

## DJURGÅRDEN-LILLA VÄRTANS MILJÖSKYDDSFÖRENING

DLV, c/o Per Olof Fredriksson, Sandhamnsgatan 12, 115 40 Stockholm, [www.dlv.se](http://www.dlv.se) e-mail: [pofredriksson@live.se](mailto:pofredriksson@live.se)

Stadsbyggnadskontoret sbk

Box 8314

104 20 Stockholm

Stockholm 2018-10-31

### Samrådssynpunkter från DLV på förslagen ny detaljplan för fastighet Shanghai 1 m fl, Energihamnen, del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet S-Dp 2016-10198 i området vid Lilla Värtan mellan Ropsten och Värtapiren intill Hjorthagen för hög, tät, störande, miljö- och hälsofarliga verksamheter inom Norra Djurgårdsstaden

För området längs Lilla Värtan mellan Ropsten och Värtapiren, av Stockholms stad kallat Energihamnen, föreslår sbk i ny detaljplan nedanför Hjorthagens kyrka och bostäder hög, tät, störande, miljö- och hälsofarliga verksamheter inom Norra Djurgårdsstadens miljöstadsdel! Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV, som har till uppgift att bevara god miljö och förbättra sämre avstyrker planen, vilken skulle leda till *betydande negativ miljöpåverkan*.

**Cementa** ägt av tyska Heidelberg Cement föreslås få bygga av *ny cementdepå för hela Stockholmsregionen*. Till depån körs *med stora fartyg från fabrik på Gotland och Öland och fyller på ett antal silos*. Från dessa hämtas sedan cement med lastbil för vidare transport till *flera betongfabriker runt om i Stockholmsområdet*. Cementa avser med järnväg distribuera cement till *sina cementdepåer runt om i hela landet*. Bostadsbebyggelse i närområdet skulle kunna medföra restriktioner på Cementas verksamhet p g a *buller vid lastning och lossning samt fordonsrörelser från 100-200 lastbilar/dygn*. Mark säljs för 3500 kr/m<sup>2</sup>. Ny pir, ny silo +104 och två andra +84 meter höga överskrider rejält nuvarande detaljplanens maxhöjd på +25 meter, som ballastsilos +34, cementblandningsstation +44 meter m fl för provisorisk betongfabrik - som DLV ej fick yttra sig om när den byggdes. Många har höjts efter markanvisningsavtal. Kvartersmark planeras högre än gata. Nya cisterner etc söder om överskrider +25 meter.

Risk för fartygskrock med Lidingöbron och backande färjetrafik m fl. Cementa har önskemål om järnvägsanslutning till Värtans bangård. Stadens utbyggnadsplaner för bl a Södra Värtan är beroende av möjligheten att genomföra en omlokalisering av Värtans östra till västra bangård. Cementas behov av järnvägstrafik får ej ha negativ inverkan på det. *Cementa har detaljplanlagd cementdepå i Lövholmen vid E4 med ny säker farled Landsort-Mälaren klar 2021*.



Cementa har nödvändiga tillstånd i Lövholmen men verksamheten bör moderniseras. Markutrymme sparas genom högre, smalare silo. Därvid bör träd och parkområde anläggas runt anläggningen.



Foto Cementa: silo Malmö och K Wilton: Lövholmen

DLV har talat med Cementa, som då ansåg Lövholmens lokalisering bra och ej behöva flyttas. ”I området Lövholmen i Liljeholmen strax söder om Stockholm, har Cementa sin depån för Stockholmsområdet. Här hanteras årligen 550 000 ton cement och ett hamnära och centralt läge för depån är nödvändigt för korta och miljöeffektiva leveranser” anger Cementas VD. ”Lövholmen-depån försörjer främst de centrala delarna av Stockholm med cement. Den är strategisk avgörande för Stockholms bygg- och infrastruktursektor” anger Cementas VD.

Skäl att flytta från Lövholmen anges 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”

Norra Djurgårdsstaden är en etablerad miljöstadsdel, flera har tryckt på att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle öka med byggande av en Österled/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 överlämnade förslag till nationell plan period 2018-29 för transportsystemet till regeringen och ”Eftersom projekt Östlig förbindelse inte längre finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet kommer projektet att avslutas i samband med att regeringen i vår fattar beslut om ny nationell plan”, meddelade då Sverigeförhandlingen. Stockholms stad vill ej finansiera leden och den bör därmed tas bort från ny Översiktsplan.

Cementas placering i Lövholmen idag har lika långt till tillfälliga hamnar för Förbifarten som en ev Östlig förbindelse. Värtans hamnläge är egentligen ej tillräckligt stort för att rymma alla behov som Stockholm nu önskar rymma där. Risk för dammexplosion ökar vid dragningen av Spårväg City. Det kan stoppa planerna för Norra Djurgårdsstadens miljöstadsdels detaljplan i Ropsten för bostäder, kontor och bussterminal. Hjorthagens ovanför näraliggande *bostäder utsätts för ökade utsläpp av damm, buller och avgaser* med klar risk för explosion och brand. Cementa hävdade på samrådsmötet att deras cementsilo i Malmö blivit ett landmärke men man kunde inte svara på hur långt det var till bostäder där men höll med om att avståndet var betydligt mycket längre än det i Hjorthagen där vissa skulle få utsikten mot vattnet inskränkt.

Cementas verksamhet skulle medföra inte bara buller från siloanläggningar där även systerbolaget Betongindustris anläggningar avses byggas ut. Även transporter skulle öka. Tung trafik ökar 70 %, fartygstafrik 125 %, tåg med ca 20 % räknat för hela detaljplaneområdet. WHO:s regionala kontor för Europa har lanserat nya hälsobaserade riktlinjer för hur mycket buller från bl a trafik som invånare bör utsättas för. För t ex vägtrafikbuller ges starka rekommendationer att begränsa ljudnivån utomhus vid bostad till under 50 dBA i dygnsmedelvärde. WHO slår fast att det fattas forskning inom området buller. Det behövs t ex fler studier som spänner över lång tid där man studerar hur långvarigt buller påverkar hälsan. Man bör även studera hur barn påverkas av buller och vad som händer när man utsätts för buller från flera olika ljudkällor och att man utvärderar effekter av olika bulleråtgärder på människors hälsa. Cementas anläggning avses vara igång dygnet runt liksom Fortums som kan vara påfrestande.

Söder om Cementa avser **Stockholms Hamn** planlägga *lager för flytande fartygsbränsle bl a LNG på samma yta som Fortum 2004 ville upplåta för LNG-lager men DLV hävdade skulle ligga för nära Hjorthagens bostäder*. Lagret flyttades till Norvik. Bunker för fartygsbränsle på Loudden ska försvinna 2019. Bunkring i Bergs oljehamn i Nacka är osäker men Circle-K har bestritt uppsägning och menar att terminalen är av strategisk betydelse och vill bli kvar.

Stockholms stad finner platsen nedanför Hjorthagskyrkan lämplig. Sbk hänvisar till behov för Försvarsmakten, Energimyndigheten, MSB, Trafikverket och Länsstyrelsen att *säkerställa en långsiktig hållbar struktur för regionens försörjning av flytande drivmedel*. M a o att beakta försörjningen *under normala förhållanden, men även under störda förhållanden som vid en större samhällskris och vid höjd beredskap*. - DLV anser **regionens** behov ej måste ligga här.

Vi anser Cementa, Fortum och LNG för Stockholms Hamn olämpliga p g a risk för dammexplosioner, förödande LNG-explosioner och riskfulla transporter. Det besannas av en stor natur-/fossilgas-explosion i Österrike 11/12 2017 med dödsoffer och flera skadade trots att anläggningen låg långt från samhällen. En extremt kraftig smäll följdes av 100-tals meter höga lågor och andra bränder. Rutor sprängdes, bilar smälte. Italien drabbades av bortfall av gas och utlyste nödläge för gas i energisektorn. Krav att stoppa utbyggnad av naturgasnätet och satsning på förnybara energikällor kom.



Natur-/fossilgasexplosionen bortom Baumgarten – foto Tomas Hulik

*Omvärldens oro gör att sabotage-/krigsrisk ökar - planområdet utgör 1:a klassens bombmål!* Hela innerstadens värmeförsörjning, cementindustri och hamnarnas bunker kan slås ut direkt. Farligt läckage kan uppstå främst vid transport, lastning, lossning men även lagring. MKBs skyddsavstånd är generellt små när det gäller LNG men branschen motarbetar längre avstånd. DLV hävdar att *utläckande LNG antänd genom en gnista kan orsaka förödande explosioner*. Risk finns med tät båttrafik i området. En stor del är stora Finlandsfärjor, som transporterar tusentals människor, fordon m m genom hamnområdet. Risk finns för omgivningen, T-bana, Lidingö-/Hamnvägstrafik, Hjorthagens bostäder, som ligger ovanför skulle kunna antändas. DLV anser att nedlagd befintlig bränslehamn och lager bör rustas på Stora Höggarn i Lidingö, Stockholms 1:a oljehamn, även använd av militären. Öns hamn dit olje- och LNG-lager kan flytta är i behov av sanering och upprustning som ägaren ej bryr sig om - läckage har pågått.

Övrig mark ost om Lidingövägen utom Norra Hamnvägen avser **Sth Exergi** (Fortum) planera för *energiproduktion med nya bränslelager (bl a Seveso)*. DLV lämnar *separata synpunkter*.

Norra Hamnvägen anges fortsatt ha ett pendelcykelstråk mellan city och Lidingö samt bil- och busstrafik på Norra Hamnvägen i nord-sydlig riktning. Reservat för Spårväg City löper längs Lidingövägen och p g a planerade verksamheter utan hållplats vilket DLV skulle vilja ändra. Men bara miljöfarlig verksamhet läggs öster om Hjorthagen och då kan spårvägen ej gå nära. Risk för explosion p g a utläckande LNG eller petroleum från Stockholms Hamn, damm från Cementa och damm eller bränsle från Sth Exergi blir stor risk av gnista från spårvagnen. *Ändå klubbades avtalen igenom utan några yttranden sent på exploateringsnämndens möte!* Beslut togs då det angavs därför angeläget att besluta om de tre markanvisningarna samtidigt.



DLVs förslag 1999 ovan att bygga ett Ropstens brygga med bostäder med skyddande kontor som Akers brygga i Oslo på område öster om Hjorthagen med överdäckning av Lidingövägen fick beröm av sbk för gott miljötänk, god kommunikationslösning och kontakt med vattnet. Stora Höggarns rostiga cisterner med gamla bergrum och rostiga båtar är bra plats för LNG.



Minst två dödades och ett 70-tal skadades när LNG-tankbil körde in i framförvarande lastbil i motorvägskö vid Bologna i Italien den 6 augusti 2018. Utläckande bränsle orsakade brand runt fordonen. Efter en stund började LNG nerkyld till -162 grader snabbt läcka längs marken och stiga uppåt med minskande kyla. Gasen antändes därpå i en enormt stor explosion. DLV har visat att detta händer relativt ofta framför allt vid olycka på motorväg. En sammanstötning mellan betongbil och LNG-tankbil i Norra länkens tunnel skulle få förödande konsekvenser vid en explosion, som få om ens någon som vistas där skulle överleva. Stockholm utreder att omlada riskfyllda transporter från tunnel under Hagastaden till ytan men ej för Norra länken. Det är uppenbart att LNG-industrin inte vill se skärpta skyddsavstånd och det är något även MSB uttalat. Ett människoliv värderas försäkringsmässigt till ca 22 miljoner SEK men branschen anser tydligen det är billigare för dem att betala än vad ökade skyddsavstånd kostar!

DLV anser planförslaget medför negativa konsekvenser för kulturmiljö och för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården samt Nationalstadsparken. Anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp. Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnat. Stadssiluetten med begränsade hushöjder där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden, dvs Stockholms särdrag.

Det finns ej tradition för höga byggnader i Energihamnen, tvärtom. Utblickarna från Oxberget mot Hjorthagen och söderut i Lilla Värtan är av stor betydelse för att förstå tidiga bosättningar här. Vid Liljeholmen längs vattnet finns flera höga hus nu. Lövholmen må ha tradition av Cementindustri, Norra Värtan hade kollager med lastkran samt låg småindustri. T o m 1913 fanns persontrafik på jvg



*Per Sch*

Per Schönning, ordf DLV