

15 april 2010

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 STOCKHOLM

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings samrådssynpunkter på förslag till detaljplan för del av Svea Artilleri (tidigare kallat Svea Fanfar), S-Dp 2004-16802-54

Starrbäcksängen är ett bostadsområde med åtskilliga förtjänster – men också en del besvärande svagheter (även om vi bortser från det delvis bristfälliga utförandet, med i vissa lägenheter stora glipor mellan byggelementen). Några exempel:

- Svea Torn – i folkmun känt under ett annat namn – smälter inte in i Gärdesbebyggelsen. Skälet är inte bara höjden (och det sätt på vilket planerna förändrades, i slutna rum, efter samråden, minns vi nog alla ...), utan även de lutande benen och ytbeläggningen.
-
- Avstånden mellan somliga byggnadskroppar är på tok för litet, vilket innebär mörker och en känsla av instängdhet. Aleksander Wolodarski försvarade lösningen genom att hävda att tät bebyggelse vore kontinental, och att man skulle jämföra med de trivsamma gränderna i Venedig. Sanningen är givetvis att ljusförhållandena i Sydeuropa skiljer sig en hel del från dem i Mellansverige. (Och inte heller sjunger sig burfåglarna hesa i vart och vartannat fönster i Starrbäcksängen!) Ryktet vet f.ö. förtälja att Wolodarski ursprungligen önskade större avstånd, men att han av ekonomiska skäl tvangs gå med på den förtätning han sedermera försvarade.
-
- Entrén till området – Nybrogatans förlängning – är sannerligen allt annat än storslagen; närmast påminner den om en stig. (Kanske har Gunnar Henrikssons entré till Arkitektthögskolan på Östermalmsgatan inspirerat?) Ett klart misslyckande.
-
- Från början utlovades en rejäl, trädbevuxen park på den f.d. kaserngården. I de föreliggande planerna har denna krympt högst avsevärt, till förmån för de halvcirkulära blivande glasburkarna (på ritningen betecknade ”planerad kontorsbyggnad”). Orsaken är förstås, som alltid, byggherrens önskemål om maximal vinst i kombination med Stadsbyggnadskontorets och Stadsbyggnadsnämndens djupt kända förståelse för att vinstmotivet måste tillåtas ta över alla önskemål om gestaltning av stadsrummen och trivsel för de boende. (Vi ser samma eftergivenhet då det gäller exempelvis Norra Djurgårdsstaden, kommande bebyggelse i Värtan och Frihamnen, omdaning av Slussen, bostadsbebyggelse i direkt anslutning till Essingeleden samt exploateringen av parker och skolgårdar, så någon anledning till förvåning finns inte.) SBK:s och SBN:s inställning kan förväntas få långsiktiga konsekvenser för folkhälsan – men den dag följderna visar sig, finns ingen att ställa till svars.

För några år sedan presenterade SBK förslaget ”Svea Fanfar” på hörntomten vid Lidingövägen/Valhallavägen. Förslaget innebar rivning av samtliga befintliga byggnader, avverkning av all vegetation och bortschaktning av berget. Därefter skulle nya byggnader uppföras för KMH, Kungliga Musikhögskolan, finansierade av en omfattande bostadsbebyggelse. Planerna rönste stort motstånd, inte minst på grund av den hänsynslösa behandlingen av Stallet och Ridhuset. Tack vare många privatpersoners uppoffrande arbete och RAÄ:s överklagande avstyrdes attacken. Det var intressant att höra Wolodarski vid det nyligen genomförda samrådsmötet tillstå att kritiken mot de tidigare planerna varit befogad – dock kan man ifrågasätta hans bedömning att det föreliggande

förslaget skulle innebära en radikal förbättring (även om det i någon mån tillmötesgår våra tidigare önskemål).

Nu är tiden inne för ett nytt försök att genomföra en slutlig omdaning av det gamla militärområdet. Är det nya förslaget bättre än det gamla? Är det bra? Är det acceptabelt?

Inledningsvis kan noteras att Aleksander Wolodarski förälskat sig i cirkelbågen som strukturelement. Detta är tydligt i det mycket lyckade S:t Eriksområdet (med låg exploateringsgrad), i Starrbäcksängen och i tidigare planer för Norra Stationsområdet. I planerna för Svea Fanfar liknades den hästskoformade bebyggelsen vid ett ”omvänt Stadion” och den öppna ytan i mitten jämfördes med Piazza Navona (i o f s en bisarr jämförelse, som antyder något om SBK:s brist på självkritik). Även i de nya planerna spelar cirkelbågen en stor roll. Om byggnationen planerats som en del av en ytterligare (koncentrisk) ring på Starrbäcksängen (så som det västra huset vid Löjtnantsgatan), kunde detta varit begripligt. I de föreliggande planerna handlar det i stället om att hästskon s.a.s. tangerar Starrbäcksängens yttre ring i en punkt nära pensionärsbostäderna vid Löjtnantsgatan (och, på grund av sin borgmursliknande höjd (en iögonfallande och anmärkningsvärd likhet med den misslyckade lösningen vid Slussen!) kastar en tung skugga över de äldres sista dagar). Det är svårt att förstå motiven för den envisa lösningen vid cirkelbågens form, inte minst som jämförelsen med Stadion endast torde kunna upplevas från luften (möjligen även från de översta våningarna i Svea Torn), en position som torde vara ouppnåelig för de flesta av oss. Stadsbyggnad bör bedrivas ur medborgarnas perspektiv – inte utgående från ett fågelperspektiv.

Exploateringsgraden är mycket hög (37.000 kvm BTA för bostäder plus c:a 1.500 kvm för kommersiella lokaler; därutöver 20.000 + 1.600 kvm för KMH), något som förmodligen är nödvändigt om bostadsbebyggelsen skall finansiera Musikhögskolan. Konsekvensen blir dock en dålig boendemiljö. De små gårdarna, med var sitt vårdträd, kommer att upplevas som mörka och kyffiga, något som även klart utsägs i den fördjupade miljökonsekvensbeskrivningen:

”Ljusförhållandena blir generellt sämre inom området eftersom bebyggelsen blir tätare och högre än den befintliga.” Se även solstudierna, sidorna 36 och 37. (Man kan t.o.m. fråga sig om träden kommer att uthärda de ogynnsamma betingelserna.) Särskilt illa kommer det att bli i den norra delen, där gårdarna snörps ihop mot öppningen. En viss förbättring kunde uppnås om de utskjutande huskropparna tillåtits sluta ner mot områdets mitt, men detta är uppenbarligen inte förenligt med Veidekkes ekonomiska krav.

Vad det sistnämnda anbelangar, finner man på SBK:s hemsida uppgiften ”Bostäder 380 st varav 380 st ospecificerat boende”. Samtliga bostäder avses upplåtas som bostadsrätter. I Östermalmsnytt, 10-16 april 2010, sid 4, finns en artikel om Veidekkes omstridda bygge på Engelbrektskolans gård. Lägenheterna där skall, enligt artikeln, bli *”av den lyxigare sorten med personal i dörren, eget gym och sällskapsrum”*. En s.k. gated community, av Veidekke kallat ”plussboliger”. Artikeln avslutas med orden *”Hur mycket det kommer kosta att bo i dessa plussboliger är ännu inte bestämt. Veidekke är också inblandade i ett 300-tal bostäder som planeras vid Musikhögskolan. Per-Martin Eriksson [VD för Veidekke Bostad AB] utesluter inte att det kan byggas liknande fastigheter där.”* Är SBN med på tåget?

Om således gårdarna kommer att vara otjänliga för lek, måste man fråga sig vilka övriga ytor som står till buds för det uppväxande släktet. SBK erbjuder två platser: en liten plätt i norr, ett knappt trettio meter från den hårt trafikerade Lidingövägen och ett cirkelsegment framför den halvcirkelformade byggnadskroppen; den senare platsen skall uppenbarligen delas med trafik till området. Man bör i detta sammanhang observera att åtskilliga av de i teorin bilfria ytorna i Starrbäcksängen de facto används för såväl lastning och lossning som parkering; det finns ingen anledning att förvänta sig bättre disciplin i det nya området. Barnens intressen är således mycket illa tillgodosedda i det aktuella förslaget; huruvida planerna är förenliga med Barnkonventionen är

oklart.

Vad gäller hela projektets föregivna orsak, de nya lokalerna för Musikhögskolan, är det mycket svårt att utifrån samrådsmaterialet skaffa sig en ordentlig bild. Klart är dock – av plankartan – att bebyggelsen blir kompakt och - från en illustration av bebyggelsen, sedd från sydvästra hörnet i korsningen Valhallavägen/Sturegatan – att den blir hög och massiv. Den totala nybyggnadsarean uppgår till 20.000 kvm BTA; samma som två Hötorgsskrapor. Risken att Stadion (trots att den är skyddad som byggnadsminne enligt kulturminneslagen) visuellt krossas av den tillkommande byggnationen framstår, precis som i det tidigare förslaget, som överhängande. Beträffande tornet kanske vi kan förvänta oss en hantering analog med den helt regelvidriga hanteringen av Svea Torn, vars höjd fördubblades efter avslutat samrådsförfarande? I så fall kommer ytterligare ett ”landmärke” av betydande höjd att ”sätta Gärdet på kartan” och ”underlätta för medborgarna att navigera till tunnelbanestationen” ...

Förklaringen till det massiva intrycket är enkel och heter – precis som i fallet med den fönsterlösa sidan av Clarion Hotel Sign vid Norra Bantorget - **säkerhet**. Den tungt trafikbelastade Lidingövägen, en del av Stockholms s.k. miljözon, är nämligen transportväg för farliga transporter till och från hamnen. Idag trafikeras vägen av omkring 40.000 fd/dygn; enligt Vägverket kommer antalet att vara uppe i omkring 52.000 efter Norra Länkens öppnande. Orsaken är dels den tillkommande bebyggelsen i Värtahamnen/Frihamnen och den s.k. Norra Djurgårdsstaden, dels stadens önskemål om en kraftigt utökad hamnverksamhet. I skrivande stund är osäkerheten stor om hur det skall gå med såväl hamnutbyggnaden som bostäderna och kontoren i hamnområdet, eftersom Miljödombstolen avslagit både planerna för Norrvikshamnen norr om Nynäshamn och den planerade utbyggnaden i Värtan och Frihamnen; det är därför inte helt uteslutet att flödet stannar på ungefär dagens nivå.

Frågan om de farliga transporterna (”hazmat” - hazardous material) har studerats i en särskild MKB (”Detaljerad riskanalys. Transporter av farligt gods.”), utförd av WSP. I denna kan inhämtas ett antal intressanta upplysningar:

- I dagsläget passerar ett sextiototal farliga transporter varje dag området.
-
- Av störst intresse för säkerhetsanalysen är transporterna av explosiva ämnen, gaser, brandfarliga vätskor och oxiderande ämnen. Till antalet störst är transporterna av brandfarliga ämnen (bensin, diesel) med 16.190 transporter om året. (Sedan oktober 2006 går allt jetbränsle till Arlanda via Gävle.) Därefter kommer (idag) gaser (1.322 trsp/år), följt av kategorin ”oxiderande ämnen och och peroxider” (349 trsp/år) samt sprängämnen (34). Det totala antalet farliga transporter uppgår f.n. till 21.410 per år. Det bör här noteras (även om det inte framgår av rapporten från WSP) att riskanalysen bygger på att Frihamnen flyttar till Norrvik och att Loudden så småningom avvecklas. Hur det blir med detta står, som ovan nämnts, skrivet i stjärnorna. Inte heller Fortums planerade transporter av LNG (flytande fossilgas; d.v.s. s.k. naturgas, nerkyld till - 163 °C) berörs i rapporten.
-
- Individrisken ligger i ALARP-området (ALARP = *As Low As Reasonably Practicable*. Innebörden är, att riskreducerande åtgärder skall vidtagas, såvida inte kostnaden antages vara oproportionerlig i förhållande till riskminskningen. Att avgörandet om kostnaden inte skall träffas av de boende, utan av byggaren, torde vara självklart.) från Lidingövägens mitt och c:a 30 meter in mot området.
-
- Samhällsriskens bedöms som hög, om inga riskreducerande åtgärder sätts in.

-
- Länsstyrelsen i Stockholms län har gett ut rekommendationer, vilka kortfattat innebär att 25 m kring vägar med farligt gods skall lämnas bebyggelsefritt, att avståndet till kontorsbebyggelse bör vara 40 m och att avståndet till bostäder bör vara 75 m.
- Av rapportens Tabell 1, sid 10, framgår att kortaste avståndet från mur/trottoar till bostäder ligger i intervallet 7.8 – 15.6 m och att avståndet från vägens mitt till närmaste bostad är 22 – 30 m. De kortaste avstånden från mur/trottoar till Musikhögskolan ligger i intervallet 22.4 – 26.8 m
-
- Tabell 8, sid 25, visar det område vari strålningen vid en pölbrand vid en farligt-gods-olycka med brandfarlig vätska uppgår till över 15 kW/kvm. Exempelvis är ”säkerhetsavståndet” från pölcentrum vid en medelstor brand 30 m.
-
- Appendix D, sid 47, ger närmare besked om vad säkerhetsavståndet svarande mot 15 kW/kvm innebär: *”Det avstånd, inom vilket personer förväntas omkomma antas vara fram till där värmestrålningsnivån överstiger 15 kW/kvm, vilket är en strålningsnivå som orsakar outhärdlig smärta efter kort exponering (cirka 2 – 3 sekunder).”* Utförligare information finns i Tabell E.2, vilken anbefalls till grundligt studium.
-
- WSP hoppas att en stor del av det farliga godset i framtiden skall välja Norra Länken, och att olyckssannolikheten vid Lidingövägen därför kommer att minska. Samtidigt framhåller man att Valhallavägen/Lidingövägen fortsatt kommer att vara en omledningsväg vid tunnelolyckor; farligt gods kommer därför aldrig att helt försvinna från området. Vad rapporten underlåter att ta upp är de psykologiska följderna av en allvarlig tunnelolycka, kanske liknande den i Mont Blanc, då 39 inneslagna människor brändes till döds. Attraktionskraften hos Länken kommer nog att vara ganska låg under lång tid efter en liknande händelse. (Dessutom kan reparations-arbetet, precis som i Mont Blanc-tunneln, förväntas ta lång tid.)
-
- WSP ger ett antal rekommendationer, med anledning av det föregående. Exempelvis menar man att inga bostäder bör uppföras inom ett avstånd av ungefär 25 meter från mur/trottoarkant förrän riskbildningen förbättrats, att fasader och balkonger inom detta område skall utföras i obrännbart material, att de tre nedersta våningarna skall utföras med brandklassade fönster, att de tillhörande bostäderna skall utföras utan balkonger, att KMH:s fasad mot Lidingövägen skall utföras i obrännbart material och utan ventilationsöppningar samt att fönstren utförs icke öppningsbara.

–

Vi rekommenderar ett ingående studium av WSP:s rapport innan planarbetet drivs vidare. Dessutom vill vi framhålla en svaghet hos kalkylerna i rapporten: man utgår där från att den skyltade maxhastigheten – 50 km/tim – respekteras. Alla, som någonsin befunnit sig på Lidingövägen, torde veta att 50 km/tim snarast är en minimihastighet och att medelhastigheten ligger runt 70 km/tim. Exakt på vilket sätt detta påverkar risken törs vi inte uttala oss om, men det är självklart att både de längre reaktionssträckorna och den fördubblade rörelseenergin ökar såväl olycksrisker som konsekvenser.

Vi vill här även ta tillfället i akt att påminna om händelsen fredagen den 13 februari 1998, då slangen till en gasollastad tankbil slets av, och gasol började läcka ut. Katastrofen var en myggspark bort: om fläkten i en närbelägen transformatorstation hade gått igång, skulle innehållet i tanken antänts och vrakdelar slungats upp till en kilometer från olycksplatsen.

”Vi var inställda på att lämna platsen i kistor!”. Så sade, i ”Brand&Räddning nr 4 1998”, en av de

brandmän som var med vid gasolyckan på Tegelluddsvägen denna fredagsmorgon. Vakthavande polisbefäl var inne på samma linje: "*I dag ska vi ha klart för oss att vi haft en jävla tur.*". "*Inte en gång till!*" förklarade Stockholms brandchef direkt efter händelsen. Han efterlyste en flyttning av Louddendepåerna till icke tätbebyggt område. På Räddningsverket menar man att den här sortens depåer inte är acceptabla i stadsbebyggelse. Sakkunskapen är således överens om vad som måste göras – men politikerna resonerar förmodligen ungefär som Andreas Carlgren: "*Jag delar inte den uppfattningen.*" ...

Det är upprörande oansvarigt, rent av oanständigt, att på detta sätt tumma på säkerhetsreglerna och successivt förskjuta gränserna för vad som kan anses vara en god boendemiljö. (Vi har redan många gånger sett hur staden hanterar bullerproblematiken vid nybyggen: avstegsfall och avsteg från avstegen! Studentbostäder behöver snart inte uppfylla några krav över huvud taget; studenterna skall ju ändå flytta efter fyra, fem år ...) Det finns (och kommer sannolikt alltid att finnas) en otillfredsställd efterfrågan på bostäder i Stockholms innerstad, men detta rättfärdigar inte att man spelar rysk roulette med medborgarna. Att politikerna många gånger visat sig sakna omdöme är *en* sak, ytterst beklaglig men förmodligen omöjlig att åtgärda, men Stadsbyggnadskontorets tjänstemän borde ha civilkurage nog att sätta ner foten – det är, då allt kommer omkring, dessa som besitter fackkunskaperna. Bostadsköparna utgår givetvis från att staden vid nybyggnation följt gällande regler, förordningar och rekommendationer och inte med öppna ögon tillåtit byggandet av dödsfallor.

Komplikationerna i hörnet Lidingövägen/Valhallavägen är en av många konsekvenser av ett systemfel i Stockholm – ett systemfel som kostar stora summor och lägger åtskilliga begränsningar på planeringen, nämligen läget hos Värta- och Frihamnarna. Om hamnverksamheten flyttades till lämpligare platser, d.v.s. uthamnar (Norrköping, Nynäshamn, Oxelösund, Södertälje, Hargshamn, Kapellskär, Gävle) skulle mycket vara vunnet:

- Säkerhetsåtgärder i Norra Stationsområdet för omkring en miljard kronor kunde utgå.
-
- Problemen kring en exploatering med institutionslokaler och studentbostäder av det tidigare industriområdet i Albano skulle försvinna.
-
- Konflikten mellan hamnverksamhet och planering för boende/arbete i hamnområdet skulle upphöra.
-
- Värtabanan skulle kunna förvandlas från en extremt störande transportväg för gods till och från Finland till en modern snabbspårväg för personbefordran.
-
- Farliga transporter på vägnätet (genom miljözonen!) skulle upphöra.
-
- Erosion, föroreningar och olyckor i skärgården skulle minska högst avsevärt.

Vi upprepar därför vår ståndpunkt, framförd vid många tillfällen:

LÄGG NER VERKSAMHETEN I VÄRTA- OCH FRIHAMNARNA SAMT PÅ LOUDDEN!

Dessvärre finns det inget som tyder på att stadens styresmän och -kvinnor är beredda att ta sitt förnuft till fånga, tvärtom. Både Stadshuset och hamnledningen arbetar idogt för en betydande ökning av verksamheten i dessa hamndelar. För Musikhögskolans vidkommande måste då alternativet bli en separation av bostadsbyggandet och finansieringen av högskolans byggnader: lägg

KMH i Värtahamnen och höj därigenom områdets kulturella status flera steg. Eller ännu bättre: lägg Musikhögskolan i något kulturellt eftersatt förortsområde (kan Konstfack ligga vid Telefonplan, så kan väl KMH ligga i någon nedlagd industribyggnad i Danderyd!) och planera därefter för enbart bostäder i det aktuella området. Då kan Veidekkes vinst bli tillfredsställande stor, trots en lägre exploateringsgrad och trots rimliga skyddsavstånd (trädplantering skulle då kunna genomföras på en icke försumbar del av områdets västra del, vilket i någon mån skulle upprätthålla spridningsvägen genom Nationalstadsparken; kanske skulle rent av en del uppvuxna träd, vilka nu befinner sig i farozonen, kunna flyttas västerut (jmf Bellevue!). Här finns anledning citera den fördjupade MKB:n: ”Förslaget bedöms få stora negativa konsekvenser för de ekologiska sambanden” (sid 25, högra spalten, nedtill); dessutom skulle ett flertal gamla träd och den intressanta (grönmärkta) Klavbyggnaden (”G-klaven”) kunna räddas. Detta hus, ritat av arkitekterna E Rangdal och J Tuvert och uppfört för Musikhögskolans undervisning på 1950-talet, har en elegant mjuk utformning, särskilt mot Valhallavägen. Byggnadsverket är enligt Stadsmuseets klassificering av stort kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen utgör, tillsammans med grönskan och angränsande delar med värdefulla byggnader och parker, ett viktigt inslag i fronten mot stenstaden och är därför av stor stadsbildsmässig betydelse.

Sammanfattning:

- Exploateringsgraden, bullernivån och luftföroreningsnivåerna i planförslaget är alltför höga, vilket leder till en dålig boendemiljö, inte minst för barnen. Situationen förvärras ytterligare av det försämrade mikroklimatet inom området, därest de aktuella planerna förverkligas.
–
- Kopplingen mellan exploatering för bostadsändamål och finansiering av (det statliga) åtagandet Kungliga Musikhögskolan är olämplig och ger snedvridande planeringsförutsättningar. Bryt kopplingen och låt projekten leva sina egna liv, oberoende av varandra!
–
- Sprid kulturen även till förorterna – lägg KMH i exempelvis Danderyd.
–
- Rekommendationerna om säkerhetsavstånd till transportled för farligt gods är inte tillkomna för nöjes skull och måste respekteras. All byggnation måste därför flyttas österut, bort från Lidingövägen. Den som köper en lägenhet i området skall inte behöva riskera att brännas levande, för att stadens politiker och stadsplanerare försöker leva upp till orealistiska planeringsmål.
–
- Den ekologiska spridningsvägen får inte ytterligare försvagas.
–
- Värtahamnen, Frihamnen och Louddens oljehamn bör avvecklas, till stort gagn för såväl staden som skärgården.
–
- Stadsbyggnadskontorets tjänstemän måste börja använda sina fackkunskaper för att återföra alltför exploateringsugna politiker till ordningen.

För Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening
Claes Trygger, v ordf
Artillerigatan 78
115 30 STHLM

