

DJURGÅRDEN-LILLA VÄRTANS MILJÖSKYDDSFÖRENING

DLV, c/o Per Olof Fredriksson, Sandhamnsgatan 12, 115 40 Stockholm, www.dlv.se e-mail: olof.fr@telia.com

Stadsbyggnadsnämnden/-kontoret
Box 8314
104 20 Stockholm

Dnr 2006-06878-54

Stockholm 2008-02-13

Samråd om Värtapiren/Casablancapiren, Hjorthagen, Ladugårdsgärdet samt Lilla Värtan

Härmed lämnas synpunkter på stadsbyggnadskontorets, sbk, samråd om Värtapiren. Sbk har avgivit tjänsteutlåtande den 21 december 2007 om lägesredovisning inför samråd av förslag till detaljplan för Värtapiren inom området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV, verkar för att bevara en god miljö längs Lilla Värtan och omlandet däromkring och att förbättra den inom området där så ske kan. Vi överklagar härmed med stöd av fullmakt ovanstående beslut.

Det är ej acceptabelt att en så *omfattande* utbyggnad i Lilla Värtan skulle kunna göras utan att det är fråga om betydande miljöpåverkan och utan att en MKB upprättas i enlighet med MB 6 kap 12 §. Utbyggnaden såsom den är föreslagen skulle medföra en påfrestning på befintlig och skyddsvärd miljö såväl till lands som till havs. En miljöbedömning måste göras för detta område tillsammans med övriga tänkta förändringar i hamnområdet såsom miljöbalken föreskriver. Dessutom måste en helhetssyn tas på de kolossala påfrestningar som exploateringsplanerna för området Hjorthagen-Värtan/Ladugårdsgärdet-Lilla Värtan har för miljö och hälsa där. Det gäller byggande av Norra länken med avgastorn, ny trafikplats, ny hamnpåfart, ny järnväg, ny stadsdel med 5000 bostäder och många arbetsplatser, ny hamn för stora fartyg, nytt biobränsleeldat kraftvärmeverk, nytt flislager, ny cementindustri, nya kraftledningstunnlar, stora uppgrävnings- och borrhingsarbeten samt nya hamnpirar och nya besöksterminaler. Det går inte att frikoppla dessa från varandra med den samverkande inverkan de har.

Vi har i svar på MKB för Hjorthagen 2008-01-31 och 2008-02-01 till sbk krävt att området utvidgas att omfatta bl a Ladugårdsgärdet och vi bifogar en karta med en annan miljövänligare exploatering.

Området ligger inom Ekoparken det område som regeringen 1991-11-21 med stöd av 6 kap 2 § NRL beslutat att Stockholm och Solna skall redovisa hur en planering avser att tillgodose natur- & kulturminnesvårdens samt friluftslivets intressen. Stockholm och Solna har i sina svar i december 1992 meddelat att följande principer och riktlinjer "i program för planering av området" skall beaktas:

- Området skall värnas som en unik kultur- och naturpark med till parken väl anpassad bebyggelse.
- Området skall utvecklas för friluftsliv och rekreation i en omfattning och i sådana former som inte skadar områdets natur- och kulturvärden.
- Området skall förbättras med avseende på trafikstörningar och andra miljöproblem.

Stockholms kommunfullmäktiges beslöt dessutom vid sitt sammanträde den 4 oktober 1999 under § 15 att med hänvisning till utlåtandet 1999:139, Dnr 815/1998, anta en ny översiktsplan, ÖP99, som beskriver området för Casablancapiren, nu kallad Värtapiren, som stadsutvecklingsområde.

En utvidgad lastbilsuppställning på utfyllnad i Lilla Värtans vatten torde varken inrymmas inom beslut om hur Ekoparken ska planeras eller med beslut om stadsutvecklingsområde i ÖP99. Till det kommer att ytterligare pিরer byggs för Fortum Värme vid Hjorthagen och ny kryssningsterminal vid Frihamnen.

Områdets närhet till Nationalstadsparken medför att nya projekts och byggnaders skadliga inverkan på denna måste redovisas ytterligare. Vi finner att provtagning för analys av bottenföroreningar gjorts alltför ytligt och att projektets inverkan på Nationalstadsparkens stränder och botten på spridning med strömmar och vindar av gifter och föroreningar som skapar alg-tillväxt m m inte redovisats klart.

Vi ifrågasätter även hur muddrings- och utfyllnadsmetoder ska kunna väljas ur miljöskyddssynpunkt. Det redovisades muntligen vid förhandlingarna 1999-11-18 om Casablancapiren att man kan tänkas använda olika muddringsmetoder, bl a paternosterverk. Likaså redovisades 1999-11-18 att Stockholms Hamn avsåg att om möjligt ej använda bergtunnelsprängsten vid den mindre utbyggnaden som utfyllnad i piren (sprängsten från Norra länken) då den bl a innehöll sprängladdningsrester, som riskerade att förstöra vattenmiljön. Vi anser nu att mycket stränga krav måste ställas för att minimera buller, damm o d och framhåller åter problemen med många samtidiga och långa utbyggnadstider. Vi vill veta vilka bullernivåer som beräknas att uppnås vid olika alternativ och att de verkligen är förenliga med de krav som anges av Naturvårdsverket och Stockholms kommuns planmål för buller vid aktuell byggtid. Stockholms Hamn angav 1999-11-18 bullernivåer på 75 dB(A) ekvivalent vilket är helt oacceptabelt. Tidsutdräkten bör också preciseras.

Användningen av en utbyggd pir måste också ifrågasättas. Att koncentrera nya och kraftigt utökade hamnverksamheter så nära Hjorthagens bostäder är inte acceptabelt ur miljösynpunkt. Det bör också ifrågasättas om hamnverksamheten ska utvidgas när Stockholm hamn vid Värtan ej ingår i det förslag på strategiska hamnar i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58), som nyligen presenterats. För Stockholms Hamnar anges i stället brohamnen Kapellskär byggas ut, som samtidigt skulle få nya utökade förbindelser – väg/järnväg: ”**Kapellskär** har en nationell strategisk roll som brohamn till viktiga handelspartners i Finland och Baltikum.”

Sveriges Hamnar anger 2005-09-05 som svar på rapporten ”Naturvårdsverkets förslag till allmänna råd om externt buller från industriell verksamhet”: ”I dag pågår miljöprovning av Stockholms samtliga hamnar. Verksamheten vid exempelvis Värtan-Frihamnen är en blandning av traditionell hamnverksamhet, reguljärtrafik och besöksfartyg. Reguljärtrafiken och besöksfartygen bidrar i dag till att lågfrekvent ljud kan vara störande inom hamnområdet och vid bostäder utanför hamnområdet. I dag pågår emellertid en översyn av möjligheten att åtgärda detta buller på olika sätt, exempelvis med förbättrad ljuddämpning på reguljärfartygen alternativt genom elanslutning av fartygen vid hamn. Utöver störningar från fartygen bidrar transporter med truckar och tåg inom hamnområdet, som även förekommer under nattperioden, till höga maximala ljudnivåer orsakat av slag i vagnkopplingar, skengnissel etc. Ett ökat antal besökande fartyg kan också förväntas i framtiden, vilket ökar antalet tillfällen med risk för bullerstörning för de närboende.”

Under Allmänt beskrivs att ”De föreslagna råden överensstämmer i huvudsak med de tidigare råden avseende riktvärden för nyetablering. Vissa tillägg har gjorts bland annat följande:

1. När det gäller buller inomhus i bostäder och för industriell verksamhet som bedrivs i fastigheter med bostäder, hänvisas till Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus och höga ljudnivåer (SOSFS 1996:7)
2. Verksamhetsutövaren bör genom bullermätningar eller bullerberäkningar ta fram underlag för bedömning av störningspåverkan för omgivningen. Om det uppenbart inte förekommer störningspåverkan till omgivningen bör detta räcka som underlag.
3. Värdena bör gälla i varje punkt vid de i tabellen angivna lokalerna eller inom området. Värdena skall betraktas som frifältsvärden (ej påverkade av reflex). Skulle genom förhållanden i omgivningen den reflekterade ljudnivån vid mätpunkten vara högre än den direkta, bör den reflekterade nivån användas som utgångspunkt vid bedömningen.

Till dessa tillägg kan följande kommentarer göras:

1. Hänvisning görs till Socialstyrelsens allmänna råd från 1996. Dessa har reviderats och hänvisning skall göras till SOSFS 2005:6.

Detta tillägg till riktvärdet innebär att villkor för inomhusmiljön också anges orsakad av extern verksamhet. Tidigare angavs endast att industriverksamheter och bostäder i samma byggnad skall regleras till de värden som gällde beträffande installationer i byggnader vilka anges i svensk Byggnorm 1975, kapitel 34.

Det nu utökade förslaget berör i första hand rekommenderade riktvärden för lågfrekvent ljud. Socialstyrelsen anger riktvärden i frekvensområdet 31,5 – 200 Hz. I samband med att fartyg ligger i hamn är frekvensen kring 50 Hz dominerande. Riktvärdet i detta frekvensområde anges till 43 dBA inomhus. I detta frekvensområde är fasadisoleringen typiskt 12 dBA vilket innebär att vid ljudnivåer utomhus över 55 dBA kommer riktvärdet att överskrida inomhusnivån. Fartyg som ligger i hamn orsakar vanligtvis högre ljudnivåer i detta frekvensområde orsakat av hjälppaggaten. För att uppfylla inomhusnivå krävs således omfattande åtgärder på närliggande byggnader genom tilläggsisolering av hela huset eller ombyggnad av fartygen alternativt el-anslutning av fartyget. Hamnen kan inte reglera el-anslutning av besöksfartyg.”

Stockholms Hamn vill dessutom behandla utsprängd sten från Norra Länken och Citybanan vid längs södra sidan av Husarviken inom det område som fram till år 2005 var ett till stor del uppvuxet grönområde inom Nationalstadsparken då staden, utan att avvakta ett utlyst miljösamråd, lät avverka över 1000 träd i vad staden självt beskrivit vara slyskog på strandområdet i Nationalstadsparkens gräns och av betydelse för Nationalstadsparken. Det anges nu att hela 3 000 000 ton sprängsten skulle lagras och behandlas. Transporterna skulle belasta innerstaden *trots* de körs ut i tunnlar både *söder och norr om innerstaden*. Tippning i vattnet riskerar skada fisken med dioxin och PCB-relaterade föroreningar, se bifogat PM. Det är horribelt att svensk lagstiftning skulle kunna godkänna sådant ingrepp mot miljön.

I det underlag för miljöbedömning som gjorts av WSP och vill vi också tillägga att enligt WSP:s egen tidning Projekt & affärer från juni 2007 så kräver byggandet av den s k Värtapiren ca 1,5 km söder om Husarviken att ca 3 000 000 ton berg krossas på Husarvikens södra strand och förs dit. Det kommer att generera 222 000 fordonströrelser med främst tunga lastbilar i innerstaden. Där sägs vidare: ”Alla olika projekt som är på gång samtidigt ställer stora krav på samverkan. Vägar och transporter ska fungera för alla parter. Dessutom ska färjetrafiken i Värtahamnen fortgå utan störningar medan ombyggena pågår. De som bor i det gamla bostadsområdet Hjorthagen kommer under några år att bli helt omringade av arbetsområden och allt vad det innebär med transporter och tung trafik.”

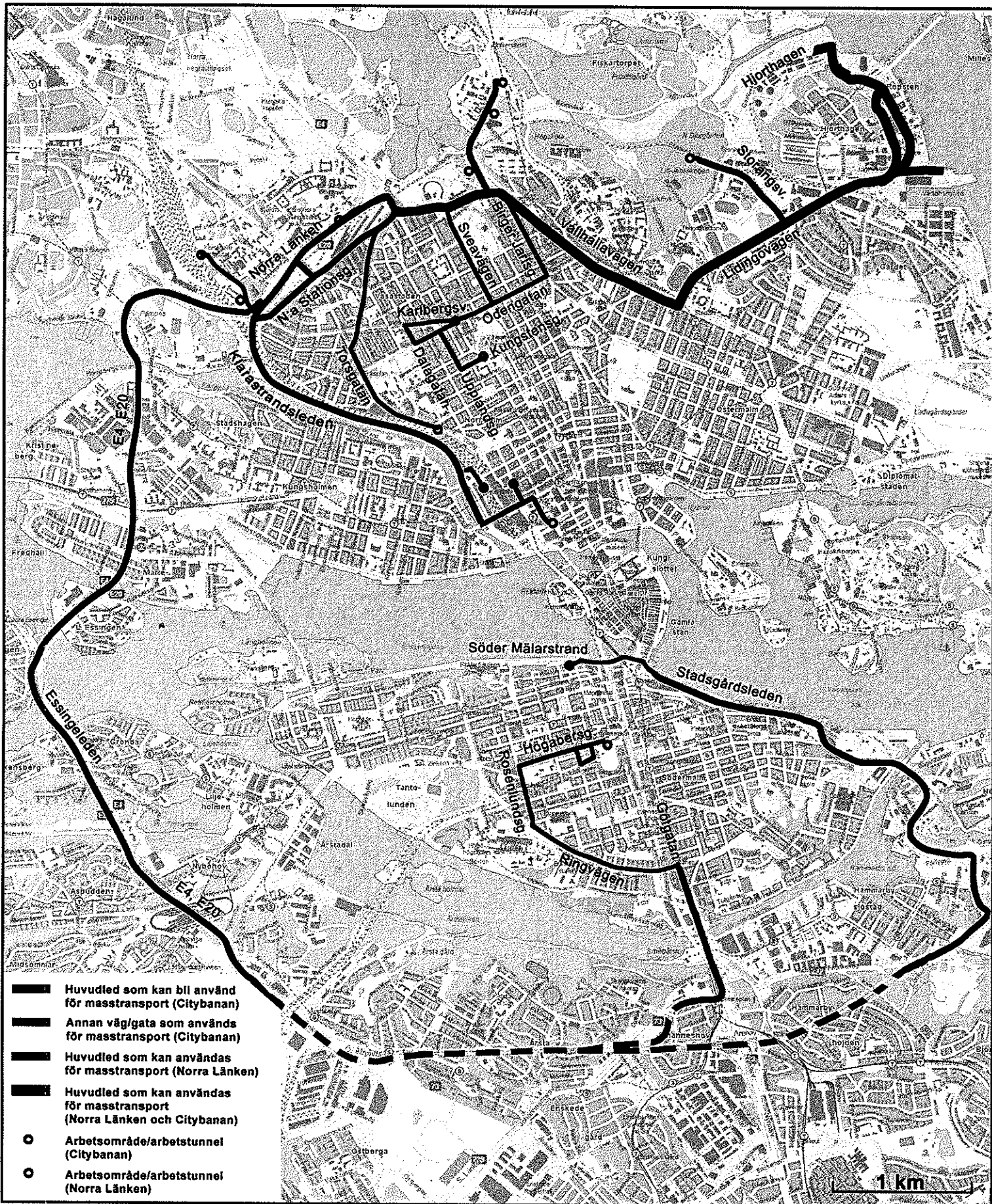
I Stockholms Hamns ansökan anges ett lager vid Husarviken få en maximal fyllnadshöjd på 10 meter, vilket innebär en belastning på ca 150-200 kN/m², dvs dubbelt så mycket som tidigare kollager före 1970 belastade området. Vi anser att detta medför obehag och olägligheter när man ska passera intill området både till fots, per cykel och i fritidsbåt i det smala vattenstråket. Det finns stor risk att underliggande lerlager och uppfyllnad leder till ett s k skålskred. Det är oacceptabelt ur miljösynpunkt.

Vi anser att sökanden tar för lättvindigt på ras- och sättningsrisken. I Svenska Dagbladet redovisas att orsaken till skredet på väg E6 i Bohuslän 2006-12-20 då både motorväg, landsväg och järnväg rasade var överdimensionerade schaktmassor i kombination med kvicklera. Det är samma beskaffenhet som marken har i den aktuella ansökans upplagsområde. I Bohuslän rörde det sig om en jordhög på 7 meter som vägde 34 000 ton, dvs bara ca 1/100-del av vad sprängstensmassorna skulle väga i ansökan

Vi hävdar att både förorenade massor och utsprängt berg med fördel kan sändas bort med järnväg för destruering respektive krossning. Såväl Vägverket som Banverket har tagit fram en stor mängd alternativ till mellanlagring. Inregia visade redan 1996-09-10 att vad gäller behandling av sprängsten från en utbyggnad av Norra Länken till Värtan så var det bästa alternativet ur miljö- och energisynpunkt då borttransport med tåg. Med el-/diesellok uppgick energiåtgång och kostnader till bara 40 % jämfört med borttransport med lastbil och utsläppen av NO_x blev bara hälften så stora. Järnväg har tills nyligen funnits framdragen norr ut till Gasverkstomten för direkt pålastning. Transporter för utlastning till båt bör också ske *längs* järnvägsspåret. Lastning bör även ske från länktunneln vid Norra stationsområdet.

Att låta utsprängd sten från Citybanans järnvägstunnel köras med dumperlastbilar genom Stockholms innerstad är ej miljövänligt. Banverket trodde ej man skulle få göra det vid sin redovisning av MKB. Även framtida utsläpp och risker med transporter till/från en utbyggd Värtapir måste självklart beaktas

Stockholms stad tar allt lättare på Miljöbalkens krav och allt mindre hänsyn till vad miljöföreningar och boende anser om den negativa miljöpåverkan ”stadsutvecklingen” av området skulle medföra. Det strider mot EG-rättens miljödirektiv och intentionerna i Århuskonventionen, som i stället avser att understödja medborgarnas insyn och medverkan i tänkta projekt för att gynna miljö och hälsa.



- Huvudled som kan bli använd för masstransport (Citybanan)
- - -** Annan väg/gata som används för masstransport (Citybanan)
- Huvudled som kan användas för masstransport (Norra Länken)
- - -** Huvudled som kan användas för masstransport (Norra Länken och Citybanan)
- Arbetsområde/arbetstunnel (Citybanan)
- Arbetsområde/arbetstunnel (Norra Länken)

1 km