

Påsegling av kaj kopplar till planerad hamnverksamhet. Inom ramen för riskbedömningen för detaljplanen har det analyserats huruvida den ökade sjötrafiken som planerad verksamhet medför innebär *acceptabla risker med avseende på människors hälsa och säkerhet eller om det behövs riskreducerande åtgärder. I påseglingsanalysen bedöms risknivån, i både nuläget och i framtiden, som oacceptabelt hög inom ungefär 10 meter från kajkant utmed hela Energihamnen*. Detta om tillämpar kriterier för platser där allmänheten vistas stadigvarande. Eftersom hamnområdet ej utgör allmän plats är dessa kriterier inte helt tillämpliga men resultaten är ändå relevanta att dra vissa slutsatser utifrån. En tolkning som bedöms vara rimlig utifrån resultaten är att *stadigvarande vistelse inom detta område (0–10 meter från kajkant) ska undvikas*.

*DLV ifrågasätter* varför inte nya skyddsrum byggs i Norra Djurgårdsstaden, varför Stockholms sista evakueringsjärnväg från station Värtan Östra ska läggas ned. Därtill *ifrågasätter DLV* varför viktiga verksamheter som kraftvärmeverk liksom verk för infångning av koldioxid, LNG-tankning m fl Sevesoverksamheter och nu cementsilo och betongfabrik, sammanförs intill varandra i den sk Energihamnen intill de boende i Hjorthagen. Verksamheterna innebär en koncentration av mycket stora enheter. Kriget står för dörren. Ryssland aktiverar allierade och nya brandhärddar tänds på flera håll. Inga av krigets begränsningsregler följs. Ukraina bombarderas kraftigt varje dygn. I första hand slås infrastrukturen inom energi, vatten, byggvaror och hela samhällen förvandlas till grushögar med vapen från Nordkorea. Iran m fl.

*Stockholms stad måste omplanera strukturen för berörda verksamheter, skyddsavstånd måste respekteras och man måste sluta koncentrera olika stora verksamheter intill varandra. Bättre plats för arbete ska revideras. Skyddsavstånd för punktmål är minst 200 och för ytmål 800 meter vid fientlig bombfällning. Att Sveriges absolut största cementdepå skulle byggas i Värtan kan bli det största misstaget. En jätteanläggning, som kan elimineras på en sekund är fel tänkt!  
Bäst är att ligga kvar i Lövholmen!*

Genom åren har flera olika industriella verksamheter bedrivits i Energihamnen och inom området för HMs planerade verksamhet. Föroreningar har påträffats i både jord och grundvatten. För en samlad bild över föroreningssituationen i Energihamnen.

När det gäller jord är föroreningarna PAH-M och PAH-H (PAH = polycykliska aromatiska kolväten) utbredda i fyllnadsmassor i hela Energihamnen. Höga halter (> mindre känslig markanvändning, MKM) av bensen och aromater har uppmätts inom planerat verksamhetsområde för HM. Även klorerade alifater har uppmätts i halter över riktvärden för MKM i aktuellt område (tetrakloreten) (Sweco, 2024).

Då det planerade verksamhetsområdet sedan väl över 100 år utgörs av ett industriområde och markytan helt utgörs av fyllningsmassor bedöms markmiljön i området ej vara direkt skyddsvärd. *DLV anser* att marken bör renas eller bytas. Viktigt att föroreningar ej sprids när mark grävs upp.

Analyser av grund/markvattnet i planerat verksamhetsområde har visat på förhöjda halter arsenik och molybden i ett observationsrör. Såväl arsenikhalt som molybdenhalt+ var över gränsvärdet för dricksvatten, som visserligen ej är helt relevant men indikerar att halten är förhöjd. Ingen halt var över Svenska Petroleum Institutets riktvärde för grundvatten avseende skydd av recipient.

Enligt Östra Sveriges Luftvårdsförbunds kartläggning för år 2020 klaras MKN för NO<sub>2</sub> vid dagens verksamheter och trafikvolym. Detta gäller för både årsmedelvärde, dygnsmedelvärde och timmedelvärde. Även för NO<sub>2</sub> är det trafik som utgör den främsta källan till utsläpp inom och i anslutning till Energihamnen, se illustration av dygnsmedelhalt för kvävedioxid, NO<sub>2</sub>.

Utsläpp till luft orsakas i huvudsak av fartygs- och lastbilstransporter till och från anläggningen, interna transporter inom området samt utsläpp från fartyg vid kaj (i de fall landström inte kan användas). Cementprodukterna transporteras vidare till kund via lastbil eller tåg.

Enligt preliminära bedömningar kommer planerad verksamhet inte att bidra till att MKN för partiklar (PM<sub>10</sub>), kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) eller svaveldioxid (SO<sub>2</sub>) i utomhusluft överskrids. Planerad verksamhet bedöms främst innebära påverkan på luftkvaliteten i samband med transporter. Hur omfattande påverkan blir bedöms bl a bero på antalet transporter, vilka fordon som används, bränsle samt möjligheterna för fartyg att ansluta till den landström som kommer att erbjudas.

HM: Planerade verksamhetsområdet är beläget inom ett *riksintresseområde för Kulturmiljö - Stockholms innerstad med Djurgården*. Området är också beläget på cirka en km avstånd från *Kungliga Nationalstadsparken*. -DLV kan visa att avstånd till NSP i Husarviken är 500 meter!

HM anger att områdets hamn- och industrimiljö har en lång historisk kontinuitet i staden och ett flertal av de uttryck som nämns för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården finns inom och i anslutning till Energihamnen, t.ex. området som en del av ”Sjöfartsstad, militärstad samt industri- och handelsstad”. Platsens karaktär har förändrats genom åren från en småskalig kolhamn med verkstäder, lagerbyggnader och upplagsplatser till mer storskalig, rustik industrimiljö anpassad efter tidens behov och energiproduktion. I Figur 16 visas foto från Millesgården på Lidingö varifrån områdets hamn- och industrimiljö är synlig. - *DLV anger*: På äldre foto från Millesgården visas hur genom att placera skulpturer på pelare på terrassen lekte Carl Milles med de lägre skorstenarna vid det koleldade elverket i Hjorthagen. Riksintresset skyddade särskilt stadens siluett med 1900-talets kommunaltekniska anläggningar och där kyrkorna med dess torn tilläts sticka upp. Trots Gasverkets storskalighet när kol- och kokshögarna flyttades till det en km långa och 100 meter breda upplaget längs den då utfyllda delen söder om Husarviken så hade Kungliga Djurgårdens Förvaltning (KDF) inflytande över utformningen. Kolhögarna fick ej vara högre än 12 meter och området skulle omges av högt staket med vit norsk pil längs stranden. Flera pilar fanns kvar när staden började sanera marken. - *DLV har* i många år städat av området där mycket skräp lämnats kvar på båda sidor av viken.

“Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet. De tydligt avläsbara årsringarna i stadsväxten. Stenstadens tydliga yttre gräns. Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåtit höja sig över mängden. Byggnader och miljöer med anknytning till konstnärliga verk och historiska personer. (Delar av området utgör Nationalstadspark enligt NRL 3 kap 7 §).” *DLV vill betona* att Lilla Värtan är del av Saltsjön. Utblick från Oxberget skyddas.

HM anger att enligt den kulturmiljöutredning (Tyréns, 2024) som genomförts i samband med detaljplanearbetet för Energihamnen bedöms planförslaget för de *delar som utgörs av HMs planerade verksamhet, ge upphov till måttliga negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården*. För konsekvensbedömning för hela planförslaget hänvisas till (Tyréns, 2024). *Planförslaget bedöms dock inte riskera att påtagligt skada riksintresset. Planförslaget bedöms inte heller ge upphov till några negativa konsekvenser för Kungliga nationalstadsparken*. I Figur 17 visas fotomontage över hela planområdet med Heidelberg Materials planerade verksamhet till höger i bild (markerat i rött).

*DLV anser* att ett planförslag med med HMs silotorn m m intill Lidingöbron *skulle ge upphov till stora negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården*. *Det bryter av vyn från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet över Husarvikens mynning och Lilla Värtans gamla segelled längs kusten söderifrån, utkiken från Oxberget topp på +25 meter inom NSP vid röse från bronsåldern. Det blir inte bättre av att sbk vill genom en ca 150 meter lång utfyllnad i mynningen där så höga hus planeras inom kv Kolkajen att utkiken redan av den anledningen byggs för. Bild och karta bifogas. Se även sid 3 stycke 4 och sid 4 stycke 2. Planförslaget ger upphov till betydande negativ skada på Kungliga NSPs riksintresse!* Figur 17 visar klart HMs silos höga höjd bara 500 meter från NSP och att kyrkan skymms av SHs cisterner.

“DLV upplyserr att det redan i förarbetena till prop. 1994/95:3 avsnitt 6.3 om Solna och Stockholms kommuner redovisade i december 1992 fanns ett förslag till gemensamt program för planering av området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården.

*Naturvårdens intressen av biologiska kärnområden med tillräcklig storlek föreslås där säkerställas genom tre naturreservat: Ulriksdal, Norra Djurgården och Södra Djurgården med Ladugårdsgärdet. Inom dessa kärnområden skall ingen exploatering få ske. Mellan kärnområdena skall de biologiska spridningsvägarna upprätthållas och där så är möjligt förstärkas.*

I avvaktan på fortsatta utredningar, beslutshandläggning m.m. föreslår Ståthållarämbetet att det aktuella området avsätts som interimistiskt naturreservat.”

Norra Djurgårdens föreslagna naturreservat inkluderar bl a Oxberget och omgivande vatten tillhörande NSP.

HM: Ett arkitekturprogram har tagits fram inom ramen för detaljplanen för Energihamnen. I detta finns ett antal riktlinjer, principer och en materialpalett som ny bebyggelse inom Energihamnen ska förhålla sig till. Ny byggnation ska bl.a. beakta platsens förutsättningar och gestaltas utifrån en helhetssyn. De fem huvudprinciperna för bebyggelse i arkitekturprogrammet är:

- Tydlig form – sammanfatta och förenkla
- Materialval förankrat i industrihistorien
- Stadig bas – lätthet uppåt
- Bevara vy och stadsbyggnadsstruktur
- Genomtänkt möte mellan stad och industri

HM: Eftersom cementsilon med sin skala och höjd blir en *signalbyggnad (dvs felplacerat landmärke)* som kommer att synas på långt håll är gestaltungskraven på anläggningen höga. Detaljerna i utformningen, såsom materialval, kommer att hanteras inom ramen för bygglovsprövningen.

HM: Med kumulativa effekter avses de samlade effekterna från HMs planerade verksamhet med följdverksamheter och övriga närliggande verksamheter. I kommande MKB kommer kumulativa effekter att redovisas. Preliminärt kommer detta att beskrivas för vattenmiljö och sediment, buller, risk och säkerhet, kulturmiljö samt luftkvalitet. De verksamheter som har identifierats vara av vikt att hantera inom ramen för kumulativa effekter är övrig hamnverksamhet i Energihamnen, kraftvärmeproduktion (SE) och bränslelagring och betongtillverkning.

DLV bibehåller att bäst vore att HM ligger kvar inom sitt vidsträckta markområde i Lövholmen-Där skulle man pröva ny siloanläggning och samtidigt stycka av mark för ny bostadsbebyggelse.

Per Schönning, som ordförande i DLV och enligt uppdrag