

Samrådsredogörelse

Detaljplan för fastigheten Shanghai 1 m.fl. i stadsdelen Ladugårdsgärdet, Dp 2016-10198

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	3
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen	3
Arkitektur och gestaltning.....	6
Kulturmiljö	7
Gator och trafik	10
Teknisk försörjning.....	14
Hälsa och säkerhet	18
Miljö- och klimataspekter	29
Övriga frågor	33
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	35
Föreslagna förändringar.....	37
Inkomna synpunkter	39
Statliga och regionala myndigheter och förbund	39
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	58
Övriga remissinstanser	64
Sakägare enligt fastighetsförteckning	66
Övriga, ej sakägare	68

Sammanfattning

Planen syftar till att vidareutveckla ett befintligt hamn- och industriområde för att möjliggöra nya verksamheter. Energihamnen är ett av få kvarvarande hamnområden i Stockholms innerstad och bedöms vara mycket viktigt för att säkerställa Stockholms energiförsörjning på lång sikt. Detaljplanen möjliggör också en utbyggnad av resursstark kollektivtrafik och friställande av mark på andra håll i staden för kontor- och bostadsbebyggelse. Marken inom planområdet ägs av Stockholms stad och arrenderas ut till Stockholms Hamnar och ett antal industriverksamheter.

Planförslaget och MKB sändes ut på samråd under perioden 2018-09-19 - 2018-10-31. Inkomna synpunkter bekräftar de komplexa förutsättningar som uppkommer när ett befintligt verksamhetsområde förtätas med tung industri bl.a. avseende risker, kulturmiljö, bullerhantering, vattenmiljö och ytbehov. Andra komplexa planeringsutmaningar rör bl.a. Östlig förbindelse, stadens behov av drivmedelslagring och spårvägsreservatets gränser. De närboende som har yttrat sig har framförallt synpunkter på områdets utveckling, störningar under byggtiden och risk.

De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget och menar att en utveckling av området i enlighet med samrådsförslaget är positivt även om flera har synpunkter i sak. I det fortsatta planarbetet kommer fördjupat utredningsarbete göras för framförallt risk och säkerhet, buller, vattenmiljö, markföroreningar, fastighetsrättsliga frågor och gestaltning.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att vidareutveckla Energihamnen för hamn- och industriverksamhet och möjliggöra för nya verksamheter, som produktionsanläggning för fjärrvärme, cementterminal och bunkerdepå för bränsle till fartygstrafik, genom att bland annat utöka den tillåtna byggnadshöjden i hamnområdet. I detaljplanens syfte ingår också planläggning av områdets västra del för en framtida spårväg.

Detaljplanen möjliggör en utveckling av Stockholm Exergis verksamhet samt en flytt av Cementas anläggning från Lövholmen. Planen säkerställer en yta för lagring av bränsle då möjligheten försvinner inom Loudden i och med att bränslehanteringen där avvecklas. På så sätt blir andra vattennära områden i centrala Stockholm tillgängliga för ny stadsutveckling med bostäder och arbetsplatser i gynnsamma lägen.

En ambition med detaljplanen är att göra Energihamnen till ett bra exempel på hur modern industri- och hamnverksamhet kan integreras i en attraktiv, urban stadsmiljö. Därför läggs en stor vikt vid gestaltning och stadsbild, där Norra Hamnvägen förstärks som en sammanbindande länk från Ropsten till Valparaiso och Södra Värtan.

Hur samrådet bedrivits

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Planförslaget och MKB sändes ut på samråd under perioden 2018-09-19 - 2018-10-31.

Förslaget har kungjorts på kommunens anslagstavla och genom annons i dagstidning den 19 september 2019 (DN/SvD). Samrådsförslaget visades i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Samrådsmöte hölls 2018-10-11 på Folkkulturcentrum i Hjorthagen där ca 20 personer närvarade. Fördelningen var ungefär hälften mellan män och kvinnor. Totalt har 36 yttranden inkommit, varav 9 från privatpersoner.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet och planprocessen

En *privatperson* ställer sig kritisk till samrådet då vederbörande menar att det varit dålig information och att det inte gjorts en presentation av de representanter för staden som var på plats. En annan privatperson menar att detaljplanen borde kungjorts i lokaltidningen och inte bara i SvD/DN då alla inte har tillgång till dessa. Detta kan ha påverkat antalet deltagare på samrådsmötet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att samrådet utförts enligt stadens gängse rutiner samt vad som avses i Plan- och bygglag (2010:900) 5 kap 11a, 11b 11c §§§. Samrådet annonserades i SvD och DN den 19 september 2018.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Nio *privatpersoner* och en förening motsätter sig detaljplanens syfte om att ytterligare utöka Energihamnens funktion som industrihamn. Flera privatpersoner menar att det bör finnas bättre lämpade platser att förlägga industriverksamhet på än mitt i Norra Djurgårdsstaden nära befintliga bostäder. Ett par privatpersoner menar att planens genomförande kommer att påverka närboende under utbyggnaden, bl.a. genom byggdamm, pålning och trafik. Ytterligare ett par privatpersoner menar att området tidigare illustrerats som ett bostadsområde med en strandpromenad på skisser över Norra Djurgårdsstaden.

Försvarsmakten anser att det inom området med beteckning f4 och f7 på plankartan behöver klargöras exakt var eventuella byggnader över 55 meter ska uppföras. Stockholm Exergi önskar att möjliggöra utbyggnad av befintlig kajplats 503.

Länsstyrelsen belyser att strandskyddet automatiskt träder in vid en ny detaljplan och för att kunna bedriva hamnverksamheten behöver strandskyddet åter upphävas av kommunen.

Skönhetsrådet anser att det finns en potentiell fara i att staden tar för många vattennära områden i anspråk för bostäder. Detta gör att de få kajutrymmen som blir kvar riskerar att bli överutnyttjade, med mycket höga och dominerande byggnader som följd.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att detaljplanen stämmer väl överens med översiktsplanens intentioner och det övergripande programmet för området (Program för hållbar stadsutveckling - Norra Djurgårdsstaden). Området har aldrig varit aktuellt för annat än industriverksamhet. Andra alternativ till lokalisering har även utretts för delar av verksamheten men inte bedömts som lämpliga. Vidare bedöms verksamheterna ha behov av ett strategiskt sjöläge nära befintlig järn- och motorväg. Detta finns bara på ett fåtal ställen bl.a. i Energihamnen.

Planens genomförande kan komma att medföra viss störning främst i form av oljud. Då området byggs ut i etapper bedöms inte detta påverka allmänheten i någon större omfattning.

Kontorets bedömning är att de byggrätter som detaljplanen medger för egenskapsområden f4 och f7 på plankartan är väl anpassade till de anläggningar som föreslås på platsen. Det kommer därför inte vara möjligt att begränsa omfattningen av dem ytterligare utan att ändra förslaget.

Stockholm Exergi medverkar i detaljplanearbetet.

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna och avser tillsammans med bolaget studera eventuella justeringar avseende kajplatsen.

Stadsbyggnadskontoret avser att åter upphäva strandskyddet för att hamnverksamheten i samband med att detaljplanen antas. Detta kommer att förtydligas och motiveras i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontoret har under planarbetet arbetat med ett flertal justeringar av strukturen vilket framför allt har inneburit minskade negativa konsekvenser för kulturmiljö och stadsbild. Detta anges också

i MKB:n. Exempelvis kan nämnas att höga byggnadsvolymer har placerats för att hålla ned höjderna vid Hjorthagsberget och skapa en stadssiluett som höjer sig på sidorna och är lägre i mitten. Byggnadsvolymer har placerats så att siktlinjerna förblir fria mellan Hjorthagsberget och vattnet.

Riksintressen

Trafikverket anser att de riksintressen som ligger inom eller i detaljplanens influensområde behöver beskrivas mer utförligt i planbeskrivningen. Vidare beskriver Trafikverket att kartmaterialet över riksintressen i planbeskrivningen är felaktig då den visar situation innan Norra Länken öppnade. De vill även se förtydligande vad som avses med ”positiv påverkan” på riksintresset Stockholms hamn som beskrivs i planbeskrivningen.

Trafikverket anser att de inte kan ta ställning till om genomförandet av planen påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjandet av riksintresset Östlig förbindelse innan de preciserat detta. Även *Länsstyrelsen* noterar att riksintressepreciseringen pågår och att de inte kan bedöma detaljplanens påverkan.

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att riksintresset Stockholms hamn enligt miljöbalken inte tillgodoses. Länsstyrelsen beskriver vidare att en nedläggning av drivmedelsdepån vid Loudden skulle innebära att en betydande del av försörjningskapaciteten för flytande drivmedel i regionens centrala delar försvinner. En sådan utveckling är inte lämplig för regionen sett ur ett krisberedskapsperspektiv eller för totalförsvaret. Även *Försvarsmakten* anser att de föreslagna åtgärderna i detaljplanen inte kan ersätta den kapacitet som idag finns i Loudden och som täcker deras behov av lagring av bränsle i Stockholms län. *Länsstyrelsen* konstaterar vidare att stadens initiativ att utveckla Energihamnen är mycket lovvärt. En utvecklad funktion för flytande drivmedel i hamnen är en av flera pusselbitar som möjligen skulle kunna bidra till att Loudden kan läggas ned. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver tydliggöra vilken typ av flytande bränslen som behöver kunna hanteras vid Energihamnen och hur det påverkar den fortsatta planeringen, bl.a. med avseende på riskbild och transportbehov. Kommunen behöver även beskriva vilka lagringsvolymer som behöver säkerställas samt hur en fungerande utlastning till tankbilar, med avseende på dimensionering och körvägar, ryms inom planen. I annat fall kan det befaras att riksintresset inte tillgodoses.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömning är att planhandlingarna beskriver de riksintressen som berörs av planen. Då en riksintresseprecisering för Östlig förbindelse pågår avser kontoret se över avsnittet om

riksintressen i planbeskrivningen, i samband med det kan det finnas behov att tydliggöra beskrivningen av de delar av riksintresset som omfattar Trafikverkets anläggningar. Formuleringen ”positiv påverkan” syftar till att när hamnverksamheten utökas så stärks de värden som uttrycks i riksintresset. Kontoret inser att formuleringen kan ge upphov till missförstånd och ser över den till granskning.

Beträffande riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse delar Stadsbyggnadskontoret Trafikverkets och Länsstyrelsens uppfattning om att det inte går bedöma hur planeringen av Energihamnen påverkas innan preciseringen är genomförd. Den tilltänkta trafikplatsen i Ropsten ligger i direkt anslutning till planområdet. En konsekvensbeskrivning kring hur planförslaget förhåller sig till riksintresset blir en förutsättning för ställa ut detaljplanen på granskning.

Att säkerställa en trygg drivmedelsförsörjning för bl.a. kris- och krigsberedskap är en komplex och samhällsövergripande fråga där Energihamnen kan fungera som en av flera pusselbitar. Det finns dock begränsande möjligheter att genom en detaljplan reglera den typen av verksamhet. Nuvarande planförslag möjliggör uppförandet av cisterner med exempelvis flytande bränsle inom stora delar av planområdet. Dessa områden skulle utifrån planens syfte fritt kunna nyttjas och upplåtas för olika typer av verksamheter. De scenario som kommer ligga till grund för fortsatt riskutredning utgår från att den cisternpark som föreslås inom Shanghai 1 kommer att kunna nyttjas som drivmedelslager och vara en del i ett större nätverk som ersätter den verksamhet som avvecklas på Loudden. Inför granskningen och som en del av fortsatt riskutredning kommer förutsättningarna för den tilltänka anläggningen studeras mer ingående vilket inkluderar exempelvis typ av bränsle, samlad riskbild, last- och lossning.

Arkitektur och gestaltning

Skönhetsrådet anser att om det inte är av tekniska skäl som Cementas silobyggnad har den föreslagna höjden måste den sänkas. Om den däremot är av nödvändighet anser rådet att byggnadsverket måste gestaltas med bättre arkitektonisk precision än i föreliggande förslag. Rådet föreslår en arkitekt- eller formgivningstävling för att säkerställa en utformning av högsta möjliga kvalitet.

En privatperson anser att Stockholm Exergis föreslagna silos är för stora för platsen. Två andra privatpersoner tycker att Cementas silo kommer dominera och förfula området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Cementsilornas höjd är en förutsättning för att verksamheten skall kunna placeras på den begränsade yta som finns att tillgå i

Energihamnen. Anläggningarnas utformning är styrd av tekniska egenskapskrav vilket medför en begränsad möjlighet att sänka eller bearbeta volymen. Kontoret avser att fortsätta dialogen med Cementa kring den höga silons utformning för att säkerställa en god verkshöjd där flera olika gestaltningsalternativ kommer att studeras.

Produktionsanläggningen utgör ett av flera scenarion för hur kvarteret Singapore kan utvecklas. Ifall den blir verklighet är den tänkt att bli en del av Stockholms framtida energiförsörjning och därmed viktig för stadens utveckling. Kontoret delar Skönhetsrådets uppfattning om att anläggningen kommer uppfattas som en stor volym men har ändå gjort en sammanvägd bedömning att den skulle vara möjlig att uppföra på platsen. Genom detaljplanen säkerställs att byggnaden måste uppföras i olika höjder och placeras indraget från gatan för att bryta upp skalan. Tvärgående genom planområdet finns även flera gator som inte får bebyggas och som möjliggör för utblickar från Hjorthagsberget ner till Lilla Värtan och Lidingö.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Samfundet S:t Erik anser att en rivning av cisternerna får negativa konsekvenser för kulturmiljön. Samfundet inser samtidigt svårigheterna i ett bevarande och bedömer att rivningen kan accepteras. *Länsstyrelsen* anser att eftersom planen syftar till att utveckla platsen som industri- och hamnområde med nya cisterner kommer riksintresseuttrycket sjöfarts-, handels- och industristaden fortfarande vara avläsbar, även om de äldre cisternerna inte bevaras. Däremot har 1950-talscisterna kulturhistoriska egenvärden som enskilda objekt och som autentiska exponenter för satsningarna vid 1900-talets mitt. Till värdebilden hör inte minst texterna på cisternerna. Dessa värden försvinner med rivning, men bedöms inte påtagligt skada riksintresset. *Länsstyrelsen* pekar också på att expeditionsbyggnaden som avses sparas, inte fått skyddsbestämmelser på plankartan och anser att detta är en brist.

Både *Länsstyrelsen* och *Skönhetsrådet* anser att det är positivt från kulturmiljövårdssynpunkt att gatustrukturen kvarstår.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens bedömning avseende riksintresseuttrycken. I det fortsatta planarbetet kommer frågan om eventuell skyddsbestämmelse för expeditionsbyggnaden att studeras vidare.

Fornlämningar

Länsstyrelsen pekar på att det inom planområdets gräns (inom vattenområdet) finns två indikationer av vrak. Om det planeras bryggor eller andra anläggningar inom denna del av vattenområdet så kommer det att krävas en arkeologisk utredning vilket bör framgå i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En ansökan om arkeologisk utredning är inskickad till Länsstyrelsen av Cementa för de nämnda vraken. Planhandlingarna kommer att uppdateras med denna information inför granskning.

Landskaps- och stadsbild

Stadsmuseet anser att platsen är acceptabel för industriverksamheter ur kulturhistorisk synvinkel på grund av den långa kontinuiteten och områdets historia. Även *Skönhetsrådet* anser att platsen är rimlig för den planerade verksamheten.

Stadsmuseet anser att den föreslagna höjden på 55–100 m på två platser innebär en alltför uppdriven skala på bebyggelsen.

Byggnaderna skulle få en framträdande roll både på långt håll men i synnerhet i närområdet vilket skulle inkräkta direkt på kulturmiljön. *Stadsmuseet* vill särskilt framhålla de utvalda platserna i Hjorthagen, Dianaparken och från Skansen. De stora silobyggnaderna placeras som en fond till de äldre och känsliga kulturmiljöerna och vattenrummet vilket *Stadsmuseet* bedömer som förvanskande av stadsbilden enligt plan- och bygglagen. De föreslagna höjderna saknar respekt och proportion till den befintliga platsen och bebyggelsen. Även *Länsstyrelsen* lyfter frågan att Hjorthagsberget med Hjorthagskyrkan får en mer undanskymd roll.

Stadsmuseet anser även att belysning av de större byggnaderna ska undvikas och att det är mer lämpligt ur kulturhistorisk synvinkel att låta industribyggnader ha en nedtonad utformning som inte ytterligare dominerar i stadsbilden.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening anser att planförslaget medför negativa konsekvenser för kulturmiljö och för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården samt Nationalstadsparken. Vidare anser *Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening* att det inte finns tradition för höga byggnader i Energihamnen. Utblickarna från Oxberget mot Hjorthagen och söderut i Lilla Värtan är av stor betydelse för att förstå tidiga bosättningar här.

Länsstyrelsen anser att riksintresseuttrycket fronten mot vattenrummet kommer att förändras men eftersom industrikarakteren och föreslagna anläggningstyper, bland annat cisterner och silos, bygger vidare på

historien kvarstår industrikaraktären som stadsfront. Påverkan på detta uttryck bedöms därför inte innebära påtaglig skada på riksintresset. Beträffande riksintresseuttrycket stadssiluetten är det högsilon som har störst påverkan. Högsilon kommer att synas från flera vyer, men i flertalet fall i begränsad grad och på ett sådant sätt som inte påtagligt skadar riksintresset. Höjden påverkar dock negativt lokala vyer från bland annat Millesgården och från Hjorthagsberget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gällande höjder och volymer på bland annat siloanläggningen och den eventuella produktionsanläggningen är dessa beroende av planområdets begränsade yta och att flera olika verksamheter ska kunna bedrivas på ett effektivt och säkert sätt inom området. Detta gör att det finns begränsningar i placering, utbredning och volymer av tillkommande bebyggelse och verksamheter.

Flertal justeringar av strukturen har gjorts under planarbetet för att minimera de negativa konsekvenserna för kulturmiljön och stadsbilden, vilket beskrivs mer utförligt i MKB:n. Exempelvis har höga byggnadsvolymer placerats så långt söder- respektive norrut som möjligt för att hålla ned höjderna framför Hjorthagsberget och skapa en stadssiluett som höjer sig på sidorna och är lägre i mitten. Byggnadsvolymer har också skjutits undan från Tvärvägarna (första, andra och tredje), så att siktlinjerna förblir fria mellan Hjorthagsberget och vattnet.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att detaljplanen medför negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Liksom Länsstyrelsen gör dock Stadsbyggnadskontoret bedömningen att detaljplanen inte innebär påtaglig skada på riksintresset. Vyn från Skansen har bedömts innebära små negativa konsekvenser. Vyn härifrån präglas av en varierande bebyggelse och inslag av industribyggnader finns redan. Tåligheten är därför förhållandevis hög för den typen av bebyggelse i den vyn. Vyn från Dianaparken och Hjorthagens kyrka har i över hundra år präglats av industriebebyggelse i hamnen. Möjligheten att avläsa hamnområdet och kajen kommer dock att påverkas och planförslagets bebyggelse kan komma att upplevas som en barriär mot vattnet och vyn mot Lidingö. Utblickarna från kyrkan bedöms inte som lika betydelsefulla som sikten mot kyrkan och dess funktion som landmärke.

Då Energihamnen ligger utanför Nationalstadsparkens område är planförslagets påverkan på natur- och kulturvärden endast visuell. Den utökade byggnadshöjden innebär att Energihamnen kan uppfattas på håll i större utsträckning men bedöms inte påverka

befintliga kulturmiljövärden i Nationalstadsparken och inte heller de målbilder som beskrivs för respektive delområde i vård- och utvecklingsplanen för parken. Planförslaget bedöms därför inte ge upphov till några negativa konsekvenser för Kungliga Nationalstadsparken. Inför granskning kommer MKB:n att kompletteras med bedömning gällande förvanskande av stadsbilden. Utformning av siloanläggning och övriga anläggningar, liksom belysning, kommer att behandlas i gestaltungsprogrammet och som del av fortsatt planarbete.

Sammantaget bedömer kontoret att de avvägningar som gjorts mellan bevarande och utveckling är välmotiverade och att tillräcklig hänsyn tagits till kulturmiljö och stads- och landskapsbildsvärden. Inga större förändringar föreslås därför till granskningen.

Gator och trafik

Biltrafik

Trafikverket har svårt att tolka beskrivningen av nuläget i trafik-PM då de delvis utgår från gamla prognosår bl.a. innan Norra Länken öppnade. Vidare så beskriver inte trafik-PM om dygnsflöde presenteras i ÅDT VVMD eller annan enhet. Trafikverket önskar att få granska eventuella skyddsräcken och portaler vid kvarteret Port Said för att bedöma åtgärdens lämplighet. Trafikverket vill även att staden preciserar nulägesbeskrivningen av trafikläget i planhandlingarna som bl.a. utgår från olika år och oklara måttenheter. Trafikverket anser att alternativa trafikprognoser kan användas om det motiverats och kan relatera till basprognos 2040, detta för att myndigheten ska kunna bedöma påverkan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafik-PM kommer inför granskning att förtydligas avseende Trafikverkets synpunkt gällande beskrivningen av nuläget. Vidare så kommer PM:et att uppdateras med ett dygnsflöde som presenteras i ÅDT VVMD eller annan enhet.

Gällande Trafikverkets yttrande om basprognos 2040 så håller Trafikkontoret på att ta fram en prognos för omgivande vägnät. Denna bygger i grunden på Trafikverkets basprognos. Prognosen är dock beroende av ett antal frågor som är under utredning, till exempel riksintresseprecisering för Östlig förbindelse. Den uppdaterade prognosen kommer att ligga till grund för planhandlingarna i det fortsatta arbetet.

Detaljplanen reglerar inte placering av skyddsräcken och portaler inom Trafikverkets anläggning. Om detta skulle bli aktuellt kommer det samrådas med Trafikverket.

Gata och tillgänglighet

Östermalms stadsdelsnämnd ser positivt på utvecklingen av Norra Hamnvägen som bidrar till en sammanhängande stadsdel genom att länka samman Ropsten och Värtapiren. Stadsdelsnämnden ser även positivt på att utveckla ett stråk med växtbäddar som fördröjer dagvattnet. Skönhetsrådet ser positivt på bevarandet av den öppna gatustrukturen i Norra Hamnvägen. Trafikkontoret och Skönhetsrådet anser att Norra Hamnvägen är viktig för att knyta samman gång- och cykelstråket mellan Värtahamnen och Hjorthagen. Vidare anser Trafikkontoret att gatumiljön och kringliggande verksamheter ska utformas så att det blir en god upplevd trygghet för gående och cyklister. Även Samfundet S:t Erik anser att det är av stor vikt att Norra Hamnvägen upplevas som skyddad och trygg för gående och cyklister liksom för den planerade spårvägen och busshållplatsen i området. Trafikkontoret konstaterar samtidigt att de i dagsläget inte har avsatta medel i investeringsbudgeten för de föreslagna ombyggnaderna utan anser att det bör finansieras inom projektet.

Trafikkontoret anser att det bör utredas om Tredje Tvärvägen bör detaljplanläggas som kvartersmark och ingå i hamnområdet. Vidare anser Trafikkontoret att det bör införas utfartsförbud i detaljplanen längsmed västra sidan av Norra Hamnvägen för att säkerställa en god trafiksäkerhet. Stockholm Exergi menar att det inte är möjligt att angöra befintlig byggnad inom kvarteret Alexandria för lass och lossning utan att köra över gång- och cykelbanan i planförslaget. Bolaget anser att detta behöver ändras eller tas hänsyn till i kommande projekteringen av vägnittet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Norra Hamnvägen är av många anledningar ett viktigt huvudstråk genom hela Norra Djurgårdsstaden och förbinder Ropsten med Valparaiso och Värtaterminalen. Gatan har många funktioner som måste fungera samtidigt; angöring till industriverksamheterna, hantering och fördröjning av dagvatten, trygg gångkoppling och som regionalt cykelstråk. Stadsbyggnadskontoret anser av den anledningen att det finns flera orsaker att se över gatans utformning och har påkallat behovet både för Trafikkontoret och Exploateringskontoret. I dagsläget finns ingen finansiering på plats för en ombyggnad av gatan även om behovet finns på sikt.

Tredje tvärgatan är i gällande detaljplan planlagd som allmän plats varför användningen även föreslagits i samrådsförslaget. Stadsbyggnadskontoret ser inget hinder att utreda om gatan skulle

kunna planläggas som kvartersmark då den enbart försörjer Stockholm Exergis. Dock finns det flera frågor som måste utredas vidare innan det kan bedömas som möjligt. Några förutsättningar är att den elnätstation och de ledningar som ligger i gatan ges stöd i detaljplanen och att räddningstjänstens åtkomst till spårområdet inte försvåras.

Detaljplanen ska möjliggöra för flera olika scenarion och behöver därmed vara flexibel över tid varför kontoret inte anser att det är lämpligt att i detaljplanen reglera utfartsförbud längs med västra sidan av Norra Hamnvägen. Var utfarter slutgiltigt kan placeras får i samråd med Trafikkontoret avgöras allteftersom verksamheterna utvecklas.

Angöring till befintlig byggnad inom kvarteret Alexandria kommer tillsammans med Trafikkontoret att studeras vidare i fortsatt planarbete.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen och Trafikkontoret anser att det i det fortsatta planarbetet behöver säkerställas att pendelbåttrafiken invid Ropsten inte påverkas negativt av förslaget. Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor konstaterar att det är långt från tunnelbana till området – men att det finns buss. En privatperson anser att kollektivtrafiken i Norra Djurgårdsstaden är undermålig och att man bör minska bilberoendet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Pendelbåttrafiken bedöms inte påverkas negativt av förslaget då kajplatsen ligger utanför planområdet, i Ropsten. Markanvändningen i området är industriverksamhet, med få arbetsplatser. Det finns ett begränsat behov för kollektivtrafik med mål inom planområdet.

Spårreservatet

Östermalms stadsdelsnämnd ställer sig positiv till en framtida spårväg i området. Stadsdelen ser att förslaget skulle öka tillgängligheten genom ett hållbart trafikslag. Trafikverket vill se ett scenario där spårvägen inte ingår för att identifiera vilken skulle få på det statliga vägnätet. Myndigheten motiverar detta med att det är oklart om spårvägen kommer att genomföras då den saknar finansiering.

Trafikförvaltningen anser att spårdragningen genom Energihamnen bör möjliggöra olika alternativ i norra delen av planområdet för att hålla fler möjligheter öppna i planeringen för Ropsten. Förvaltningen belyser även att det inte tagits ett systemval för transportsätt inom Norra Djurgårdsstaden ännu. Vidare beskriver de behovet av portaler på Norra Hamnvägen som skyddar spårvägens kontaktledningar och

att den elnätstation som finns i gatan måste omplaceras på grund av trafiksäkerhetsskäl. Detaljplanen behöver också möjliggöra en tät skärm utmed spårvägen mellan spårområdet och verksamhetsområdet samt mellan spårvägen och Lidingövägen i en höjd så att den täcker kontaktledningen.

Trafikförvaltningen har parallellt med samrådet gjort en egen riskbedömning för att konsekvensbeskriva ett genomförande av spårvägen. Resultatet av den beskrivs i deras samrådsyttrande. Förvaltningen anser att spårreservatets placering intill cisternerna behöver studeras vidare. Det finns flera risker som ännu inte är lösta. Förvaltningen föreslår flertalet åtgärder som bör utredas vidare i fortsatt planarbete och efterföljande projektering. Planen behöver också säkerställa tillgång till spårområdet för räddningstjänsten. Vidare anser Trafikförvaltningen att transportband över spårtrafiken bör undvikas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det pågår en övergripande kollektivtrafikutredning för hela stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden. I utredningen studeras flera olika alternativ till kollektivtrafikförsörjning. För att Energihamnens detaljplan inte ska försvåra det arbetet planläggs ett spårreservat längst med Lidingövägen till Ropsten. Detaljplanen tar inte ställning till vilken den slutgiltiga kollektivtrafiklösningen blir utan möjliggör istället för flera olika alternativ genom att säkerställa ett spårreservat. Konsekvenser av olika trafikscenarion kommer att utredas vidare inom ramen för val av kollektivtrafikslag.

Stadsbyggnadskontoret kommer tillsammans med bl.a.

Trafikförvaltningen att fortsätta utreda så att Energihamnens detaljplan inte försvårar möjligheterna för framtida planering i Ropsten.

Trafikförvaltningen medverkar i planarbetet och har bidragit med underlag till samrådsförslaget. Stadsbyggnadskontoret delar Trafikförvaltningens uppfattning att spårvägsreservatet bör studeras vidare i förhållande till de kvarstående frågor som de lyfter och så att plankartan ger rätt stöd för spårvägens framtida behov.

Trafikförvaltningens utredning visar på ett antal riskreducerande åtgärder som kan vidtas för att möjliggöra spårväg genom området. Resultatet av den utredningen kommer att tolkas och arbetas in i detaljplanens övergripande riskutredning och MKB till granskningen. Kontoret avser utreda vilka riskreducerande åtgärder som kommer behöva säkras via planbestämmelser bl.a. med avseende på närhet till cisternerna (se avsnitt om risk).

Teknisk försörjning

Dagvatten

Både Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) önskar att det ska eftersträvas att, efter fördröjning och rening, leda dagvattnet till befintligt dagvattennät i området alternativt bygga ett nytt dagvattenutlopp i Lilla Värtan istället för att leda dagvattnet till det kombinerade ledningsnätet. Vidare anser SVOA att relevanta ledningsnät och nuvarande anslutningspunkter bör redovisas, åtminstone schematiskt, inkluderat bolagets dagvattenledning i planområdet och utlopp i Lilla Värtan. Planhandlingarna bör även kompletteras med en dagvattenplan där framtida avrinning, placering av dagvattenanläggningar, sekundära avrinningsvägar, dränering och anslutning till ledningsnätet visas.

SVOA önskar förtydligande kring hur föreslagna dagvattenanläggningar har modellerats i StormTac (en digital beräkningsmodell). Vidare anser SVOA att dagvattenutredningen saknar redovisning av flera punkter som de behöver för bedömning vilket bör kompletteras. SVOA undrar också om det finns skäl att ta hänsyn till andra framtida utbyggnadsplaner i anslutning till planområdet gällande dagvattenhantering.

SVOA hänvisar till att plankartan bör utökas och även integrera den pumpstation som planeras att anläggas vid Fortums befintliga verksamhet vid Tredje Tvärvägen och Norra Hamnvägen. Detta eftersom anläggningen krävs för att möjliggöra den kommande bebyggelsen i Valparaiso.

SVOA skriver att dagvattenutredningen tydligare bör motivera varför avsättningsmagasin föreslås framför andra typer av dagvattenlösningar. Gällande växtbäddarna bör det förtydligas hur volymerna som kan hanteras i dessa har bestämts, särskilt antagen porositet i skelettjordar. Det bör även ses över om det är möjligt att hantera större volymer i växtbäddarna och skelettjordarna om de är nedsänkta. SVOA anser att om det är möjligt, markera ytor för dagvattenhantering i plankartan för att minska risken att dessa ytor används för andra ändamål. Enligt planbeskrivningen finns risk för utsläpp längs Lidingövägen och Norra Hamnvägen samt i samband med verksamheter. SVOA anser att behov av katastrofskydd bör diskuteras. Dagvattenutredningen antar samma ÅDT i framtiden som nuläget. SVOA undrar om det kan ge en underskattning av den framtida föroreningsbelastningen. SVOA undrar hur det säkerställs att det vatten som avrinner från Hjorthagsberget inte orsakar skador på byggnader inom planområdet.

Östermalms stadsdelsnämnd ser positivt på att utveckla Norra Hamnvägen med växtbäddar som fördröjer dagvattnet. Stockholm

Exergi önskar att det förtydligas i dagvattenutredningen att det finns ett breddavlopp med uppsamlingsmagasin som avleder till Lilla Värtan om dagvattnet skulle överbelastas vid Tredje Tvärvägen. Det har dock inte noterats att detta ska ha hänt.

Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen saknar en djupare analys av förorenad marks påverkan på dagvattenkvalitet och vad detta kan innebära för vattenkvaliteten i Lilla Värtan. Länsstyrelsen anser även att en bedömning av de lokala punktkällorna för föroreningar är lämplig i detaljplanens diskussion kring hanteringen av dagvatten. Länsstyrelsen anser att vissa förslag till dagvattenåtgärder i dagvattenutredningen är bra, men uppfattar att de endast är förslag i dagsläget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Frågan om anslutning till befintligt dagvattennät har utreds vidare efter samråd och bedömts som möjlig. I en uppdaterad dagvattenutredning kommer de förtydligande som SVOA efterfrågar angående befintliga ledningsnät och anslutningspunkter, dagvattenplan och StormTac modellen att tas fram.

Dagvattenutredningen kommer även uppdateras med förtydliganden kring geohydrologi och dagvattenflöden enligt SVOAs önskemål.

Bedömningen är att framtida utbyggnad i anslutande planerade områden kommer att påverka Energihamnen i liten utsträckning, ur dagvattensynpunkt, i och med planområdets läge precis vid recipient. Frågan om påverkan från vatten som avrinner från Hjorthagsberget och närliggande fastigheter och dess eventuella påverkan på byggnader inom planområdet kommer att redovisas i planhandlingarna inför granskning och åtgärder för att förhindra skador identifieras.

I fortsatt planarbete kommer en placering av en ny pumpstation att studeras inom kvarteret Port Said tillsammans med Stockholm Exergi och SVOA.

Val av avsättningsmagasin framför andra typer av dagvattenanläggningar kommer att motiveras tydligare i uppdaterad dagvattenutredning. Det är värt att notera den stora andelen hårdgjorda ytor som finns inom planområdet och som till viss del begränsar möjligheterna till val av dagvattenanläggning. Förtydligande om hur det bedömts och vilka volymer som växtbäddarna kan hantera kommer också att göras. Kontoret bedömer inte att ytor för dagvattenhantering i plankartan behöver redovisas enligt SVOA:s förslag.

Det har som SVOA noterat beskrivits i planhandlingarna att det finns en risk för utsläpp längs Lidingövägen, Norra Hamnvägen och vid verksamheterna. Behovet och möjligheten till katastrofskydd för att förhindra miljöolyckor kommer att redovisas i uppdaterade handlingar. Vidare har dagvattenutredningen utgått från samma ÅDT i framtiden som i nuläget. Hur detta eventuellt ger en underskattning av framtida föroreningsbelastning har inte diskuterats i dagvattenutredning men kommer att ses över i uppdatering av denna.

Stockholm Exergis förtydligande av befintligt breddavlopp med uppsamlingsmagasin uppdateras i dagvattenutredningen.

Frågan om avsaknaden av en djupare analys av förorenad marks påverkan på dagvattenkvalitet och vattenkvaliteten i Lilla Värtan hör delvis ihop med påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten (se vidare längre ned). I det fortsatta arbetet med dagvattenutredning och MKB kommer planens påverkan och konsekvenser på vattenkvaliteten att förtydligas. Diskussion kommer att föras kring den förorenade markens påverkan på dagvattenkvalitet och vad det kan innebära för vattenkvaliteten i Lilla Värtan.

De föreslagna dagvattenåtgärderna är endast förslag i dagsläget. Då planförslaget tar höjd för flera olika utvecklingsscenarion kan en slutgiltig dagvattenlösning se olika ut. Åtgärderna kommer att studeras vidare i den fortsatta projekteringen av området och lösningar kommer att genomföras i takt med att området utvecklas och projekteras av respektive verksamhetsutövare. De åtgärder som slutligen vidtas kommer att uppfylla samma funktion och nå minst samma reningsgrad som de i planhandlingarna föreslagna åtgärderna.

El/Tele

Skanova har mark- och tunnelförlagda teleanläggningar som berörs av planen. Bolaget förväntar sig att åtgärder kring teleledningar samt eventuella nya serviser bevakas under ledningssamordningen och önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Kontoret noterar Skanovas synpunkt.*

Elnätstationer

Ellevio menar att detaljplanen kan generera behov av förstärkningar både i det lokala elnätet och i det bakomliggande elnätet fram till området. Bolaget påpekar att nätstationerna visslingen är integrerade i planförslaget men att behov av planstöd för ytterligare stationer kan bli aktuellt. Elnätstationerna måste helst anslutas mot allmän platsmark. Trafikförvaltningen anser att den befintliga elnätsstationen inom

området GATA2 i planområdets norra del behöver flyttas då den kan komma i konflikt med eventuell spårväg.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer tillsammans med Ellevio att säkerställa att tillräckligt planstöd ges för att säkra både befintliga och eventuellt nya elnätsstationer. Detaljplanen möjliggör för en flytt av den befintliga elnätstationen inom område GATA2 i samband med att en eventuell spårväg ska byggas så att en trafiksäker miljö kan uppnås.

Räddningstjänst och beredskap

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) framför att Räddningstjänstens insatsmöjligheter vid cistern och spårväg måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen, liksom framkomlighet, åtkomlighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats. I planarbetet måste det säkerställas att tillkommande verksamheter, spårområden och kontaktledningar inte försämrar räddningstjänstens möjligheter att genomföra effektiva räddningsinsatser i området i allt för stor utsträckning. SSBF kan ha svårt att komma åt och genomföra insatser i området vilket kan behöva tas med i beaktande i riskbedömningen och dess slutsatser. Även omhändertagande av släckvatten och farligt avfall behöver beaktas vidare i den fortsatta projekteringen eftersom olyckor inom området kan påverka miljön.

SSBF vill påpeka att det redan idag finns svårigheter att genomföra insatser och vid en förtätning där det tillkommer nya riskkällor så kan det ytterligare försvåra möjligheterna att genomföra räddningsinsatser. SSBF kan kyla en cistern som brinner och skydda omgivande cisterner. För att släcka en cisternbrand krävs dock ett fungerande fast släcksystem alternativt hjälp ifrån Släckmedelscentralen (SMC) vilket efter Louddens avveckling flyttas till Södertörns brandförsvarsförbund. SSBF vill förtydliga att eftersom insatserna försvåras kan det behövas ytterligare insatsstödjande åtgärder framöver. Vidare framför SSBF att det är viktigt att det går att genomföra kylnings- och släckinsatser från så många håll som möjligt eftersom vindriktningen kan ha kritisk påverkan på möjligheterna att komma tillräckligt nära för att kyla eller släcka. SSBF anser att planen behöver möjliggöra så att Boverkets byggregler med avstånd mellan körbar väg och en byggnads angreppspunkt för räddningsinsats inte understiga 50 meter.

SSBF och Stockholm Exergi anser att träd och annan vegetation inte får hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Det kan vara så att det inte är lämpligt att plantera en trädallé längs med Norra Hamnvägen då det kan riskera att försämrå åtkomligheten för räddningsinsatser. SSBF ser det som en fördel om spårvägen förses med fasta installationer för arbetsplatsjordning. Detta då spårvägens

kontaktledningar kan försvåra en kyl- eller släckinsats mot bl.a. cisterner. Även möjligheterna för att genomföra en räddningsinsats vid utformning av stängsel och dylikt som används för att hindra personer från att beträda spårområdet bör beaktas. Tillträde till spårområdet bör tillgodoses för räddningstjänsten på flera platser längs med spårvägen. Detta för att minska samhällspåverkan vid exempelvis trafikstopp i samband med olycka inom spårområdet. Vidare anser SSBF på tillgången till brandvatten säkerställs. Det finns ett brandvattensystem i området, men systemet kan komma att behöva kompletteras.

Trafikförvaltningen anser att planen tydligare behöver säkerställa tillgång till spårområdet för räddningstjänsten vid behov.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gällande samtliga yttranden rörande insatsmöjligheter så kommer dessa frågor att behandlas övergripande i kommande uppdaterad riskbedömning. Kontoret kommer också tillsammans med verksamhetsutövarna och Brandförsvaret hålla en gemensam övning för att säkerställa att detaljplanen tar tillräcklig höjd för framtida insatsmöjligheter. Mer detaljerade insatsplaner och räddningsmöjligheter kommer sedan att detaljstuderas i kommande projektering, bygglov och etablering.

Stadsbyggnadskontoret noterar också SSBFs och Stockholm Exergis yttrande om att träd och annan vegetation inte får hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Detaljplanen reglerar dock inte utformning av allmän plats. Under förutsättning att en säker miljö går att uppnå ser Stadsbyggnadskontoret flera positiva fördelar med att kunna inrymma trädplanteringar längs med norra Hamnvägen. Det finns i dagsläget inga konkreta planer på en ombyggnad av Norra Hamnvägen.

Skyddsrum

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap anser att befintliga skyddsrum ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer varken reglera omfattning eller placering av skyddsrum i detaljplanen.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Länsstyrelsen framför att planhandlingarna tydligt måste visa att det finns förutsättningar att klara riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller samt riktvärdena för lågfrekventbuller vid befintliga bostäder. Vidare anser *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* att de verksamheter som tillkommer inom

planområdet måste tillse att fartyg som regelbundet besöker verksamheten uppfyller riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller utomhus samt riktvärdena inomhus för lågfrekventbuller. Vidare anser de att frågan gällande stomljud måste studeras vidare, om möjligt redan i planskedet. Annars i samband med att spårvägen projekteras.

Enligt *Trafikverket* så ligger fokus, gällande bullerfrågan, på utökning av verksamheten och att det inte i planhandlingarna går att utläsa trafikbuller där Trafikverket är verksamhetsutövare. Trafikverket önskar ta del av en sammanvägd bedömning tillsammans med den utökade trafiken och utökade verksamheten. Även *Länsstyrelsen* framför att en sammanvägd bedömning när det gäller verksamhetsbuller, trafikbuller och buller från spårtrafik samt andra bullerkällor behöver göras för att få en helhetsbild över bullersituationen i det aktuella området. Vidare beskriver *Trafikverket* att prognosen i bullerutredningen inte stämmer överens med prognosen i Trafik-PM, bl.a. med trafikökningen från Cementa.

Länsstyrelsen förutsätter att det fortsatta arbetet inriktas på att planen utformas så att bulleralstringen blir så låg som möjligt. När det gäller buller från fartyg och angöringstrafik inom området anser Länsstyrelsen att villkor i miljötillstånd eventuellt kan vara lämpligt, med tanke på att planens användning kan medföra att bulleralstrande verksamheter av olika slag etableras i området. Planens utformning behöver ses över, så att förutsättningarna för önskvärd bullerdämpning säkerställs. Länsstyrelsen framför också att då området är av riksintresse får bullerkraven inte ställas så höga att det medför att utnyttjandet av hamnen för hamnverksamheter påtagligt försvåras. Enligt Länsstyrelsen bör den bulleralstring som är rimligt att anta, med krav på åtgärder inräknade, redovisas i planbeskrivningen. Detta så att det vid planering av nyttillkommande bostadsbebyggelse i omgivningen kan tas hänsyn till bullersituationen. Länsstyrelsen framför också att det är viktigt att detaljplanen medger att kajerna bör förses med landström.

Enligt Länsstyrelsen saknas det uppgifter om risken för att riktvärdet 55 dBA L_{max} för bostäder riskerar att överskridas nattetid. I bullerutredningens text om bilagorna anges att "Enbart ljudnivån för den mest kritiska tidsperioden för respektive verksamhet redovisas i bilagor, övriga tidpunkter kommenteras i text." Det finns dock inga kommentarer om maximala ljudnivåer nattetid. Detta behöver förtydligas i planhandlingarna.

Djurgården-Lilla Värtan Miljöskyddsförening anser att närliggande bostäder i Hjorthagen ovanför planområdet kommer att utsättas för

ökat buller. Vidare anser föreningen att Cementas verksamhet skulle medföra buller från anläggningarna och från ökad mängd trafik. Tre privatpersoner menar att planen medför ökade bullernivåer som inte kan tolereras. Detta i form av verksamhetsbuller samt buller från fordons- och båttrafik i samband med transporter till och från området. Fem privatpersoner är negativa till den bulleralstring som förslaget kan tänkas innebära.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det behöver i det fortsatta planarbetet studeras vidare hur riktvärdena för det lågfrekventa bullret vid befintliga bostäder kan klaras. Mer detaljerat underlag från verksamhetsutövarna kommer att samlas in och nya beräkningar utförs. Förutsättningarna att klara riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller samt riktvärdena för lågfrekvent buller vid befintliga bostäder kommer att redovisas utifrån ett rimligt scenario. Förtydliganden kommer att göras avseende lågfrekvent buller och mer detaljerat underlag avseende dagens nivåer och framtida kommer att redovisas. Exakta bullernivåer som varje verksamhet ska klara kommer att beslutas i tillståndsprövningar enligt miljöbalken. Detaljplanen tillåter att kajerna förses med landström.

Många bullerkällor är fysiskt stora och därmed svåra att skärma av genom placering och utformning av bebyggelsen. Det måste också finnas en flexibilitet inom planområdet så att verksamheterna kan förändras och anpassas över tid och det är därför svårt att placera bebyggelse enbart utifrån bullerförutsättningar. De bebyggelsescenarion som föreslås är en kombination av flera begränsade faktorer som t.ex. yta, kulturmiljö, stadsbild och buller.

Angående Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande om stomljud är bedömningen att stomljud inte är tekniskt svårt att åtgärda. Närmare utredning anses inte nödvändig i planskedet. Trafikförvaltningen har interna föreskrifter avseende ljud, stomljud och vibrationer som anger vilka nivåer som ska klaras i kringliggande bebyggelse vilket bedöms kunna hanteras i efterföljande projektering.

Trafikbuller där Trafikverket är verksamhetsutövare kommer att tydliggöras i bullerutredningen som underlag inför detaljplanens granskning. Bullerutredningen kommer också att kompletteras med en sammanvägd bedömning i text eller tabellform. Bullerutredningen kommer också att ses över utifrån Trafikverkets yttrande gällande att prognosen i bullerutredningen inte stämmer överens med prognosen i Trafik-PM och kompletteras med uppgifter om risken för att riktvärdet 55 dBA L_{max} för bostäder överskrids nattetid.

Gällande Djurgården-Lilla Värtan Miljöskyddsförenings yttrande om Cementas verksamhet så redovisar utförd bullerutredning att riktvärden för både dag- och nattetid kan uppfyllas för Cementa och Betongindustris verksamheter. Fortsatta beräkningar kommer att utföras.

Risk

Sjöfartsverket, Storstockholms brandförsvär (SSBF) och Länsstyrelsen i Stockholm (Lst) anser att en mer detaljerad analys avseende påseglingsrisker av kajer och Lidingöbron bör göras enligt med det som föreslås i planhandlingarna. Sjöfartsverket, SSBF, Lst och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLVM) anser att ytterligare utredningar om risker kopplade till LNG-lagring och hantering inom Energihamnen måste göras. Sjöfartsverket trycker på att om transport av LNG sker med fartyg ska maritima risker ingå. Förutom påseglingsrisker anser SSBF att även lastning och lossning av fartyg (inklusive brand) bör beaktas i en dominoanalys. Redovisning av hur sjö-, gods- och vägtransporter kommer gå inom och förbi planområdet bör inkluderas i planhandlingar. DLVM anser att det är stora risker med LNG och andra bränslen som ger en ökad risk för omgivning och båttrafik t.ex. färjor på vilka persontrafik går.

SSBF anser att planeringshorisonten för riskbedömningen är för kort och ifrågasätter varför planering endast sker till 2030 och inte exempelvis till 2040 likt Stockholm Stads översiktsplan. SSBF menar att detaljplanen är flexibel men det innebär inte att verksamheterna i området automatiskt vid antagen detaljplan har möjlighet att uppföras. Det regleras i kommande tillståndsprocesser. SSBF lyfter vidare att detaljplanen behöver utformas så verksamheterna kan samlokalisera på det sätt man önskar på platsen. SSBF beskriver vidare att en så komplex detaljplan som Energihamnen bör vara försiktig med att inte göra egna beräkningar. Vidare är de kritiska till att använda underlagsrapporten "Översiktlig riskutredning Norra Djurgårdsstaden". SSBF instämmer i att nya beräkningar för den aktuella mängden 300 m³ LNG behövs.

Trafikverket är positiva till att ytterligare riskutredning och dominoeffektanalys kommer att genomföras. SSBF anser det nödvändigt att utreda dominoeffekter då markanvändningens lämplighet inte kan bedömas annars. Vidare anser SSBF att alla risker behöver beaktas vidare (interna och externa) även om t.ex. individrisken är acceptabelt låg, valda skedekriterier ska redovisas. Dominoeffektanalysen bör inkludera t.ex. konsekvenser av cisternbrand, hantering och transport av produkter, bilbrand och påkörning på Norra Hamnvägen etc.

DLVM anser att detaljplaneområdet inte är tillräckligt stort för att inrymma alla de verksamheter som Staden önskar. Vidare anser de att befintliga och planerade verksamheter är olämpliga i planområdet på grund av ökade risker.

DLVM påpekar att risken för dammexplosioner ökar vid dragning av spårvägen och riskerar att stoppa planerna för Ropsten. Risken för dammexplosioner ökar även generellt med planerade verksamhet i Energihamnen. *DLVM* anser även att näraliggande bostäder i Hjorthagen ovanför planområdet kommer att utsättas för ökade risker för explosion och brand. Även *SSBF* lyfter risken för dammexplosioner.

DLVM, *SSBF* och en privatperson anser att planområdet utgör en risk för antagonistiska handlingar då ett flertal samhällsviktiga funktioner läggs här. Vidare anser *SSBF* att åtgärder för att förhindra antagonistiska handlingar bör ses över och det bör även övervägas att industriområdet blir inhägnat. *DLVM* skulle vilja ändra så att en hållplats anläggs på sträckan för spårvägen men endast om miljöfarlig verksamhet och spårväg ej går nära varandra.

SSBF är medvetna om svårigheterna att bedöma sannolikhet för vissa olycksscenarioer, där det är möjligt bör dessa sannolikheter uppskattas där samhälls och individrisker beräknas. För vissa riskkällor är det svårt att genomföra meningsfulla uppskattningar, det viktigaste är att i analysen tydligt redovisa vad som kan inträffa och vilka konsekvenser som kan uppstå. *SSBF* anser att konsekvensavstånden kring riskkällorna bör redovisas på t.ex. en karta. Bedömning av riskpåverkan från planförslaget bör genomföras både med kvalitativa och kvantitativa resonemang. *SSBF* anser att riskbedömningen ska ta hänsyn till hela detaljplaneområdet och alla personer som kan förolyckas d.v.s. tredje man på Norra Hamnvägen, Lidingövägen och spårvägen bör beaktas. Vidare är de starkt kritiska till att industriområdet blandas med tredje man.

Vidare beskriver *SSBF* att de riskreducerande åtgärder som föreslås, t.ex. urspårningsräl, bör verifieras så att de ger avsett skydd. Vidare hänvisar de till Länsstyrelsens rekommendationer om bebyggelsefri zon mellan transportleder för farligt gods och cisterner och önskar ett tydliggörande om effekten av avåkningsskydd.

SSBF och *Lst* anser att drivmedelsstationerna inom planområdet inte kan bortses i riskbedömningen. *SSBF* lyfter att strålningsnivåer från cisternbrand bör följa SPBI:s rekommendationer.

SSBF anser inte att dominoeffekter som involverar cisterner med eldningsolja 1 och 5 ska avgränsas bort. Dessa vätskor bör ingå i dominoeffektutredningen, om inte som starthändelse så åtminstone som följdhandelse. Dominoeffektanalysen bör även beakta fasta bränslen. Varje enskild cistern måste beaktas utifrån rådande förutsättningar.

SSBF anser att olycka med farligt gods och tågbrand på industrispår behöver beaktas i riskbedömningen.

SSBF anser att spårvägsträckningen bör lösas på annat sätt då det är olämpligt med ett så pass kort avstånd mellan industriområde och spårväg av fler anledningar än föreliggande urspårningsrisk. Spårväg och den trånga sektorn mot cisternerna behöver beaktas även avseende; nedfallande ledning från spårväg, utrymme för invallning av cisterner och utrymme för åtgärder kring cisterner avseende kylning av cisterner (till exempel kylramper). Det bör även tas hänsyn till var utrymmande personer förväntas ta vägen efter genomförd utrymning.

SSBF håller med om att elsäkerhet och avstånd behöver utredas vidare. Även påverkan från strömförande ledningar behöver beaktas då det kan både föreligga gnistbildning samt korrosion i ett långsiktigt perspektiv.

SSBF konstaterar att föreslagna avstånden låser användningen av cisterner till klass 3-vätskor vilket innebär att vätskor i klass 1 och 2 inte kommer accepteras om verksamheten i framtiden vill byta inriktning i detta avseende.

SSBF anser att underminering av mark vid kyl- eller släckinsats (stora kylvattenvolymer) bör beaktas vidare i en dominoanalys.

Trafikförvaltningen har gjort vidare utredning om identifierade konfliktpunkter kopplade till spårvägen. De redovisar för hur konfliktpunkterna kunnat stängas eller föreslagna skyddsåtgärder. Vidare påpekar Trafikförvaltningen att ingen av hittills utförda riskutredningar har fokuserat på byggskedet och anser att risker under byggtiden behöver hanteras i fortsatt arbete.

Sju privatpersoner anser att förslaget inte bör genomföras då den planerade verksamheten medför en ökad riskbild inom området. Samtliga av dessa privatpersoner anser att LNG-förvaringen är problematisk ur risksynpunkt. Tre av dessa hänvisar också till att riskbilden med sådan miljöfarlig verksamhet inte är lämplig så nära inpå bostadsbebyggelse. En av privatpersonerna menar även att fraktlastbilarna kommer vara farliga då de kör i biltunnlarna.

Östermalms stadsdelsnämnd förutsätter att de riskreducerande åtgärder som nämns i förslaget vidtas och är tillräckliga för att hantera den ökade risknivån i området.

Stockholm Exergi påpekar att riskerna förknippade med spårvägsdragning nära cisterner med brandfarlig vara inte utretts tillräckligt. Bolaget menar att identifierade risker kan minskas genom konkreta åtgärder. I fortsatta riskutredningar behövs det säkerställas att tillräckliga skyddsavstånd mellan befintliga och nytillkommande byggnader och cisterner kan tas. *Stockholm Exergi* förtydligar även gällande planbeskrivningens formuleringar kring eventuella utsläpp av giftig gas och frätande ämnen främst är kopplade till en eventuell produktionsanläggning i Energihamnen. De ämnen som avses är driftkemikalier som är normalt förekommande i processen för bland annat vattenrening.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Remissynpunkterna visar på att den samlade riskbilden, med flera olika verksamhetsutövare, är väldigt komplex. Kontoret kände sedan innan till behovet av ytterligare utredning för många av de synpunkter som lyfts. Inför fortsatt riskutredningsarbete har kontoret fört en fördjupad diskussion med Länsstyrelsen och Brandförsvaret för att tydligare avgöra inriktning och avgränsning utifrån deras samrådssynpunkter. En fördjupad riskutredning med egna beräkningar samt dominoeffektanalys kommer att genomföras. I riskutredningen kommer de ämnen som de olika verksamheterna avser hantera att redovisas. Kontoret avser att i vidare riskanalys inkludera påseglingsrisker på såväl kajer som på Lidingöbron. Även risker i samband med lossning och lastning av fartyg kommer att behandlas.

Flera yttranden (SSBF, Sjöfartsverket, Lst samt DLVM) anser att mer utredning krävs av LNG. I kommande riskutredning och dominoeffektanalys kommer risker kopplade till LNG-hantering och eventuell lagring utredas vidare och beskrivas. Även beräkningar kopplade till hantering och olyckor av LNG kommer att göras.

DLVM anser att detaljplaneområdet är för litet, ur risksynpunkt, för att inrymma alla planerade verksamheter. SSBF anser att dominoeffekter behöver utredas för att påvisa på markanvändningens lämplighet. Kontoret kommer utifrån resultatet i riskutredningen och dominoeffektanalysen att utreda markanvändningens lämplighet i förhållande till risk.

Både SSBF och DLVM lyfter risken för dammexplosioner i området och konsekvenser av sådana. Risken för dammexplosioner kommer att

tas med i kommande riskutredning och dominoeffektanalys. SSBF anser att riskutredning och dominoeffektanalysen bör inkludera både interna och externa risker samt konsekvenser av cisternbrand, hantering och transport av produkter, bilbrand och påkörning på Norra Hamnvägen etc. Kontoret noterar synpunkten och kommer ta med detta in i kommande arbete.

Både SSBF, DLVM och en privatperson anser att planområdet kan utgöra risk för antagonistiska hot. Antagonistiska hot och risker för påverkan på samhällsviktiga funktioner kommer att ingå i riskanalys som tas fram inför granskning av detaljplanen.

DLVM önskar ändra så att spårvägen inte har en hållplats längs med dragen sträckning Lidingövägen pga. de risker som kan uppstå. Detaljplanen redovisar ett spårreservat, där föreslås ingen hållplats inom planområdet, det kommer inte heller vara möjlighet att anlägga en sådan i framtiden inom planområdet.

SSBF anser att planeringshorisonten för riskbedömningen är för kort. Riskutredningen kommer fortsättningsvis att utgå från planeringshorisont 2030 då den utgår från ett fullt utbyggt Energihamnen och tar hänsyn till andra detaljplaner i området. En längre planeringshorisont på 2040 skulle endast ge marginella skillnader och då kopplade till trafik.

SSBF påpekar att detaljplanen är flexibel och att även om detaljplanen blir antagen kommer verksamheterna regleras i efterföljande tillståndprocesser. Detaljplanen behöver dock utformas så att alla önskade verksamheter möjliggörs och kan samlokaliseras. Kontoret och verksamhetsutövare är medvetna om efterföljande tillståndprocesser. I detaljplanen kommer markens lämplighet och möjlighet till samlokalisering av planerade verksamheter att redovisas genom bland annat fördjupad riskutredning och dominoeffektanalys.

SSBF är kritiska till att inga egna beräkningar har gjorts i riskutredningen och att rapporten Översiktlig riskutredning Norra Djurgårdsstaden har använts som underlag. Vidare håller SSBF med om att nya beräkningar för den aktuella mängden 300 m³ LNG bör göras. I kommande planarbete kommer egna beräkningar att tas fram och inkluderas i riskutredningen. Den översiktliga riskutredningen för Norra Djurgårdsstaden är framtagen med syfte att riskbedömningar i projektet ska utgå från samma grunder/förutsättningar. Riskutredning kommer fortsatt synka med den översiktliga riskutredningen men kommer att uppdateras utifrån eget beräkningsunderlag.

SSBF belyser att de är medvetna om svårigheterna i att bedöma sannolikhet för vissa olycksscenarier men att där det är möjligt bör sannolikheter uppskattas. Kontoret noterar synpunkten och kommer i det fortsatta arbetet föra en dialog med SSBF och Länsstyrelsen om avgränsning och metod för analys. SSBF efterfrågar även redovisning av konsekvensavstånd kring riskkällorna vilket kommer att tas fram i kommande arbete och riskutredning inför detaljplanens granskning.

SSBF anser att hänsyn ska tas i riskbedömningen till hela detaljplaneområdet och alla personer som kan förolyckas på grund av olyckor. Kontoret kommer inkludera tredje man i kommande riskutredning. SSBF är starkt kritisk till att blanda industriområde med tredje man som oskyddade trafikanter på Norra Hamnvägen och på spårvägen. Kontoret vill påpeka att redan idag blandas befintliga verksamheter med tredje man då bland annat oskyddade trafikanter färdas på Norra Hamnvägen.

SSBF anser att eventuella föreslagna skyddsåtgärder bör verifieras så att de ger avsett skydd till exempel urspårningsräl och avåkningsskydd. Trafikverket vill granska handlingar i det fall skyddsåtgärder eller annat anläggs inom deras anläggning. I kommande riskanalys kommer identifiering av skyddsåtgärder och resonemang om deras skyddseffekt att föras, ingen detaljprojektering av skyddsåtgärder görs i planarbetet. Slutligt val och utformning av lämpliga skyddsåtgärder sker i ett senare skede. Anläggs skyddsåtgärder inom Trafikverkets anläggning/vägområde kommer samråd om utformning av dessa ske med Trafikverket.

Lst och SSBF anser att de två drivmedelsstationerna inom planområdet inte kan avgränsas bort i riskbedömningen. Det är korrekt att två drivmedelsstationer idag ligger inom planområdet, en obemannad och en bemannad. Den obemannade drivmedelsstationen är uppsagd och kommer att avvecklas för att ersättas med Cementas planerade verksamhet. Kontoret anser därför att denna kan avgränsas bort. För den bemannade stationen närmast Lidingöbron finns inga planer i nuläget på avveckling och transporter till denna beaktas i kommande riskutredning.

Kontoret kommer att ta hänsyn till SPBI:s rekommendation kring beräkningsverktyg för strålningsnivåer från en cisternbrand enligt SSBF:s synpunkt.

SSBF anser inte att dominoeffekter som involverar cisterner med eldningsolja 1 och 5 ska avgränsas bort. Även fasta bränslen bör ingå och var enskild cistern bör beaktas var för sig. Kontoret tar med synpunkten in i kommande riskutredning och dominoeffektanalys.

Kontoret kommer att inkludera olycka med farligt gods och tågbrand på industrispår i riskbedömning i enlighet med SSBF:s synpunkt.

SSBF anser att spårvägssträckningen bör lösas på ett annat sätt då avståndet till industriområdet i förslaget är olämpligt kort av flera anledningar. Kontoret vill lyfta att Trafikförvaltningen, vilken ansvarar för spårvägen, har tagit fram en egen riskutredning sedan plansamrådet. Resultat från denna kommer att beaktas i fortsatt arbete och markens lämplighet bedömas.

Kontoret noterar SSBF:s synpunkt om att föreslagna avstånd låser användning av cisterner.

Frågan gällande underminering av mark vid kyl- och släckinsats kommer att studeras inom ramen för den utökade riskbedömningen som tas fram inför granskning av detaljplanen.

Trafikförvaltningens framtagna utredning med identifierade konfliktpunkter mellan spårväg och omgivning kommer att beaktas i kommande arbete inom detaljplanen. Vidare påpekar de att inga utförda riskutredningar fokuserar på byggskede och anser att detta bör hanteras i fortsatt arbete. Kontoret avser inte att inkludera risker under byggskedet i detaljplanen. Dessa risker kommer att identifieras och hanteras inom respektive verksamhets kommande entreprenad när detta blir aktuellt.

Ras och skred

Länsstyrelsen anser att det tydligt behöver utredas att ras och skred inte kan inträffa i planområdet och att eventuella åtgärder eller restriktioner ska föras in i planhandlingarna. I detaljplanen ska det vara klarlagt om markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter samt eventuella restriktioner ska regleras via planbestämmelse. Även SSBF anser att risker såsom ras och skred är av vikt att utreda och hantera.

Länsstyrelsen anser att det tydligt behöver motiveras om staden bedömer att marken är lämplig för planerad bebyggelse utifrån geotekniska aspekter. De geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat vilket är något som kommunen behöver ta hänsyn till.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Risker kopplade till ras och skred kommer att beskrivas i uppdaterad MKB inför granskning. Markanvändningen bedöms lämplig utifrån dagens geotekniska aspekter (och de som rimligen kan förväntas i framtiden) vilket kommer att tydliggöras.

Föroreningar i mark, grundvatten och sediment

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att jord samt sediment bör provtas vid byggnation i vattnet eller på land för att klargöra en miljösäker hantering av massorna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför också att de inväntar förslag till hantering av de överskottsmassor som förväntas uppstå vid byggnation. Även i *Länsstyrelsens* yttrande nämns masshantering. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med en masshanteringsplan för området där det framgår hur mycket schaktmassor som ska föras in till området för anläggningsändamål samt hur mycket schaktmassor och eventuella bergmassor som ska omfördelas inom området. Det bör också framgå hur förorenade schaktmassor ska hanteras inom området.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser vidare att i de områden där det sedan tidigare påträffats flyktiga föroreningar och där ny markanvändning som exempelvis produktionsanläggning planeras, måste riskbedömning avseende ångor i byggnad ske. Flyktiga föroreningar bör provtas i porluft samt i grundvatten. Det bör också ske en fördjupad undersökning av marklagren på den yta där det idag finns en bensinstation.

Länsstyrelsen lyfter fram att inom ramen för planarbetet ska föroreningsfrågan vara så utredd att inga risker för människors hälsa föreligger. Detta eftersom kontor och andra förändringar av markanvändningen planeras. För att kunna bedöma om planen kan antas utan risker för människors hälsa ska föroreningssituationen kartläggas i hela planområdet och bedömas utifrån ett hälsoperspektiv. Platsen för de planerade kontoren ska bedömas utifrån undersökningar avseende flyktiga ämnen. Länsstyrelsen anser att de utifrån samrådsunderlaget inte kan bedöma om förändrad markanvändning kan ske utan risker för människors hälsa avseende föroreningssituationen.

Länsstyrelsen vill påpeka att då avfall i form av schaktmassor avses att återvinnas som exempelvis uppfyllnadsmassor eller skyddsvallar kan det krävas anmälan. För att bedöma provningsnivån kan det behövas bestämning av totalhalter och lakegenskaper i enlighet med gängse normer. Om avfall i form av externa schaktmassor planeras att tas emot och återvinnas i anläggningsändamål är det särskilt viktigt att totalhalter och lakegenskaper i förväg är kartlagda på de schaktmassor som ska tas emot. Tillståndsprövning kan behövas i det fall schaktmassor ska deponeras inom genomförandet av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret vill framföra att sedimentprovtagning har genomförts och att resultatet från analysen kommer att redovisas i reviderad MKB som tas fram till granskning av detaljplanen. Där kommer även hanteringen av sediment i byggskedet redovisas översiktligt. Vidare kommer flyktiga föroreningar att provtas och resultat kommer att redovisas i MKB.

Hantering av eventuella överskottsmassor kommer att beskrivas översiktligt i MKB. En mer detaljerad beskrivning av masshantering är inte aktuellt att ta fram i nuläget utan kommer att beskrivas mer utförligt inför entreprenadskedet för respektive verksamhet. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att det är rimligt att ta fram en masshanteringsplan i planskedet då detaljer avseende utbyggnad inte är känt i dagsläget. Beskrivningen av möjliga konsekvenser till följd av byggskedet kommer dock att beskrivas mer utförligt i MKB än tidigare, dock på en generell nivå utifrån den kännedom som finns idag.

Angående yttrandet gällande kompletterande provtagning av befintlig bensinstation är befintlig verksamhetsutövare, enligt arrendeavtal mellan staden och befintlig verksamhetsutövare, skyldig att provta och vidta eventuella saneringsåtgärder innan de lämnar platsen. Arrendeavtalet är uppsagt vilket innebär att befintlig verksamhetsutövare kommer att behöva hantera frågan gällande provtagning och en eventuell sanering av området där de bedrivit verksamhet.

Angående Länsstyrelsens yttrande att de utifrån samrådsunderlaget inte kan bedöma om förändrad markanvändning kan ske utan risker för människors hälsa avseende föroreningssituationen så kommer beskrivningar av föroreningssituationen att utökas i MKB. Beskrivning av eventuella konsekvenser till följd av detaljplanen kommer också att utökas. Byggskedet kommer dock endast att beskrivas översiktligt då detaljer avseende utbyggnad inte är känt i dagsläget utan först vid detaljprojektering.

Stadsbyggnadskontoret noterar de upplysningar Länsstyrelsen lämnat gällande anmälan alternativt tillståndsprövning för eventuell återvinning av schaktmassor.

Miljö- och klimataspekter

Havsnivåhöjning och översvämningsrisk

Länsstyrelsen noterar att dagvattenutredningen redovisar hur området kan bli påverkat vid 100 års regn med klimatfaktor 1,25 och hur vattnet rinner i planområdet med hjälp av höjdsättning och säkra avrinningsvägar. Länsstyrelsen anser dock att planhandlingarna

behöver redovisa vart vattnet slutligen ansamlas även om detta är utanför planområdet. Även SVOA anser att frågan om skyfall bör bevakas i den fortsatta höjdsättningen av området. Enligt plankarta finns en lågpunkt på Tredje Tvärvägen och SVOA undrar hur det undviks att denna orsakar skador på byggnader. Vidare anser SVOA att risken för översvämning till följd av höjt vattenstånd bör diskuteras i dagvattenutredningen. SSBF lyfter också frågan om att översvämningar är av vikt att utreda och hantera.

Länsstyrelsen bedömer att lägsta grundläggningsnivå behöver beaktas i en del av planområdet. Länsstyrelsen rekommenderar att en lägsta grundläggningsnivå med hänsyn till risken för översvämning för sammanhållen bebyggelse bör vara på en nivå ovanför +2,70 m. Även bebyggelsens grundkonstruktion behöver placeras på sådant sätt i förhållande till Östersjön att den inte riskerar att hamna under den rekommenderade nivån. Normalt bör inte underkant på grundsula eller platta (alltså grundläggningsnivån) tillåtas under den angivna nivån men avsteg kan göras i vissa fall, exempelvis om grundkonstruktionen är vattentät. I planhandlingarna ska en beskrivning av hur planen ska utformas med exempelvis skyddsåtgärder för att minska översvämningens risk för planerad bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Flera samrådssynpunkter påpekar att risker för översvämningar samt ras och skred bör beskrivas. Kontoret avser att i fortsatt planarbete utveckla risker kopplat till detta i planhandlingarna.

Kontoret kommer att bevaka skyfallssituationen och utreda denna mer i det fortsatta planarbetet. En analys kommer att utföras för befintliga höjdförhållanden och resonemang kommer att föras om en framtida situation utifrån den kännedom projektet har om höjdförhållandena idag. Kontoret bedömer inte att det i dagsläget finns någon risk att planområdet utsätts för översvämningar till följd av havsvattennivåhöjning (Lilla Värtan), vare sig vid 100-årsvattenståndet idag, år 2100 eller vid den lägsta rekommenderade grundläggningsnivån. Någon risk att befintliga byggnader och verksamheter översvämmas av havet finns inte. Vid fortsatt arbete med projektering och/eller tillståndsprövning kommer frågan gällande grundläggningsnivåer för tillkommande byggnader och anläggningar att beaktas. Tillkommande bebyggelse och anläggningar måste dock anpassas till befintliga byggnader och infrastruktur för att inte tappa sina funktioner. De delar som framförallt kan vara känsliga för översvämning är eventuella kontorsbyggnader. Planhandlingar kommer inför granskning att uppdateras med resonemang om beaktande av lägsta grundläggningsnivå och översvämning till följd av havsvattennivåhöjning.

Luftkvalitet

Tre privatpersoner uttrycker en oro för att luftkvaliteten skall bli sämre i området på grund av den planerade verksamheten.

Djurgården-Lilla Värtan Miljöskyddsförening anser att näraliggande bostäder i Hjorthagen kommer att utsättas för ökade utsläpp av damm och avgaser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planerade verksamheter bidrar marginellt till utsläpp i luften. Sett till planområdet och dess närhet står trafiken på Lidingövägen för de största utsläppen till luft i området.

Damningsrisken från planerade verksamheter bedöms som mycket låg och påverkan är främst lokal vilket innebär att planförslaget inte är en betydande källa till luftföroreningshalter i området. Damning kommer att studeras vidare inom ramen för projektering och eventuella tillståndsprövningar av verksamheterna.

Miljökvalitetsnormer för vatten

SVOA anser att dagvattenutredningen bör redovisa varför den ekologiska och kemiska statusen i recipienten inte är god, exempelvis vilka kvalitetsfaktorer som inte uppnås. Om dagvattnet leds till kombinerat nät blir recipienten inte Lilla Värtan utan Strömmen. MKN och status bör då redovisas för Strömmen.

SVOA vill också lyfta fram följande som står i dagvattenutredningen:

”Då hamnverksamheten utgör ett så väsentligt samhällsintresse så bedöms det vara ekonomiskt orimligt att vidta alla de åtgärder som krävs för att nå god ekologisk status i vattenförekomsten som helhet”.

SVOA menar att vid en sådan här stor ombyggnation bör man inte ta detta ordagrant för hela planområdet, där hamnverksamheten t.ex. har byggts ut har man vidtagit åtgärder för rening av dagvattnet. Detta krav borde också ställas på nya verksamheter inom Energihamnen. En stor ombyggnation av området borde leda till en förbättring av statusen jämfört med idag, det bör förtydligas.

Länsstyrelsen framför att föreslagen utformning av planen riskerar att medföra att MKN för vatten inte kan följas. I det kommande planarbetet behöver kommunen på ett tydligare sätt visa att MKN för recipienten lilla Värtan kan följas. Länsstyrelsen anser att det är svårt att bedöma den totala påverkan av detaljplanens exploatering på grund av att dagvattenhanteringen inte har klarlagts i tillräcklig omfattning. De förutsättningarna som stadens dagvattenstrategi och tillägget om en minimumåtgärdsnivå för dagvatten skapar är bra, men det fungerar mindre bra ifall mycket tung industri, stora transportvägar och/eller markföroreningar finns inom planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver i planhandlingarna utveckla och presentera

tillräckligt med underlag för att kunna bedöma påverkan på möjligheten att följa normerna på ett rimligt sätt.

Länsstyrelsen delar uppfattningen om att exploateringen av planområdet har förutsättningar att förbättra vattenkvaliteten i Lilla Värtan men vill också peka på att det i verkligheten även finns stora risker för försämringar när ombyggnation sker i områden som har starkt förorenad mark och flera tunga industrier ska flyttas till området. En annan aspekt som *Länsstyrelsen* vill att projektet beaktar är belastningen av kombiledningen som leder spill- och dagvatten från planområdet till Henriksdals reningsverk. Här finns också risker för försämring av vattenstatus på grund av de frekventa bräddningarna av orenat spill- och dagvatten till ytvatten från kombisystemet.

Till sist framför *Länsstyrelsen* att dagvattenutredningen saknar en djupare analys av den förorenade markens påverkan på dagvattenkvalitet och vad det kan innebära för vattenkvaliteten i Lilla Värtan. Även en bedömning av de lokala punktkällorna för föroreningar är lämplig i denna detaljplanens diskussion kring hanteringen av dagvatten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret kommer att uppdatera dagvattenutredningen inför granskning med en tydligare redovisning om varför ekologisk och kemisk status i recipient inte är god. Kontoret noterar även uppgiften om recipient beroende på till vilket nät som dagvatten leds, frågan kommer att tydliggöras i det fortsatta arbetet. Möjligheten finns att ansluta dagvatten till befintligt dagvattennät med Lilla Värtan som recipient. Detta kommer att beskrivas i uppdaterad dagvattenutredning.

SVOA och Länsstyrelsen (Lst) anser båda att det tydligare bör beskrivas och redovisas att MKN för recipient kan följas. I dagvattenutredningen anges att den årliga belastningen av föroreningar beräknas minska för samtliga beräknade ämnen (med anläggande av föreslagna reningsanläggningar). Under förutsättning att de föreslagna dagvattenåtgärderna genomförs bedöms den planerade exploateringen inte bidra till försämring av recipientens status eller försämma förutsättningarna för att recipienten ska kunna uppnå de aktuella miljökvalitetsnormerna. Detta kommer att förtydligas i uppdaterad dagvattenutredning och MKB som tas fram inför granskning.

I det fortsatta arbetet med dagvattenutredning och MKB kommer detaljplanens påverkan och konsekvenser på vattenkvaliteten att förtydligas samt den förorenade markens påverkan på

dagvattenkvalitet och vad det kan innebära för vattenkvaliteten i Lilla Värtan.

Naturvärden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att åtgärder bör göras för att förstärka och bevara naturvärdena i och i anslutning till planområdet exempelvis genom att skapa nya grusytor för ruderväxter, häckningsplattformar för rovfågel samt friställning av ek i anslutande naturområde.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanen tar ingen befintlig naturmark i anspråk som i sig motiverar kompensationsåtgärder i närliggande naturområden. Visa åtgärder föreslås dock inom planområdet kopplat till grusade ruderväxter. Kontoret ställer sig positivt till förslaget men bedömer samtidigt att det inte är något som kommer utredas vidare i fortsatt planarbete.

Övriga frågor

Fastighetsrättsliga frågor

Lantmäterimyndigheten anser att detaljplanen inte tydligt redovisar konsekvenser för fastighetsindelningen vilket försvårar deras bedömning kring vilka nödvändiga rättigheter som krävs för att alla fastigheter ska fungera självständigt och tillsammans.

Vidare anser lantmäterimyndigheten att användningen J2 skulle kunna skapa tvist kring ägande och att bestämmelsen per automatik inte ger rätt för annan fastighet att köra över den. De ställer sig frågande till om sådan sällananvändning motiverar en egen användningsbestämmelse. Vidare anser Lantmäteriet att det bör framgå hur genomförande av spårvägen ska ske. Användningen T finns även på intilliggande mark på Lidingövägen utanför detaljplanen, detta medför en risk att planavvikelse måste prövas. Myndigheten kan inte tolka vem som äger industrispåret utmed kajen och hur upplåtandet ska se ut i framtiden. De noterar även att byggnadsdelar går över, samt eventuella. under, allmän gata. De har inte planstöd. Vidare ställer de sig frågande till utförande av de dagvattenlösningar som presenteras i planhandlingarna och undrar om fördröjningsanläggningar ska vara gemensamma för flera fastigheter.

Stockholm Exergi beskriver att den ledningsrätt som idag finns angivet på Tredje tvärvägen, öster om Norra Hamnvägen, fyller inte någon funktion och kan tas bort enligt bolaget.

Statens fastighetsverk har noterat felaktigheter i planbeskrivningen avseende markägförhållanden då delar av detaljplanen omfattar fastigheten Djurgården 1:1 vilken ägs av staten via SFV.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Till samrådet hade inte den exakta fastighetsindelningen inom kvartersmark fastställts. Det var inte heller klart hur upplåtelsen av anläggningar som ska nyttjas tillsammans, som t.ex. industrispåret på kajen, skulle lösas. Stadsbyggnadskontoret kommer tillsammans med verksamhetsutövarna och Lantmäteriet se över så att detaljplanen ger rätt stöd för framtida fastighetsbildning och så att nödvändiga rättigheter kan säkerställas för de delar som ska vara gemensamma till granskningen.

Kontoret delar Lantmäteriets problembeskrivning av användningen J2 och kommer se över så att båda funktionerna (T och J2) ges fullgoda rättigheter även om J2 skulle utgå som en egen markanvändning. I det fortsatta arbetet kommer även behov av planstöd för byggnadsdelar som går över, samt under allmän gata att ses över så att rätt planstöd ges. Vidare avser kontoret utreda en mindre utökning av plangränsen i Lidingövägen och ändra användningen T till VÄG för en mindre del. Detta för att undvika risken för planavvikelse i ett senare genomförandeskede. Gällande dagvatten ska anläggningarna för fördröjning inte vara gemensamma för flera fastigheter. Planhandlingarna uppdateras med tydligare beskrivning kring dagvattenlösning för respektive planerad fastighet.

Stockholm Exergi medverkar i detaljplanearbetet. Kontoret avser tillsammans med bolaget studera eventuella justeringar avseende stöd för ledningsrätter i plankartan.

Kontoret noterar SFVs synpunkt och kommer att justera texten avseende markägoförhållanden i planbeskrivningen. Förutsättningar för överlåtelse av SFVs mark utreds vidare tillsammans med Exploateringskontoret.

Avtal

Stockholm Exergi vill förtydliga att den cisternpark som ligger strax utanför planområdet och som avses flytta in till Energihamnen behöver föregås av diskussion och upprättande av avtal kring villkor och förutsättningar för en flytt. Avtal behöver också tecknas avseende villkor för, och finansiering, av den flytt av rörbryggor som kan komma att krävas inom planområdet. Bolaget önskar även vidare diskussion om upplåtelseformen för den del av kvarteret Port Said där en planerad bro för spårväg placerats. Vidare förutsätter Stockholm Exergi att hela kvarteret ingår i markanvisningen och att en eventuell bro upplåts på bolagets tomträtt genom servitut. Bolaget förtydligar att all flytt/omläggning av bolagets ledningar måste föregås av ett avtal, i enlighet med bestämmelserna i markförlägningsavtalet mellan staden och bolaget. Inom området finns underjordsanläggningar som behöver

säkerställas och tas hänsyn till vid all nyanläggning och eventuell markupplåtelse till tredje part.

Exploateringskontoret noterar att avtal ska upprättas mellan staden och de markanvisade bolagen, berörda fastighetsägare och arrendatorer innan detaljplanen kan antas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ett antal överenskommelser behöver tecknas där merparten ryms i överenskommelse om exploatering. Exploateringskontoret medverkar i processen och ansvarar för att avtal upprättas med berörda parter. När det gäller flytt av ledningar som föranleds av en byggaktörs exploatering ska Stockholm Exergi och denne teckna överenskommelse om flytt av ledningarna inför att detta sker. Vilka underjordsanläggningar som behöver säkerställas i upplåtelse till tredje part kommer utredas vidare av Exploateringskontoret. Även upplåtelseformen för spårvägsbron förbi Port Said utreds vidare.

Övrigt

Samfundet S:t Erik menar att planförslaget innebär en större omvandling av området. För att kunna dokumentera platsens historia anser de att platsen bör fotodokumenteras innan detaljplaneförslaget genomförs.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret delar uppfattningen att platsen har en intressant industrihistoria. En fotodokumentation är dock inget som kommer att kunna utföras inom ramen för planarbetet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Energihamnen är ett av få kvarvarande hamnområden i Stockholms innerstad och bedöms vara mycket viktigt för att säkerställa Stockholms energiförsörjning på lång sikt. Detaljplanen möjliggör också utbyggnad av resursstark kollektivtrafik och friställande av mark på andra håll i staden för kontors- och bostadsbyggande.

De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget och menar att en utveckling av området i enlighet med samrådsförslaget är positivt. Samtidigt framförs synpunkter i sak som bekräftar de komplexa konsekvenser som uppkommer när ett befintligt verksamhetsområde förtätas med tung industri bl.a. avseende risk och säkerhet, kulturmiljö, bullerhantering, vattenmiljö, fastighetsrättsliga frågor och utrymmesbehov. Andra komplexa planeringsutmaningar rör bl.a. Östlig förbindelse, stadens behov av drivmedelslagring inom planområdet och spårvägsreservatets gränser.

De mer avgörande synpunkterna som kommit in under samrådet var i huvudsak kända av kontoret sedan tidigare. Den fortsatta processen handlar om att fördjupa utredningar, göra förtydliganden samt hitta gemensamma utgångspunkter och beslutsgrunder med aktörer berörda av respektive fråga. Nedanstående frågor bedömer kontoret vara avgörande i fortsatt planarbete:

Östlig förbindelse

I regeringens beslut 2018 om nationell plan för infrastrukturen finns inte projektet Östlig förbindelse med vilket innebär att Trafikverket har avbrutit arbetet med utredning och projektering av vägförbindelsen. För att inte förhindra att projektet kan genomföras i ett senare skede har en riksintresseprecisering initierats. Riksintressepreciseringen ska redovisa vilka förutsättningar och markanspråk som är nödvändiga att ta hänsyn till för att säkerställa ett genomförande i framtiden. Trafikverket bedömer att preciseringen ska vara klar under slutet av 2019.

Lidingövägen och Ropstens trafikplats, som båda ingår i preciseringen, ligger i direkt anslutning till planområdet. Detaljplaneförslaget är anpassat efter de förslag som Trafikverket presenterat för vägförbindelsen men själva preciseringen kan medföra ytterligare behov av skyddsavstånd och funktioner för att säkerställa ett framtida genomförande. Varken kontoret eller berörda remissinstanser kan bedöma hur planeringen av Energihamnen påverkas innan riksintressepreciseringen är genomförd vilket blir en förutsättning för att ställa ut detaljplanen på granskning, som tidigast under första kvartalet 2020.

Drivmedelslagring

Att säkerställa en trygg drivmedelsförsörjning för bl.a. kris- och krigsberedskap är en komplex och samhällsövergripande fråga där Energihamnen kan fungera som en av flera pusselbitar. Det finns dock begränsade möjligheter att genom en detaljplan reglera den typen av verksamhet. Nuvarande planförslag möjliggör för uppförande av cisterner med exempelvis flytande bränsle inom stora delar av planområdet. Dessa områden skulle utifrån planens syfte fritt kunna nyttjas och upplåtas för olika typer av verksamheter.

De scenario som kommer ligga till grund för fortsatt riskutredning utgår från att den cisternpark som föreslås inom Shanghai 1 kommer att kunna nyttjas som drivmedelslager och vara en del i ett större nätverk som ersätter den verksamhet som avvecklas på Loudden. Inför granskningen och som en del av fortsatt riskutredning kommer förutsättningarna för den tilltänka anläggningen studeras mer ingående vilket exempelvis inkluderar typ av bränsle, samlad riskbild, last- och lossning mm.

Risk, säkerhet och räddningsinsatser

Remissynpunkterna visar på att den samlade riskbilden, med flera olika verksamhetsutövare, är väldigt komplex. Kontoret kände sedan innan till behovet av ytterligare utredning för många av de synpunkter som lyfts. Parallellt med samrådet har Trafikförvaltningen tagit fram en egen riskutredning som visar på ett antal riskreducerande åtgärder för spårvägen. Resultat från den utredningen tas med i fortsatt riskarbete.

Även om detaljplanen utformas flexibelt, och tillstånd för verksamheterna hanteras i efterföljande processer, behöver planen se till att alla önskade verksamheter möjliggörs och kan samlokaliseras. Därför har kontoret fört en fördjupad diskussion med Länsstyrelsen och Brandförsvaret för att tydligare avgöra inriktning och avgränsning utifrån deras samrådssynpunkter. Fortsatt riskutredningsarbete kommer bl.a. omfatta en dominoeffektanalys vilket ger en bättre helhetsbild av riskerna i och omkring planområdet. Vidare planeras en risk- och sårbarhetsanalys för området att tas fram tillsammans med verksamhetsutövarna, kommunen och andra viktiga samhällsaktörer. Även ett seminarium tillsammans med verksamhetsutövarna och Brandförsvaret kommer hållas så att detaljplanen möjliggör rätt typ av räddningsinsatser. Sammantaget bedömer kontoret att fortsatt riskutredningsarbete med fokus på analys och förankring kommer ge en tydlig bild av de risker som är förknippade med de föreslagna verksamheterna och därigenom kunna föreslå rätt riskreducerande åtgärder till efterföljande lov- och tillståndsprövning.

Buller

Det behöver i det fortsatta planarbetet studeras vidare hur riktvärdena för det lågfrekventa bullret vid befintliga bostäder kan klaras. Bedömningen är att detaljplanen inte kommer kunna garantera att riktvärdena inte överskrids inomhus för befintliga bostäder. Det behöver klargöras vilka delar som kan hanteras i detaljplanen och hur planen ska utformas så att bulleralstringen blir så låg som möjligt. Parallellt behöver det utredas vilka frågor som istället lämpligast hanteras i efterkommande tillståndsprövning och tillsyn för verksamheterna. Idag har Stockholms hamnar villkor för lågfrekvent buller i sina befintliga tillstånd vilket Stockholm Exergi saknar. Då området är av riksintresse får dock bullerkraven inte ställas så höga att det medför att utnyttjandet av hamnen för hamnverksamheter påtagligt försvåras. I de fall där verksamhetsbullret överskrids med ett par dBA nattetid bedöms det kunna hanteras via avsteg.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Beskrivning av och eventuell bearbetning utifrån riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse
- Förutsättningarna för drivmedelslagring som delvis ska kunna verka för kris- och krigsberedskap
- Gestaltning av cementsilon och detaljplanens planbestämmelser så att en hög gestaltningsnivå kan säkerställas när förändringar i området sker över tid
- Att tillräckligt planstöd ges för att upphäva strandskyddet
- Tydliggöra möjligheterna att upprusta Norra Hamnvägen
- Uppdatera Trafik-PM
- Behov av skydds- och bevarandebestämmelser för expeditionsbyggnaden
- Se över möjlighet att utöka kajplats inom Stockholm Exergis samt möjliggöra angöring till befintlig byggnad inom kvarteret Alexandria
- Utredda förutsättningarna för att Tredje tvärgatan kan planläggas som kvartersmark
- Tillsammans med Trafikförvaltningen utreda behov av förändringar i detaljplanen för att ge rätt stöd till framtida spårväg
- Fördjupad riskutredning med egna beräkningar samt dominoeffektanalys. Riskanalysen inkluderar påseglingsrisker på såväl kajer som på Lidingöbron. Resultatet från Trafikförvaltningen egna riskutredning tas med i utredningsarbetet. Förslag på riskreducerande åtgärder kopplat till olycksrisker utreds, beskrivs i planhandlingarna, och vid behov utformas som planbestämmelser.
- Bullerutredningen uppdateras. Förutsättningarna att klara riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller samt riktvärdena för lågfrekvent buller vid befintliga bostäder kommer att redovisas. Utredningen kompletteras med en sammanvägd bedömning.
- Planhandlingarna och MKB kompletteras med beskrivning av markens lämplighet kopplat till ras- och skredrisker
- Planhandlingar och MKB kompletteras med beskrivning av föroreningar i mark, grundvatten och sediment.
- Planhandlingar och MKB kompletteras med beskrivning av lägsta grundläggningsnivå och risker med översvämning till följd av havsvattennivåhöjning
- MKB uppdateras med beskrivning av den förorenade markens påverkan på dagvattenkvalitet och vad det kan innebära för vattenkvaliteten i Lilla Värtan
- Så att detaljplanen ger rätt stöd för framtida fastighetsbildning och att nödvändiga rättigheter möjliggörs för de delar som ska vara gemensamma. I samband med det kan planbestämmelser ses över.

- Utredda möjligheten att utöka plangränsen vid Lidingövägen för att undvika risken för framtida planavvikelse
- Utredda placering och behov av ytterligare elnätsstationer
- Placering av en ny pumpstation studeras inom kvarteret Port Said

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Aktuellt planområde omfattas av riksintresset för Stockholms Hamn enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (MB). Planhandlingarna behöver tydligare beskriva hur planförslaget förhåller sig till detta och en bedömning behöver göras angående planförslagets eventuella påverkan på riksintresset. Utgångspunkt är att riksintressets behov ska tillgodoses.

Riksintresset Stockholms hamn

Mycket talar för att Louddens drivmedelsdepå i Stockholm kommer att läggas ned, förr eller senare. Planeringsinriktningen från Stockholms stad har långsiktigt, sedan flera år tillbaka varit att omvandla Loudden till bostäder och en levande stadsmiljö. Kommunen har sagt upp arrendeavtalen med de bolag som idag bedriver verksamhet vid Loudden. En nedläggning av drivmedelsdepån vid Loudden skulle innebära att en betydande del av försörjningskapaciteten för flytande drivmedel i regionens centrala delar försvinner. Bergs oljehamn i Nacka kommun kommer att läggas ned senast i december 2033. Sammantaget innebär dessa omvandlingsplaner att regionens centrala delar helt skulle sakna möjlighet att ta emot, lagra och distribuera flytande drivmedel. En sådan utveckling är inte lämplig för regionen sett ur ett krisberedskapsperspektiv eller för totalförsvaret. Vid olika typer av samhällsstörningar kommer tillgång till flytande drivmedel, för till exempel reservkraftaggregat och samhällsviktiga transporter, att vara nödvändigt. Länsstyrelsen bedömer att detta behov kommer att kvarstå under överskådlig tid.

Mot denna bakgrund har Länsstyrelsen i Stockholm fått i uppdrag av regeringen att kartlägga regionens försörjning av drivmedel och att ge förslag på åtgärder som skulle kunna säkerställa en trygg försörjning av drivmedel.

En utvecklad funktion vid energihamnen för att även kunna fungera som försörjningsnod för flytande drivmedel är en av flera olika pusselbitar som möjligen skulle kunna bidra till att Loudden skulle kunna avvecklas utan att äventyra regionens försörjningstrygghet av flytande drivmedel. Den samlade lagringskapaciteten vid Energihamnen behöver dock ses över inom ramen för stadens fortsatta planering.

I det fortsatta detaljplanearbetet behöver kommunen beskriva vilken typ av flytande drivmedel (bunkerolja, diesel, bensin, fossilfria flytande bränslen, LNG) som behöver kunna hanteras vid Energihamnen och hur det påverkar den fortsatta planeringen, bland annat med avseende på riskbild, transportbehov etc. Kommunen behöver beskriva vilka lagringsvolymmer som behöver säkerställas (för att stadens egna verksamheter och dess medborgare ska ha en trygg försörjning av drivmedel och för att staden ska kunna stödja andra samhällsviktiga parter tillgång till flytande drivmedel, till exempel Försvarmakten och Landstinget med flera). Kommunen behöver beskriva hur det kan säkerställas att en fungerande utlastning till tankbilar, med avseende på dimensionering och körvägar, ryms inom planen. Sammantaget kan konstateras att stadens initiativ att utveckla Energihamnen är mycket lovvärt och ligger i linje med som behövs för att eventuellt kunna avveckla Loudden. Det finns dock flera viktiga frågor som behöver besvaras i det fortsatta planarbetet vilket har betydelse för hur riksintresset Stockholms hamn tillgodoses. Frågan behöver klaras ut innan planens antagande. I annat fall kan befaras att riksintresset inte tillgodoses.

Riksintresse kommunikationsanläggningar

Planområdet berör fler anläggningar som är av riksintresse för kommunikationer och som bör beskrivas i planhandlingarna: Väg 277 Lidingö bron/vägen, Farled 541 (Kanholmsfjärden), E20 Norra länken och östlig förbindelsen Eventuell påverkan på riksintressen bör även beskrivas i planbeskrivningen.

Gällande riksintresset för Östlig förbindelse pågår preciseringen av riksintresset vilket beräknas vara klar under våren 2019. Innan dess kan ställning inte tas huruvida ett genomförande av detaljplanen påtagligt kan försvåra tillkomsten av eller nyttjandet av riksintresset Östlig förbindelse.

Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet ligger inom kulturmiljövårdens riksintresse Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115). Planområdet ligger inte inom Nationalstadsparken men måste ändå förhålla sig till dess värden på grund av närheten till parken.

Kol- och bränslehantering har funnits på platsen i drygt 100 år. Den tidigaste industribebyggelsen är riven och har ersatts succesivt med nya anläggningar efterhand som energiproduktionen utvecklats och bränslena moderniserats. Förståelsen av platsens historia bärs främst upp av en grupp cisterner från 1950-talet märkta ”AB Kol och Koks”, det finns även en mindre expeditionsbyggnad av tegel från 1958.

Eftersom planen syftar till att utveckla platsen som industri- och hamnområde med nya och fler cisterner kommer riksintresseuttrycket sjöfarts-, handels- och industristaden fortfarande vara avläsbar, även om de äldre cisternerna inte bevaras. Däremot har 1950-talscisternerna kulturhistoriska egenvärden som enskilda objekt och som autentiska exponenter för satsningarna vid 1900-talets mitt. Till värdebilden hör inte minst texterna på cisternerna. Dessa värden försvinner med rivning, men bedöms inte påtagligt skada riksintresset. Expeditionsbyggnaden avses sparas, men har inte fått skyddsbestämmelser på plankartan, vilket är en brist om man ska säkerställa byggnadens fortbestånd. Positivt från kulturmiljövårdssynpunkt är att gatustrukturen kvarstår.

De nya anläggningarna utökar platsens bebyggelsemassa och vissa delar får en betydligt högre höjd än vad som är fallet i nuläget. Riksintresseuttrycket fronten mot vattenrummen kommer därmed att förändras. Men då industrikaraktären och föreslagna anläggningstyper, bland annat cisterner och silos, bygger vidare på historien kvarstår industrikaraktären som stadsfront. Påverkan på detta uttryck bedöms därför inte innebära påtaglig skada på riksintresset. Dock får det bakomliggande Hjorthagsberget med Hjorthagskyrkan en mer undanskymd roll.

Beträffande riksintresseuttrycket stadssiluetten är det högsilon som har störst påverkan. Planunderlaget redovisar flera vyer från riksintressets centrala delar i innerstaden. Högsilon kommer att synas, men i flertalet fall i begränsad grad och på ett sådant sätt som inte påtagligt skadar riksintresset i fråga om upplevelsen och förståelsen av innerstadens siluett med kyrkor, offentliga byggnader och kvartersstruktur. Värtahamnen har sedan länge haft en brokigare siluett än stenstaden med bland annat uppstickande betongsilos och skorstenar. Detta karaktärsdrag tillhör områdets kulturhistoria, vilket den nya silon som byggnadstyp har kopplingar till. Höjden påverkar dock negativt lokala vyer från bland annat Millesgården och från Hjorthagsberget.

Planens analys är att det inte uppstår några negativa konsekvenser för Nationalstadsparken. En vy från Pelousen har medvetet inte redovisats då stadens 3D-modell har visat att platsen inte påverkas av

planförslaget. Länsstyrelsen har ingen anledning att göra en annan bedömning, men utgår då från att bedömningen av de visuella konsekvenserna på parken stämmer.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Kommunen behöver på ett tydligare sätt visa att miljökvalitetsnormer för recipienten Lilla Värtan kan följas. I dagsläget råder det måttlig ekologisk status, baserat på bottenfauna och växtplankton data av tillförlitlig kvalitet. Det är också vad normen anger. Däremot är det mycket nära till nästa, sämre, klassgräns för bottenfaunan. Det är svårt att bedöma den totala påverkan av detaljplanens exploatering idag på grund av att dagvattenhanteringen inte har klarlagts i tillräcklig omfattning. De förutsättningarna som stadens dagvattenstrategi och tillägget om en minimumåtgärdsnivå för dagvatten skapar är bra, men det fungerar mindre bra ifall mycket tung industri, stora transportvägar och/eller markföroreningar finns inom planområdet. Kommunen behöver i planhandlingarna utveckla och presentera tillräckligt med underlag för att kunna bedöma påverkan på möjligheten att följa normerna på ett rimligt sätt. Vissa förslag till dagvattenåtgärder i dagvattenutredningen (Sweco 180906) är bra, men Länsstyrelsen uppfattar att det endast är förslag i dagsläget.

Miljökonsekvensbeskrivningen konstaterar att projektet med exploateringen av planen har förutsättningar att förbättra vattenkvaliteten i Lilla Värtan. Länsstyrelsen delar den uppfattningen. Men i verkligheten finns det också stora risker för försämringar när ombyggnation sker i områden som har starkt förorenad mark och flera tunga industrier ska flyttas till området. En annan aspekt som bör beaktas är belastningen av kombiledningen som leder spill- och dagvatten från planområdet till Henriksdals reningsverk. Här finns också risker för försämring av vattenstatus på grund av de frekventa bräddningarna av orenat spill- och dagvatten till ytvatten från kombisystemet. Dagvattenutredningen saknar en djupare analys av förorenade markens påverkan på dagvattenkvalitet och vad det kan innebära för vattenkvaliteten i Lilla Värtan. Även en bedömning av de lokala punktkällorna för föroreningar är lämplig i denna detaljplanens diskussion kring hanteringen av dagvatten.

Strandskydd

Enligt kommunen råder strandskydd inte för planområdet med hänvisning till Länsstyrelsebeslut den 18 oktober 1977, 11.123-75 (beslut om omfattning av strandskyddet) och den 3 juni 1999 18611-99-22769, (förordnande om strandskydd med anledning av ändring av naturvårdslagen). Strandskydd träder in automatisk vid en ny detaljplan och för att kunna driva hamnverksamhet behöver strandskyddet åter upphävas. I och med att ärendet påbörjats efter den

1 juli 2009 är det kommunen som fattar beslut om upphävande av strandskyddet.

Strandskyddet syftar bland annat till att långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (7 kap 13 § MB). I en detaljplan får kommunen upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl för det (7 kap 18 c § MB) och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses i planen väger tyngre än strandskyddsintresset (4 kap 17 § PBL). Detta ska beskrivas i planbeskrivningen samt regleras med planbestämmelse i plankartan.

Kommunen anser att det finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet för kvartersmark inom hela detaljplaneområdet med stöd av MB 7:18c 1st 1-3p och 5p. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det finns särskilda skäl för att upphäva strandskyddet.

Olycksrisker

Kommunen har i planbeskrivningen lyft upp ett flertal risker som förekommer inom planområdet och i planområdets närhet. Generellt kan inte Länsstyrelsen se att kommunen har vidtagit några åtgärder för de risker som förekommer. Länsstyrelsen gör bedömning att kommunen behöver reglera ytterligare åtgärder för planområdet och dess närhet.

Kommunen ska beakta de stora konsekvensområden som finns gällande den planerade LNG-lagringen på 300 kubikmeter samt lagringen av 68000 kubikmeter brännbar vätska, klass 3. Länsstyrelsen vill upplysa kommunen om att tillstånd för miljöfarlig verksamhet kan behöva sökas för hantering av mängden LNG och brännbar vätska, klass 3 i planområdet för den mängd som efter utredning av behovet, kommer att planeras för. Kommunen behöver tydliggöra gällande tillstånd som råder i och utanför planområdet idag för verksamheter som hanterar farliga ämnen. Dessa behöver utgöra grunden för riskbedömningen av verksamheters påverkan inom planområdet. I förordningen (2015:236) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor regleras kraven för olika nivåer i bilaga 1 del 1 och del 2. Där listas vilka mängder som gäller för Sevesoverksamhet på låg respektive hög kravnivå. Verksamheten måste kategorisera vilken farokategori de aktuella brandfarliga vätskorna tillhör för att kunna göra en bedömning om de är Sevesoverksamhet eller inte. Detta för att tillräcklig riskhänsyn ska kunna tas.

Drivmedelsstationen i norra delen av planområdet har inte beaktats i riskanalysen med motiveringen av att drivmedelsstationen på sikt ska rivas. Länsstyrelsen gör bedömningen att riskbedömningen ändå

behöver ta hänsyn till att drivmedelsstationen finns på den aktuella platsen idag då det inte är klargjort om drivmedelsstationen inte kommer finnas kvar.

Risikanalysen har visat på hur spårvägen kan påverka planområdet och utan att ha förslagit några åtgärder. Länsstyrelsen gör bedömningen att det behövs och att kommunen även behöver utreda hur spårvägen och dess passagerare blir påverkade av risker. Eventuella åtgärder ska föras in i planbeskrivning och som bestämmelser i plankarta.

Gällande påseglingsrisken bedömer Länsstyrelsen att kommunen behöver utreda detta vidare.

Risikanalysen (Structor Riskbyrå AB, 2018-09-10) gör bedömningen att risknivån för Stockholms Exergis verksamhet är låg. Länsstyrelsen efterfrågar tydligare resonemang kring varför risknivån är låg för planområdet. Beräknad och redovisad samhällsrisk samt individrisk behöver tas fram som underlag för planområdet, där alla risker är behandlade.

Länsstyrelsen gör den samlade bedömningen att kommunen behöver fortsätta att arbeta med riskbedömningen. Den behöver ta utgångspunkt i den volym som behöver hanteras av drivmedel m.m. Vidare ser Länsstyrelsen positivt på att riskbedömningen identifierar flertal risker som kan förekomma i planområdet. Enligt risikanalysen behöver befintliga utredningar och analyser bearbetas och fortsatta utredningar tas fram. Även dominoeffekter behöver utredas ytterligare vilket framgår av planhandlingarna.

Översvämningsrisk

Dagvattenutredningen har tagit upp hur området kan bli påverkat vid 100 års regn med klimatfaktor 1,25 och redovisat hur vattnet rinner i planområdet med hjälp av höjdsättning och säkra avrinningsvägar. Kommunen behöver i planhandlingarna redovisa vart vattnet slutligen ansamlas även om detta är utanför planområdet.

Länsstyrelsen bedömer att kommunen behöver beakta lägsta grundläggningsnivå i en del av planområdet. Detta är en samhällsviktig verksamhet och Länsstyrelsen har tagit fram ”Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjöns kust i Stockholm län”- med hänsyn till risken för översvämnning som rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse längs Östersjöns kust behöver placeras ovanför nivån 2,70m. Även bebyggelsens grundkonstruktion behöver placeras på sådant sätt i förhållande till Östersjön att den inte riskerar att hamna under den rekommenderade nivån. Normalt bör inte underkant på grundsula eller platta (alltså grundläggningsnivån) tillåtas

under den angivna nivån men avsteg kan göras i vissa fall, exempelvis om grundkonstruktionen är vattentät. I planhandlingarna ska en beskrivning av hur planen ska utformas med exempelvis skyddsåtgärder för att minska översvämningensrisken för planerad bebyggelse. Länsstyrelsen anser att detta bör ingå i MKB till planhandlingarna inför samrådsskedet.

Markstabilitet

Kommunen behöver tydligt utreda att ras och skred inte kan inträffa i planområdet och att eventuella åtgärder/restriktioner ska föras in i planbeskrivningen samt plankarta.

Enligt PBL så åligger det kommunen att utreda markens lämplighet utifrån bland annat risken för ras och skred. I detaljplanen ska det vara klarlagt om markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter samt eventuella restriktioner ska skrivas in som planbestämmelse. Kommunen behöver tydligt motivera om de bedömer att marken är lämplig för planerad bebyggelse. De geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat vilket är något som kommunen behöver ta hänsyn till.

SGU, SGI och MSB har gemensamt tagit fram ett underlag som visar förutsättningar för skred i finkorniga jordarter. Underlaget kan användas i tidiga skeden av planprocessen för stabilitetskartering och riskbedömning. I kartvisaren kan ses att delar av det aktuella området pekas ut som aktsamhetsområden; de områden där det finns förutsättningar för att skred i finjord kan ske. Informationen är tänkt att användas för att peka ut områden där ytterligare bedömningar och undersökningar kan behöva tas fram.

Markföroreningar

Då kontor och andra förändringar av markanvändningen planeras inom ramen för denna detaljplan ska föroreningsfrågan vara så utredd att inga risker för människors hälsa föreligger.

I planhandlingarna "Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan, Energihamnen, 2018" framgår att mark och sediment ska provtas i anläggningsskedet och inte hanteras i detaljplanen.

För att kunna bedöma om planen kan antas utan risker för människors hälsa ska föroreningssituationen kartläggas i hela planområdet och bedömas utifrån ett hälsoperspektiv. Platsen för de planerade kontoren ska bedömas utifrån undersökningar avseende flyktiga ämnen.

Länsstyrelsen kan inte utifrån samrådsunderlaget bedöma om förändrad markanvändning kan ske utan risker för människors hälsa avseende föroreningssituationen.

Buller

Industri- och hamnverksamheten alstrar buller till omgivande bostäder. Med planläggningen öppnas möjligheter för nya och utökade verksamheter, med risk för utökat buller för omgivningen. Enligt planhandlingarna beräknas överskridanden av riktvärdena för verksamhetsbuller bli ganska små och då vid de tillfällen då alla verksamheter pågår samtidigt. Jämfört med nuvarande förhållanden blir skillnaden inte stor. Befintliga bostäder i Hjorthagen är även utsatta för vägtrafikbuller från Lidingövägen, som är i samma riktning som Energihamnen.

Länsstyrelsen anser att kommunen inför granskningsskedet behöver redovisa vilka förutsättningar som finns för att klara riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller samt riktvärdena för lågfrekvent buller i befintliga bostäder. Länsstyrelsen förutsätter att det fortsatta arbetet inriktas på att planen utformas så att bulleralstringen blir så låg som möjligt. För fasta installationer på byggnader med mera kan bestämmelser i planen reglera åtgärder. När det gäller buller från fartyg och angringstrafik inom området kan eventuellt villkor i miljötillstånd vara lämpligt, med tanke på att planens användning kan medföra att bulleralstrande verksamheter av olika slag etableras i området. Planens utformning behöver ses över, så att förutsättningarna för önskvärd bullerdämpning säkerställs. Då området är av riks-intresse får dock bullerkraven inte ställas så höga att det medför att utnyttjandet av hamnen för hamnverksamheter påtagligt försvåras.

Den bulleralstring som är rimligt att anta, med krav på åtgärder inräknade, bör redovisas i planbeskrivningen. Detta så att det vid planering av nytillkommande bostadsbebyggelse i omgivningen kan tas hänsyn till bullersituationen. Enligt bullerutredningen bedöms inte lågfrekvent buller från fartygen ge större överskridanden än idag av de riktvärden som anges i Folkhälsomyndighetens allmänna råd FoHMFS 2014:13. I sammanhanget är det viktigt att detaljplanen medger att kajerna bör förses med landström.

I planhandlingarna saknas det uppgifter om risken för att riktvärdet 55 dBA L_{max} för bostäder riskerar att överskridas nattetid. I bullerutredningens text om bilagorna anges att ”Enbart ljudnivån för den mest kritiska tidsperioden för respektive verksamhet redovisas i bilagor, övriga tidpunkter kommenteras i text.” Det finns dock inga kommentarer om maximala ljudnivåer nattetid. Detta behöver förtydligas i planhandlingarna.

Sammantaget anser Länsstyrelsen att bullerfrågan behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet. En sammanvägd bedömning när det gäller verksamhetsbuller, trafikbuller och buller från spårtrafik samt andra bullerkällor behöver även göras för att få en helhetsbild över bullersituationen i det aktuella området.

Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet *Arkeologi*

I tidigare samrådsyttrande i samband med miljöbedömningen (dnr 402-9556-2018) hade Länsstyrelsen ingen erinran ur fornlämningsynpunkt. En förändring har nu skett av planområdet så att två indikationer av vrak RAÄ-nr Stockholm 1053 och 1054 hamnar inom planområdet. Om det planeras bryggor eller andra anläggningar inom denna del av vattenområdet så kommer det att krävas en arkeologisk utredning vilket bör framgå under rubriken ”Upplysningar” i planbeskrivningen.

Miljöfarlig verksamhet

I underlaget beskrivs att anläggningsarbeten kommer att ske när verksamheter förbereder marken och river anläggningar. Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att det inom planområdet förekommer föroreningar, både i mark och i sediment. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med en masshanteringsplan för området där det framgår hur mycket schaktmassor som ska föras in till området för anläggningsändamål samt hur mycket schaktmassor och eventuella bergmassor som ska omfördelas inom området. Det bör också framgå hur förorenade schaktmassor ska hanteras inom området.

Länsstyrelsen vill påpeka att då avfall i form av schaktmassor avses att återvinnas som exempelvis uppfyllnadsmassor eller för att anlägga skyddsvallar kan det krävas anmälan enligt 29 kap. 13 § miljöprövningsförordningen eller tillståndsprövning enligt 29 kap. 14 § miljöprövningsförordningen.

För att bedöma provningsnivån kan det behövas bestämning av totalhalter och lakegenskaper i enlighet med Naturvårdsverkets handbok, 2010:1 om användning av avfall för anläggningsändamål. Om avfall i form av externa schaktmassor planeras att tas emot och återvinnas i anläggningsändamål är det särskilt viktigt att totalhalter och lakegenskaper i förväg är kartlagda på de schaktmassor som ska tas emot. Detta för att en bedömning ska kunna göras om avfallet i form av schaktmassor, ur miljösynpunkt, är lämpliga att använda på platsen.

Om schaktmassor ska deponeras inom genomförandet av detaljplanen krävs tillståndsprövning enligt 29 kap. 37 § miljöprövningsförordningen.

Behovsbedömning

En behovsbedömning och underlag för avgränsningssamråd gällande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för Energihamnen i Stockholms kommun inkom till Länsstyrelsen i februari 2018. Länsstyrelsen har lämnat ett samrådsyttrande daterat den 8 maj 2018 med diarienummer 402-9556-2018.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen framhäver att något systemval för transportsätt inom Norra Djurgårdsstaden inte tagits än. Det innebär att spårvägsutbyggnaden, som möjliggörs i detaljplanen, inte är beslutad.

Trafikförvaltningen har tagit fram en kompletterande riskutredning för att säkerställa genomförbarheten i spåralternativet. Förvaltningen har valt att göra två fördjupade utredningar med fokus på drift- och trafiksäkerhet samt placering. Dessa identifierar risker gällande olyckor med vägfordon och oskyddade trafikanter, risker gällande urspårning, personskador, påkörning av bropelare, olycka med farligt gods, driftstörningar i samband med brand eller påkörning, upphinnandeolyckor samt risk för elchock på grund av små avstånd mellan spårväg och bebyggelse.

Det bedöms också att ett ökat underhåll kommer krävas på grund av korrosion och krypströmmar inom 30 meter från spårväg.

Underhållsarbeten på angränsande verksamhet leder till driftstopp på grund av det smala spårområdet. Biltrafik från banvallen kan orsaka driftstörningar och oförutsedda risker kan uppstå då

Trafikförvaltningen inte vet vilka verksamheter som ligger närmast spårvägen.

Trafikförvaltningen har identifierat att det krävs skyddsnät på stolpar på samma sida som cisternerna och en tät bullerskärm för att minimera riskbilden. Det krävs även en urspårningsräl. Planen behöver även tydligare säkerställa tillgång till spårområdet för räddningstjänsten vid behov. Övriga risker under byggskedet behöver hanteras i fortsatta arbetet. Spårdragningen i planen bör studeras vidare för att hålla flera möjligheter öppna till planering av Ropsten. Det behöver även i planarbetet säkerställas att ingen konflikt uppstår mellan Cementas fartyg och anlöp för pendelbåten i Ropsten.

Elnätsstationen i planområdets norra del behöver omplaceras. Siktlinjen behöver vara obruten i denna del av trafiksäkerhetsskäl.

Transportband över Lidingövägen och spårtrafiken bör undvikas.

Storstockholms Brandförsvär

Dominoeffekter

Dominoeffekter innebär att en händelse orsakar en eller flera sekundära händelser vars effekter förvärrar de totala konsekvenserna. Dominoeffekterna måste vara utredda innan det går att bedöma om det är lämpligt att samlokalisera de tänkta verksamheterna och infrastrukturen enligt planförslaget. Det går inte att bedöma markanvändningens lämplighet om inte dominoeffekterna är utredda. I riskbedömningen har flera risker bedömts som acceptabla i närhet till riskkällan på grund av låg sannolikhet eller individrisk. Flera av de risker som bedömts acceptabla kan dock ge upphov till dominoeffekter. SSBF anser att alla risker behöver beaktas vidare avseende interna och externa dominoeffekter även om till exempel individrisken är acceptabelt låg. När man bedömer dominoeffekter är det viktigt att redovisa vilka skadekriterier man valt och varför man bedömer att de är lämpliga.

Planeringshorisont och flexibilitet

SSBF anser att riskbedömningen för detaljplanen har en alldeles för kort planeringshorisont. Planeringshorisonten är i princip samma år som området är färdigbyggt. SSBF ifrågasätter varför planering endast sker till 2030, vilket är om tolv år. En mer lämplig planeringshorisont är till exempel år 2040 likt Stockholms stads översiktsplan. En flexibel detaljplan innebär att verksamheterna har möjlighet att förändra sig inom detaljplanen. Verksamheterna byggs dock in på en liten yta vilket kan begränsa deras möjligheter att utvecklas. SSBF vill lyfta att även om detaljplanen blir antagen så betyder det inte att verksamheterna inom området automatiskt har möjlighet att uppföra sin verksamhet eftersom deras verksamheter kommer att regleras i efterföljande tillståndsprcesser. Detaljplanen behöver utformas så att den möjliggör att de verksamheter som man har för avsikt att få in i planområdet kan samlokaliseras på det sätt man önskar.

Tidigare upprättade riskbedömningar

Riskbedömningen är baserad på ett antal andra rapporter och innehåller inga egna beräkningar. I en komplex detaljplan som denna bör man vara mycket försiktig med att lita sig på tidigare analyser. De underlag som kan anses lämpliga i riskbedömningen är till exempel säkerhetsrapporter som finns upprättade för verksamheterna.

Underlagsrapporten Översiktlig riskutredningen Norra

Djurgårdsstaden (som togs fram 2016) är dock, i allt för stor utsträckning, baserad på utdaterade planeringsförutsättningar och med för kort planeringshorisont. Det har även påträffats frågetecken, i de resultat som presenterades i denna riskutredning, som gör att SSBF

betvivlar lämpligheten i att använda den som ett underlag – exempelvis att individrisken blir högre inomhus än utomhus. SSBF rekommenderar att riskbedömningen för Energihamnen uppdateras, så att den innehåller egna beräkningar och antaganden, och att den översiktliga riskutredningen för Norra Djurgårdsstaden inte används som underlag. SSBF instämmer i riskbedömningens slutsats att det behöver göras nya beräkningar för den aktuella mängden 300 m³ LNG och att det inte är tillräckligt att utgå från underlagsrapporten *Energihamnen riskbedömningar, Bunkerdepå, Norra Värtan* (2015). Det bör noteras att underlagsrapporten kom fram till att området var för litet och att risker för omgivningen blir svåra att bygga bort i tillräcklig omfattning vid lagring av 3000 m³ LNG, som var den planeringsförutsättning som gällde när underlagsrapporten togs fram.

Samhällsviktig verksamhet och infrastruktur

Inom planområdet planeras verksamheter som vid händelse av olycka kan påverka omkringliggande infrastruktur och verksamheter. I riskbedömningen belyses det att Värtaverket och hamnen utgör särskilt samhällsviktiga verksamheter. Olyckor som påverkar infrastruktur eller samhällsviktig verksamhet kan få en stor påverkan på samhället som helhet. Samhällsviktig verksamhet kan även vara avgörande i kristid (extraordinära händelser). Det bör även utredas om Lidingöbron och spårvägen blir utsatt för förhöjda risker. SSBF anser att SBK bör säkerställa att dessa samhällsviktiga verksamheter och infrastruktur beaktas vidare i aktuell riskbedömning samt när SBK tar beslut i frågan om marken är lämplig för aktuell bebyggelse ur ett olycksriskperspektiv.

Antagonistiska hot

Riskbedömningen har avgränsat bort attentat och handlingar som genomförs med uppsåt. Inom planområdet planeras det för samhällsviktiga verksamheter, spårväg och Sevesoanläggningar samtidigt som allmänheten kan röra sig fritt på Norra Hamnvägen som går genom planområdet. SSBF bedömer därför att det finns en förhöjd risk för antagonistiska handlingar och anser att detta bör beaktas inom planprocessen. PBL ställer krav på att bebyggelse ska lokaliseras och utformas med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor – det nämns inte något undantag för avsiktligt orsakade olycksrisker. SSBF bedömer därför att det är direkt olämpligt att avgränsa bort antagonistiska hot för den här typen av markanvändning. Hotbilden kan dessutom öka sannolikheten för de dominoeffekter som skall utredas. Åtgärder för att förhindra antagonistiska hot kan exempelvis vara stängsel eller liknande för att hindra människor från att ta sig in i området. SSBF anser att SBK bör överväga att industriområdet blir ett inhägnat område där obehöriga inte har tillträde.

Sammanlagd risknivå och värdering

Dominoeffekterna måste utredas innan det går att göra en sammanvägd bedömning avseende risknivån. SSBF är medvetna om svårigheterna i att bedöma sannolikheter för vissa av olycksscenarierna. Där det är möjligt bör sannolikheter uppskattas, och därmed samhällsrisk och individrisk beräknas, till exempel för transporter av farligt gods. Det kan dock vara svårt att genomföra meningsfulla uppskattningar för vissa av riskkällorna, till exempel för olyckor inom verksamheterna. Det viktigaste är att tydligt redovisa vad som kan inträffa och vilka konsekvenser som kan uppstå. Konsekvensavstånd kring riskkällorna bör redovisas och ett lämpligt sätt att göra detta, på ett pedagogiskt sätt, kan vara genom kartbilder. Sedan bör en bedömning av riskpåverkan från planförslaget genomföras med hjälp av både kvalitativa och kvantitativa resonemang. Riskbedömningar i detaljplaneprocessen ska ta hänsyn till hela detaljplaneområdet och alla personer som kan förolyckas på grund av olycka bör ingå i analysen. Detta innebär att tredje man på Norra Hamnvägen, Lidingövägen och spårvägen bör beaktas då de är utsatta för risken från verksamhetsområdet. SSBF är starkt kritisk till att industriområdet blandas med tredje man, till exempel oskyddade trafikanter på Norra Hamnvägen och spårvägen. Där riskreducerande åtgärder föreslås bör det verifieras att de ger avsett skydd.

Riskkällor

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2017-08-07). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF flertalet riskkällor i närheten och inom aktuellt planområde som bedömdes kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde. De riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet är följande:

- Lidingövägen (sekundär transportled för farligt gods)
- Norra Hamnvägen (transporter av farligt gods)
- Drivmedelsstationer (Ingo och St1)
- Industrispår (transporter av farligt gods)
- Spårväg city (planerad anläggning)
- Stockholm Exergi Värtaverket (Sevesoverksamhet på den högre kravnivån samt farlig verksamhet)
- Stockholm hamnar (Sevesoverksamhet på den högre kravnivån samt farlig verksamhet)
- Värtahamnen (hantering av farlig gods) inklusive fartygstrafik
- Tillkommande hantering av brandfarlig vara inom Cementa

Synpunkter avseende de specifika riskkällorna redovisas nedan.

Transport av farligt gods på väg

Riskbedömningen baseras på underlagsrapporten *Översiktlig riskutredning Norra Djurgårdsstaden* från 2016 som avseende transporter av farligt gods på väg utgår från *Riskanalys Starkströmmen 2 & 4* (Brandskyddslaget) från 2011. Som det nämndes tidigare, i avsnittet om tidigare upprättade riskbedömningar, så ifrågasätter SSBF lämpligheten i att använda dessa rapporter som underlag. SSBF påpekar återigen att Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från vägkant vid transportleder för farligt gods, oavsett risknivå, vilket inte uppfylls till cisterner då avståndet som närmast är 10-15 meter. SSBF önskar också tydliggörande om effekten av åtgärden avåkningsskydd, det vill säga garanterar den att fordon inte åker av.

Drivmedelstationer

Länsstyrelsens riktlinjer rekommenderar att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 meter från en bensinstations verksamhet. Transporter till drivmedelsstationer behöver också beaktas om dessa transporter passerar i anslutning till planområdet. SSBF anser att drivmedelstationerna inte kan bortses från i riskbedömningen. Detta eftersom detaljplanerna för ett eventuellt avvecklande av drivmedelstationerna inte är antagna.

Sevesoverksamheter

Planområdet är lokaliserat på en plats där riskexponering förekommer från flera riskfyllda verksamheter. Följande är de Sevesoverksamheter som SSBF känner till, och som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet:

- Stockholm Exergi Värtaverket (befintlig Sevesoverksamhet på den högre kravnivån samt farlig verksamhet)
- Stockholm hamnar (tillkommande Sevesoverksamhet på den högre kravnivån samt farlig verksamhet)

Olycksscenarier som kan ske med LNG respektive bunkerolja. Det bör genomföras beräkningar i riskbedömningen för LNG-olyckor då det föreligger risk för ett utsläpp av gas i en fysiskt mycket begränsad miljö. Om dominoeffekter mellan verksamheter kan uppstå bör detta klargöras till exempel för cisterner och ledningar. En olycka inom en verksamhet kan påverka angränsande verksamheter till exempel via värmestrålning, tryckvåg eller flygande föremål på grund av explosion. Vid ogynnsamma väderförhållanden kan strålningsnivåerna från en cisternbrand vara mycket höga på ett långt avstånd längsmed vindriktningen, se rekommendation kring beräkningsverktyg hos SPBI (Svenska Petroleum & Biodrivmedelsinstitutet). Beräkningar bör följa

SPBI:s rekommendationer. Det bör utredas och beskrivas vilka konsekvenser som kan uppstå om en cisternbrand sprider sig. Motiveringar av vilka konsekvenser som kan uppstå bör underbyggas med konsekvensberäkningar där det är möjligt. Riskbedömningen har inte behandlat brand i flytande biobränslen. Riskbedömningen har även avgränsat bort dominoeffekter som involverar cisterner med eldningsolja 1 och 5. SSBF anser att dessa vätskor bör ingå i dominoeffektutredningen, om inte som starthändelse så åtminstone som följdhandelse. SSBF håller med om att fasta biobränslen också bör beaktas i dominoanalysen. Varje enskild cistern måste beaktas utifrån rådande förutsättningar.

Spårbunden trafik

SSBF anser att olycka med farligt gods och tågbrand på industrispår behöver beaktas i riskbedömningen. Riskerna för spårvägen har inte beaktats i tillräckligt utsträckning. SSBF anser att spårvägsträckningen bör lösas på annat sätt då det är ytterst olämpligt med ett så pass kort avstånd mellan industriområde och spårväg av fler anledningar än föreliggande urspårningsrisk. SSBF anser att SBK behöver beakta spårväg och den trånga sektorn mot cisternerna även avseende; nedfallande ledning från spårväg, utrymme för invallning av cisterner (verksamheten vill ha möjlighet för högre invallning) och utrymme för åtgärder kring cisterner avseende kylning av cisterner (till exempel kylramper). Det bör även tas hänsyn till var utrymmande personer förväntas ta vägen efter genomförd utrymning. SSBF anser att SBK även behöver beakta Räddningstjänstens insatsmöjligheter vid cistern och spårväg. SSBF anser att möjligheterna för insats är begränsade till följd av begränsat utrymme och elledningar. Det korta skyddsavståndet försvårar även underhållsarbeten för både cisterner och spårväg. SSBF håller med om att elsäkerhet och avstånd behöver utredas vidare. SBK behöver också beakta påverkan från strömförande ledningar då det kan det både föreligga gnistbildning samt korrosion i ett långsiktigt perspektiv. De föreslagna avstånden låser användningen av dessa cisterner till klass 3-vätskor vilket innebär att vätskor i klass 1 och 2 inte kommer accepteras om verksamheten i framtiden vill byta inriktning i detta avseende.

Cisterner behöver normalt vara skyddade från påkörning. Dessa krav gäller inom en verksamhet då reglerna inte är skrivna för transporter utanför verksamhetsområdet, men det bedöms som rimligt att ställa krav på motsvarande skydd avseende urspårning och påkörning även i detta avseende. Inom området är utrymmet för skyddsåtgärder mot urspårning, så som mur eller liknande, begränsat redan idag. Ett sätt att minska sannolikheten för urspårning är med hjälp av urspårningsräl. SSBF anser dock att det behöver verifieras om urspårningsräl utgör ett tillräckligt skydd.

Övriga risker

SSBF anser att SBK behöver beakta underminering av mark vid kyl- eller släckinsats (stora kylvattenvolymer) vidare i en dominoanalys. Vid en cisternbrand i en invallning kan en cistern lyfta, alternativt riskera att bli instabil, vid begjutning med stora mängder släck och kylvatten. Under olyckliga omständigheter kan det leda till att det uppstår en spricka på mantelytan som resulterar i ett utsläpp av produkt eller att cisternen välter. Det bör utredas och redovisas om det finns någon risk att cisterner lyfter i samband med hög vattennivå. SSBF anser att SBK bör redovisa hur sjö-, gods- och vägtransporter kommer gå inom och förbi planområdet och inkludera detta i riskbedömningen. Utöver påseglingsrisker bör även lastning och lossning av fartyg (inklusive brand på fartyg) beaktas då de går under ADR-regelverket och därmed inte beaktas vidare i tillståndprocessen samtidigt som de kan innebära risker som bör beaktas i en dominoanalys. Risker föreligger även under hantering och transport av produkter (via rörledningar och lastbil) och liknande inom verksamheterna. Det finns också en risk att en påkörning eller bilbrand på Norra Hamnvägen leder till en större olycka inom anläggningen. SSBF anser att dessa risker bör beaktas i riskbedömningen. SSBF anser också att SBK bör överväga att industriområdet blir ett inhägnat område där obehöriga inte har tillträde.

Cementa och deras risker bör beaktas vidare. Risker kan vara brand inom anläggningen eller fast ämne som leder till dammexplosion. I samband med dominoanalysen behöver det även utredas vad Cementa kommer hantera för ämnen. SSBF har uppmärksammat en brand på Cementas anläggning på Gotland 24 maj 2017 och anser att Cementas anläggning behöver utredas vidare.

Möjlighet till räddningsinsatser

Framkomlighet, åtkomlighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen. Även omhändertagande av släckvatten och farligt avfall behöver beaktas vidare i den fortsatta projekteringen eftersom olyckor inom området kan påverka miljön. Det är viktigt med omhändertagande av förorenat släckvatten för att förhindra spridning till bland annat Lilla Värtan.

I riskbedömningen beskrivs att ”Utöver detta måste säkerställas att Räddningstjänsten ges fortsatt god möjlighet att utföra en släckinsats inom området” samt ”Möjligheterna till släckinsats bedöms som goda”. SSBF vill påpeka att det finns svårigheter att genomföra insatser redan idag och vid en förtätning där det tillkommer nya riskkällor så kan det ytterligare försvåra våra möjligheter att genomföra räddningsinsatser. SSBF kan kyla en cistern som brinner

och skydda omgivande cisterner. För att släcka en cisternbrand krävs dock ett fungerande fast släcksystem alternativt hjälp ifrån Släckmedelscentralen (SMC). När Loudden avvecklas skall SMC flyttas till Södertörns brandförsvarsförbund och lokaliseringen av utrustningen är för oss okänt. Att få SMC:s utrustning på plats kommer troligen ta betydligt längre tid än i dagsläget. I och med att SMC flyttas, riskkällor tillkommer och att området förtätas ytterligare försvåras våra insatsmöjligheter i området. SSBF vill lyfta att eftersom insatserna försvåras kan det behövas ytterligare insatsstödande åtgärder framöver.

Åtkomlighet för räddningsinsatser

Det är viktigt att det går att genomföra kylnings- och släckinsatser från så många håll som möjligt eftersom vindriktningen kan ha kritisk påverkan på våra möjligheter att komma tillräckligt nära för att kyla eller släcka. Vid ogynnsamma väderförhållanden kan strålningsnivåerna från en cisternbrand vara mycket höga på ett långt avstånd längsmed vindriktningen, se rekommendation kring beräkningsverktyg hos SPBI. Det är alltid värdefullt att ha alternativa angreppsvägar, och reträttvägar, till denna typ av verksamheter. Det behöver säkerställas i planarbetet att tillkommande verksamheter, spårområden och kontaktledningar inte försämrar räddningstjänstens möjligheter att genomföra effektiva räddningsinsatser i området i allt för stor utsträckning. Vi kan ha svårt att komma åt och genomföra insatser i området vilket kan behöva tas med i beaktande i riskbedömningen och dess slutsatser.

Framkomliga vägar och avstånd till angreppspunkt

Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och en byggnads angreppspunkt för räddningsinsats understiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna komma fram. Det är även viktigt att det inte blir för smalt att köra på.

I närheten av träd

Träd och annan vegetation får inte hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Enligt situationsplanen och gestaltungsprogrammet ser träd ut att planteras längs Norra Hamnvägen. En trädallé längsmed Norra Hamnvägen kan innebära att trädkronorna hamnar i vägen för brandvattnets kastbana vid en kylnings- eller släckinsats. Det är extremt svårt att bedöma om trädkronorna kommer utgöra ett oacceptabelt hinder när vi inte vet var eller hur LNG-utrustningen, cisternerna eller annan utrustning för

brandfarliga och explosiva ämnen kommer placeras och utformas. Det kan vara så att det är en olämplig markanvändning att plantera en trädallé längsmed Norra Hamnvägen, eftersom det riskerar att försämma åtkomligheten för räddningsinsatser, men det är svårt att bedöma detta i och med att detaljplanen är så pass flexibel. Tänk på att lösningen ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek.

I närheten av spårväg och behov av arbetsplatsjordning

Spårvägens kontaktledningar kan försvåra en kyl- eller släckinsats mot cisterner, eller annan bebyggelse, som vetter mot Lidingövägen. Vid en olycka eller räddningsinsats som berör spårvägen eller i nära anslutning till spårvägen kommer räddningstjänsten sannolikt att behöva göra kontaktledning spänningslös (räddningsfrånkoppling) och arbetsplatsjorda kontaktledningen för att kunna genomföra en säker insats. SSBF har utrustning för att kunna arbetsplatsjorda, men vid vissa tillfällen kan det vara svåråtkomligt och därför orsaka en tidsfördröjning i räddningsarbetet. SSBF ser det som en fördel om spårvägen förses med fasta installationer för arbetsplatsjordning. Lösningarna bör samrådas med SSBF. Möjligheterna för att genomföra en räddningsinsats bör beaktas vid utformning av stängsel och dylikt som används för att hindra personer från att beträda spårområdet. Tillträde till spårområdet bör tillgodoses för räddningstjänsten på flera platser längs med spårvägen. Detta för att minska samhällspåverkan vid exempelvis trafikstopp i samband med olycka inom spårområdet.

Brandvatten

Vid planering av området behöver det tas hänsyn till tillgång på brandvatten. Det finns ett brandvattensystem i området, men systemet kan komma att behöva kompletteras. Bedömning av kapacitet behöver utgå ifrån de verksamheter som ska bedrivas. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om maximalt 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, det vill säga maximalt 150 meter mellan två brandposter.

Övrigt

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Trafikverket

Trafikverket menar att hänsyn måste tas till riksintressets influensområden som eventuellt kan påverkas av planen. Planförslaget berör följande anläggningar som är av riksintresse för kommunikationer och bör framgå av planbeskrivningen:

- Väg 277 Lidingöbon/vägen
- Farled 541, Sträckan Kanholmsfjärden
- E20 Norra länken

- Stockholms hamn
- Östlig förbindelse

Det kartmaterial som presenteras i planbeskrivningen är felaktig då utpekandet förändrats sedan Norra länken öppnade. Trafikverket kan bistå med rätt kartmaterial. I planhandlingarna beskrivs att förslaget kan innebära en ”positiv påverkan” på riksintresset Stockholms hamn, Trafikverket vill se ett förtydligande av vad en sådan påverkan innebär.

Innan riksintresset för Östlig förbindelse preciserats kan inte Trafikverket ta ställning till om genomförandet av planen påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av riksintresset. Trafikverket vill att staden preciserar beskrivningen av nuläget och tydliggör siffror och flöden i det Trafik-PM.

Trafikverket har som utgångspunkt att sträckan Djurgårdsbron – Ropsten saknar finansiering i gällande planer. Därför vill de se ett scenario där Spårväg City inte ingår och vad effekten på det statliga vägnätet då blir.

Bullerfrågan bör även involvera trafikbuller där en sammanvägd bedömning görs av den utökade trafiken tillsammans med den utvecklande verksamheten. Trafikverket instämmer i behovet av en mer detaljerad riskbedömning med dominoanalys vilket redogörs för i planbeskrivningen.

I planbeskrivningen beskrivs behovet av eventuella skyddsräcken eller portaler i eller i anslutning till Trafikverkets anläggning. För att kunna bedöma om detta är lämpligt vill Trafikverket ta del av ett mer konkret förslag av åtgärder när det blir aktuellt.

Försvarsmakten

Försvarsmakten ser inte att de föreslagna åtgärderna i detaljplanen kan ersätta den kapacitet som idag finns vid Loudden och därmed täcka totalförsvarets behov av lagring av bränsle för Stockholms län.

Försvarsmakten anser att det inom området med beteckning f4 och f7 på plankartan behöver klargöras exakt var eventuella byggnader över 55 meter ska uppföras.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inget att erinra mot förslaget och ser positivt på att funktionen som handelshamn kvarstår och utvecklas. Sjöfartsverket stödjer analysen att det bör göras en mer detaljerad analys avseende påsegling av kajer och Lidingöbron. Det framgår även att en riskbedömning avseende LNG-lagring och hantering kommer att göras i samband med ansökan för hamnen. Om LNG kommer att

transporteras med fartyg bör även de maritima riskerna ingå i en sådan riskanalys. Då gestaltning är en viktig del vid bebyggelse nära bostadsområden bör belysning inom planområdet utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation.

Luftfartsverket

LFV har inget att erinra.

Swedavia Stockholm Arlanda Airport

Planområdet ligger utanför flygplatsens hinderbegränsande ytor varför de inte har något att erinra.

Swedavia Bromma Stockholm Airport

Planområdet ligger utanför flygplatsens influensområde avseende flyghinder och buller varför de inte har något att erinra.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB anser att befintliga skyddsrumstillgångar ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten tolkar av planförslaget att ändringar i fastighetsindelning ska ske. Tänkt fastighetsindelning framgår dock inte av planhandlingarna. Lantmäterimyndigheten anser därför att det varit svårt att granska planförslaget som omfattar ett stort område med ett flertal viktiga funktioner som ska fungera tillsammans. Vidare har de svårt att bedöma vilka nödvändiga rättigheter som behövs planen för att alla fastigheters ska fungera självständig och tillsammans.

Användningen J2.

Användningen J2 (industri, tillfälliga transporter över spårväg) ger inte någon rätt per automatik för annan fastighet att köra på den berörda marken. En sådan rätt kan uppkomma först i genomförande t e x genom servitut i lantmåteriförrättning. Lantmäterimyndigheten anser att möjlig lösning skulle kunna vara att endast planlägga med T ihop med markreservat g och utformningsbestämmelser den tunga lasten. Användningen J2 i nuvarande utformning riskerar skapa tvist om ägandet av den berörda marken då det inte är tydligt om det är till fastighet för trafikområde spårväg eller till industrifastighets dom markens ska höra. Lantmäterimyndigheten ställer sig frågandet till om denna sällananvändning motiverar en egen användningsbestämmelse.

Användningen T.

Det bör framgå i genomförande delen av planbeskrivningen hur genomförandet av spårvägen (T) är ska ske. Användningen T finns även på intilliggande mark i Lidingövägen. Ska den marken i

framtiden användas om gata/trafikled eller spårväg. Om denna mark lämnas kvar som T men inte är tänkt att ingå i sådan upplåtelse uppkommer en genomförandesituation där planavvikelse måste prövas.

Industrispåret utmed kajen.

Lantmäterimyndigheten kan inte uttolka ur planhandlingar vem som äger industrispåret ut med kajen och hur ägandet/upplåtelsen ska se ut i framtiden. Är det fastighetsägarna som ska äga varsin del, ska det vara en gemensamhetsanläggning eller behövs ett servitut för annan fastighet. Lantmäterimyndigheten ställer sig också frågande om spåret givits tillräckligt planstöd. Plusmarken begränsar också användningen av spåret då byggnader då tillåts placeras ovan på spårområdet. Lantmäterimyndigheten ser också en risk med de befintliga byggnaderna/byggrätter som kragar ut över spåret vilket kan begränsa nyttjandet av spårområdet.

Byggnadsdelar över och kulvertar under allmän platsmark

Lantmäterimyndigheten noterar att byggnadsdelar av logistikmässig karaktär går över allmän gata. Dessa byggnadsdelar ges inte planstöd. Om de ska finnas kvar bör planstöd ges alternativt att det beskrivs tydligt hur dessa byggnadsdelar kan samexistera med allmän plats. Samma gäller för eventuella kulvertar under allmän platsmark.

Beskrivning av bestämmelser på plankartan i planbeskrivningen.

I planbeskrivningen finns ett stycke "Bestämmelser på plankartan". Lantmäterimyndigheten anser att ett flertal felaktigheter finns i denna text. Ska detta stycke finnas med i planbeskrivningen bör det istället kallas "Syfte med bestämmelser på plankartan". Planbestämmelserna kan och bör kunna läsas och tolkas på plankartan.

Anläggningar för dagvatten

I planhandlingarna står det att dagvatten ska fördröjas och renas i anläggning. Ska dessa anläggningar vara gemensamma för flera fastigheter så bör detta framgå i planen. Om det är viktigt att viss mark reserveras för det ändamålet kan markreservat g vara användbart för att förhindra enskilt bebyggande.

Östermalms stadsdelsnämnd

Utvecklingen av Energihamnen är en viktig del av den fortsatta utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden. Detaljplanen berör emellertid inte Östermalms stadsdelsförvaltnings verksamhetsområden då detaljplanen främst reglerar byggnadshöjd, industriändamål, energiproduktion och bränslelagring.

Östermalms stadsdelsförvaltning har inga invändningar mot detaljplanen under förutsättning att de riskreducerande åtgärder som nämns i förslaget vidtas och är tillräckliga för att hantera den ökade risknivån i området.

Förvaltningen ser positivt på utvecklingen av Norra Hamnvägen som bidrar till att skapa en sammanhängande stadsdel genom att länka samman Ropsten och Värtapiren. Förvaltningen är även positiv till möjligheten att skapa stråk med växtbäddar vid Norra Hamnvägen eftersom växtbäddarna fungerar som fördröjningsmagasin för dagvatten. Förslaget ska pröva möjligheten för planläggning av mark för framtida spårväg. Förvaltningen är positiv till förslaget som ökar tillgängligheten i området genom ett hållbart trafikslag.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Buller

De mest betydande bullerkällorna från verksamheterna i Energihamnen är enligt bullerutredningen buller från fartyg, transportband och vägtransporter. Dessa källor ingår i bullerutredningen som är framtagen för planen. Stationära bullerkällor, t ex ventilation och kylmedelskylare på byggnadernas tak och fasader kan dimensioneras vid projekteringen så att de inte ger upphov till ljudnivå över riktvärdena vid kringliggande bebyggelse. Både med nollalternativet 2030 samt med utbyggnadsalternativet överskrids enligt bullerutredningen riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller med 1-2 dBA nattetid vid 6 befintliga bostadshus i Hjorthagen och 2-3 befintliga bostadshus på Lidingö. Om tyst sida tillämpas för verksamhetsbuller klarar de närmaste nyplanerade bostäderna vid Ropsten riktvärdena nattetid enligt nollalternativet samt utbyggnadsalternativet.

Liksom idag finns det med utbyggnadsalternativet risk för att låg-frekvent buller från fartyg nattetid orsakar överskridanden av Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus i befintliga kringliggande bostäder. När nya bostäder byggs i närheten av planområdet finns det möjlighet att anpassa dessa så att de klarar riktvärdena för lågfrekvent buller. Miljöförvaltningen har sedan tidigare tagit emot klagomål på buller från Energihamnen både från boende på Lidingö och från boende i Hjorthagen.

Överskridanden av riktvärdena för verksamhetsbuller beräknas endast ske med enstaka decibel samt vid de tillfällen då alla verksamheter pågår samtidigt. Trots detta måste planläggningen enligt MHN visa att det finns förutsättningar att klara riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller utomhus samt riktvärdena för lågfrekvent buller inomhus i befintliga bostäder. Buller från de planerade nytillkomna verksamheterna kommer sedan dessutom att prövas inom ramen för

kommande tillståndsprövning. Det finns enligt bullerutredningen möjlighet att minska bullernivåerna från Energihamnen nattetid. De åtgärder som nämns i bullerutredningen, och som verksamhetsutövarna har rådighet över, är att erbjuda elanslutning av fartygen så att de inte använder sig av egna hjälpmaskiner för att generera el. Dessutom finns det möjlighet att styra hur fartygen angör kajen så att bullret kan skärmis av exempelvis med höga cisterner/industribyggnader mellan bostadsområdet i Hjorthagen och ljudkällorna på fartygen. Möjligheten finns också att arbeta med bullerproblematiken enligt Stockholm Exergis rutin. De kontrollerar sina bullernivåer genom att mäta bullernivån från fartygen. Om fartygen inte uppfyller buller-kraven anlitas inte fartyget igen. Om bullerkraven inte klaras nattetid avbryts lossningen och fartyget får återkomma dagtid.

De verksamheter som tillkommer inom planområdet måste enligt MHN tillse att fartyg som regelbundet besöker verksamheten uppfyller riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller utomhus samt riktvärdena inomhus för lågfrekvent buller. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tillsyn på befintliga verksamheter inom Energihamnen och kommer även att ha tillsyn på kommande verksamheter. En del av denna tillsyn kommer att innefatta uppföljning av att bullervillkoren efterlevs.

MHN instämmer med det som står i bullerutredningen att i samband med att spårvägen projekteras måste frågan gällande stomljud studeras vidare. Om möjligt bör detta studeras redan i planskedet.

Markföroreningar

Inom planområdet, som till stor del består av fyllnadsmassor har det skett ett flertal mark- samt sedimentprovtagningar. Halter över-skridande mindre känslig markanvändning (MKM) har påträffats i jord av bland annat PAH, koppar, zink, bly, arsenik, barium och aromater. I sedimenten har det bland annat påträffats halter över MKM av PCB, TBT, antracen och fluoranten. MHN instämmer med slutsatsen i den till planen framtagna sammanställningen av markundersökningar att jord och sediment bör provtas vid byggnation på land samt i vattnet i anslutning till energihamnen, detta för att klargöra en miljösäker hantering av massor. MHN inväntar förslag till hantering av de överskottsmassor som förväntas uppstå vid byggnation. Även flyktiga föroreningar bör provtas i porluft samt i grundvatten. I de områden där det sedan tidigare påträffats flyktiga föroreningar och där ny markanvändning som exempelvis produktionsanläggning planeras måste riskbedömning med avseende på ångor i byggnad ske. MHN instämmer med sammanställningen av markundersökningar att det bör ske en fördjupad undersökning av marklagren på den yta där det idag finns en bensinstation.

Natur

Enligt naturvärdesinventeringen som är framtagen till detaljplanen finns det inom planområdet tre områden med visst naturvärde knutna till grusade ruderatmarker. I resten av planområdet bedöms naturvärdena som låga. MHN instämmer med de förslag till anpassning och åtgärder som redovisas i naturvärdesinventeringen: att behålla och skapa nya grusytor som möjliggör livsmiljöer för ruderatväxter, att skapa häckningsplattformar på höga byggnader för rovfåglar samt att plantera nektarrika växter som förbättrar förutsättningarna för pollinerare. För att minska effekten av beskuggning av trädmiljön väster om Lidingövägen bör det även ske friställning av stora träd, MHN anser att ek bör prioriteras vid denna friställning.

Övriga synpunkter

MHN anser att det bör eftersträvas att leda det dagvatten som kvarstår efter föreslagen fördröjning och rening till dagvattenledning istället för till det kombinerade ledningsnätet. Generellt bör tillförsel av dagvatten till det kombinerade avloppsnätet begränsas i så hög utsträckning som möjligt, eftersom detta medför negativ påverkan på miljön. Det finns hög potential för solenergi inom planområdet, vilket bör tas tillvara i det fortsatta planarbetet.

Trafikkontoret

Trafikkontoret anser att det i det fortsatta planarbetet behöver studeras hur pendelbåtstrafiken, som har ett läge invid Lidingöbron, påverkas så det fortsatt kan bedrivas. I planbeskrivningen framgår att Trafikkontoret ansvarar för ombyggnad av Norra Hamnvägen och Tredje Tvärvägen. Trafikkontoret har i dagsläget inga avsatta medel i investeringsbudgeten för dessa ombyggnationer utan anser att det bör finansieras inom projektet.

Trafikkontoret anser även att det bör utredas om Tredje Tvärvägen bör detaljplaneläggas som kvartersmark och ingå i hamnområdet istället för att vara allmän platsmark. För att säkerställa en så god trafiksäkerhet som möjligt utmed Norra Hamnvägen anser kontoret att det bör införas utfartsförbud även utmed västra sidan av gatan. Norra Hamnvägen genom Energihamnen är ett viktigt gång- och cykelstråk för att knyta ihop Hjorthagen med Värtahamnen. Det är därför viktigt att gatumiljön och kringliggande verksamhet utmed Norra Hamnvägen utformas så att det blir en god upplevd trygghet för gående och cyklister.

Exploateringskontoret

Innan detaljplanen antas ska avtal upprättas mellan staden och de markanvisade bolagen samt berörda fastighetsägare och

arrendatorer. Exploateringsnämnden kommer att besluta om dessa avtal. Exploateringskontoret har för övrigt inga synpunkter på detaljplanen.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet bedömer att de delar av förslaget som avser byggnadshöjder på 55-100 meter innebär en förvanskning av kulturmiljön. Skalan är för uppdriven vilket innebär att industriebbyggelsen får en framträdande roll på långt, såväl som nära, håll. Det inkräktar direkt på kulturmiljön och har en negativ inverkan på Hjorthagen, Dianaparken och Skansen. Silobebyggelsen placeras som en fond till de äldre och känsliga kulturmiljöerna vilket Stadsmuseet bedömer vara förvanskande av stadsbilden enligt plan- och bygglagen. Museet anser att förslagets byggnadshöjder tjänar på att bearbetas ytterligare för att möta riksintresset Stockholm innerstad med Djurgården. De föreslagna höjderna saknar respekt och proportion till den befintliga platsen för vattenrum, parker, bostadsområden och kulturmiljö.

Gällande belysning av de större byggnaderna anser Stadsmuseet inte detta som lämpligt och menar att det bör undvikas. Det är mer lämpligt att låta industribyggnaderna ha en nedtonad utformning som inte dominerar i stadsbilden.

Användningen som industriverksamhet är acceptabel för platsen i förhållande till den kulturhistoriska miljön. Detta eftersom platsen har en stark historisk förankring som industriområde vilket inneburit en lång kontinuitet av präglade industribyggnader.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet avstyrker förslaget i föreliggande form. Rådet anser dock att platsen är rimlig för den planerade verksamheten. Rådet ser även positivt på bevarandet av den öppna gatustrukturen där Norra Hamnvägen som sammanbindande gång- och cykelstråk går från Ropsten till Valparaiso och Södra Värtan.

Den största invändningen från rådets sida gäller höjden på den föreslagna siloanläggningen. När en byggnad blir så hög som i planförslaget tar den även andra rum i staden i anspråk. Det finns dock ett starkt behov i och med funktionen som nyttobyggnad. Rådet vill dock inskräpa, att om det inte är av tekniska skäl som byggnaden har den föreslagna höjden bör den sänkas. Om den däremot av olika anledningar behöver bli så framträdande anser rådet att den måste gestaltas med betydligt mer omsorg och ansvar än i föreliggande förslag. Rådet föreslår en arkitekt- eller formgivningstävling för att säkerställa en utformning av högsta möjliga kvalitet.

Vad gäller den föreslagna produktionsanläggningen i kvarteret Singapore är det nödvändigt att den högsta tillåtna höjden för byggrätten hålls så låg att den inte äventyrar utblicken från Hjorthagsklippan. Avslutningsvis ser rådet en potentiell fara i att staden tar för många vattennära områden i anspråk för bostäder. Detta gör att de få kajutrymmen som blir kvar riskerar att bli överutnyttjade, med mycket höga och dominerande byggnader som följd.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor
Rådet anser att det är långt till Gärdets tunnelbanestation men att det finns buss.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall AB

Det finns allmänna ledningar för vatten, avlopp och dagvatten inom området. Befintligt dagvattennät är till största del anslutet på det kombinerade nät som finns i Norra Hamnvägen och rinner till Södra Värtans pumpstation. På kvartersmark är det verksamheterna som utvecklas avvattningen och fastigheterna närmast kajen har utlopp mot Lilla Värtan. Inom Energihamnen råder normalzon i vattenledningsnätet vilket innebär att bebyggelse som erfordrar högre tryckhöjd självmant får tryckstegra.

SVOA hänvisar till att plankartan bör utökas och även integrera den pumpstation som planeras att anläggas vid Fortums befintliga verksamhet vid Tredje Tvärvägen och Norra Hamnvägen inom området som samordnats med Exploateringskontoret och Fortum. Detta eftersom anläggningen krävs för att möjliggöra den kommande bebyggelsen i Valparaiso. Den nya pumpstationen är beroende av en ny bräddledning till den befintliga ledningen för dagvatten med utlopp i Lilla Värtan. Befintliga ledningars kapacitet och funktion behöver utredas för att säkerställa en framtida försörjning. Befintliga avloppsledningar i Norra Hamnvägen söder om Tredje Tvärvägen behöver läggas om och anslutas till den planerade pumpstationen.

SVOA bekostar inte interna pumpstationer som krävs för de lägst belägna våningarna som kommer behöva pumpa spillvatten. Tryckstegningar bekostas inte heller av SVOA.

Kommande exploatering i Valparaiso innebär ett ökat flöde av dagvatten i Energihamnens detaljplaneområde. I dagsläget är inte anslutningen för detta utrett men kommer troligen erfordra en förstärkning av befintliga utloppsledningar i kajen. Lokalisering för detta är okänt. SVOA:s dagvattenledningar i planområdet med utlopp i Lilla Värtan bör redovisas i dagvattenutredningen. Möjligheten till att ansluta dagvatten till befintligt nät, alternativt att bygga nya

dagvattenutlopp, bör diskuteras för att tydliggöra vilka förutsättningar som finns att tillgå. Utredningen bör även kompletteras med en dagvattenplan som visar framtida avrinning, placering av dagvattenanläggningar, sekundära avrinningsvägar, dränering och anslutning till ledningsnät.

Det finns en lågpunkt på Tredje Tvärvägen, SVOA undrar hur det skall undvikas att denna lågpunkt orsakar skador på byggnader. Hur säkerställs det vidare att vatten som avrinner från Hjorthagsberget inte orsakar skador på bebyggelsen. Risker för höjda vattenstånd och eventuella översvämningar bör diskuteras i dagvattenutredningen. Att markera ytor för dagvattenhantering i plankartan minskar risken för att ytorna används för andra ändamål.

Eventuella katastrofskydd bör diskuteras i fortsättningen. Källhänvisningen bör även vara tydligare, då det saknas på angivna platser. Utredningen bör visa varför den ekologiska och kemiska statusen i recipienten inte är god. Bör förtydligas hur volymerna som kan hanteras i växtbäddarna bestämts.

SVOA ifrågasätter även formuleringar i dagvattenutredningen.

Ellevio AB

Utökade byggrätter, expansion av befintliga verksamheter och tillkommande nya verksamheter leder till behov av förstärkningar i både det lokala elnätet i planområdet, samt i bakomliggande elnät för distributionen fram till området. Det är viktigt att i tidigt skede ha nätlösning för detta på plats. Befintliga nätstationer är visserligen integrerade i planförslaget men Ellevio ser behov av ytterligare planstöd i form av E-områden samt åtgärder för skydd av anläggningarnas funktioner. Lägen för ny eller flyttad nätstation måste väljas så att E – område ansluter mot allmän mark med minst en sida, där kabelstråk kan angöra och åtkomst av anläggningen möjliggörs. Nätet kommer behöva omförläggas och förstärkas när planen genomförs. Ellevio förutsätter att blivande nät kan förläggas i allmän mark. Åtgärder i anläggningar bekostas av beställare.

Befintliga nätstationer i planen:

- Tredje Tvärvägen 7. E - område behövs och nätstationen behöver skyddas mot påkörning genom exempelvis pollare eller andra trafik hinder.
- Andra Tvärvägen 2. E - område behövs med en sida mot allmän plats för åtkomst vid drift - och underhålls ärenden.
- Ropstensslungan, nätstation i planens norra ände. Anläggning av gata och tvärbana påverkar åtkomst av nätstationen och tillhörande ledningsstråk negativt. Ellevio föreslår flytt av nätstationen. Nytt läge med E - område behöver bestämmas.

Hänsyn till nätstationens funktioner och vilka verksamheter som ska försörjas av nätstationen måste beaktas.

- Norra Hamnvägen 6. Nätstationen ligger inte i planområdet men har betydelse för elförsörjning en av planens södra delar. E - område behövs och nätstationen behöver skyddas mot påkörning genom exempelvis pollare eller andra trafik hinder.

Skanova AB

Skanova har mark - och tunnelförlagda teleanläggningar som berörs av planen. Skanova förväntar sig att åtgärder kring teleledningar samt eventuella nya serviser bevakas under ledningssamordningen. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi är en av byggaktörerna som deltagit i planprocessen och står därmed bakom de förändringar som föreslås. Bolaget väljer ändå att gör vissa förtydliganden.

I södra delen av Energihamnen, strax utanför planområdets gräns inom kv. Alexandria, finns idag en mindre cisternpark. Denna förutsätts av staden att den kan avvecklas och ersättas med cisternkapacitet inom Energihamnen. Bolaget vill förtydliga att en sådan avveckling behöver föregås av diskussion och upprättande av avtal kring villkor och förutsättningar för en sådan flytt. Detta avtal nämns inte i planbeskrivningen och därför önskar Stockholm Exergi förtydliga detta. Vidare behöver avtal också tecknas avseende villkor för, och finansiering av den flytt av rörbryggor som kan komma att krävas inom, och i anslutning till kvarteret Shanghai och Norra Hamnvägen för att möjliggöra den planerade utvecklingen av området.

Frågan om anläggande av spårväg i planområdets västra del har diskuterats under en längre tid. Det har funnits andra alternativ som förkastats av olika skäl och till slut har parterna enats om nu liggande förslag som ett alternativ som kan utredas vidare. Dock är det viktigt att påpeka att just riskerna förknippade med spårväg nära befintliga och planerade cisterner med brandfarlig vara inte har utretts tillräckligt. Ingen part är betjänt av en spårvägsdragning som på något sätt riskerar att bygga in framtida konfliktpunkter mellan olika infrastrukturintressen. Bolaget håller med om att identifierade risker till del kan minskas genom konkreta åtgärder. Däremot är det vår uppfattning att det finns gällande praxis och/eller riktlinjer när det gäller avstånd mellan elektrisk utrustning och cisterner med brandfarlig vätska som inte går att bygga bort utan därför i första hand måste upprätthållas. Den fortsatta riskutredningen fram till granskningsfasen blir därför ett viktigt underlag inför slutliga

ställningstagande kring den tänkta spårvägsdragningen enligt planförslaget. Bolaget konstaterar att frågan ännu inte är tillräckligt utredd för att kunna ta ställning. En fortsatt diskussion mellan bolaget, Trafikförvaltningen, Länsstyrelsen och Räddningstjänsten samt eventuellt också med Elsäkerhetsverket.

Planförslaget innebär en koncentration av verksamheter inom Energihamnen. Detta fortsatta riskutredningar kommer behövas för att säkerställa att tillräckliga skyddsavstånd mellan befintliga byggnader/cisterner och nytillkommande kan innehållas. Nu redovisad disposition är den som tills vidare gäller varför den behöver bedömas och värderas ur ett riskperspektiv.

Stockholm Exergi önskar förtydliga att värmepumpspråmen Ropsten 3 innehåller bl.a. elektrisk utrustning som inte är EX-klassad.

I dagvattenutredning önskar bolaget förtydliga att det finns ett breddavlopp med uppsamlingsmagasin som avleder till Lilla Värtan om dagvattnet skulle överbelastas vid Tredje tvärvägen. Vi har dock inte märkt att detta någon gång skulle ha hänt.

Stockholm Exergi önskar förtydliga i Planbeskrivningen, under avsnittet "Risker i samband med verksamheter" att formuleringarna kring eventuella utsläpp av giftig gas och frätande ämnen främst är kopplade till en eventuell produktionsanläggning i Energihamnen. För befintlig verksamhet finns inga sådana risker idag. De ämnen som avses är driftkemikalier som är normalt förekommande i processen för bland annat vattenrening.

Ytterligare ett förtydligande är att ventilationsluft från cisterner inte leds till förbränning utan enbart till skorstenstopp.

Stockholm Exergi instämmer i att frågan om en trädplantering längs Norra Hamnvägen behöver utredas vidare i samråd med Räddningstjänsten innan den kan anses klarställd och beslutad.

Genom planområdet, via Andra tvärvägen, löper den s.k. tungtransportvägen, dvs. den väg som används för att transportera tunga och/eller skrymmande anläggningsdelar till Värtaverket (kvarteret Nimrod) och till Ellevios ställverk inom kvarteret Starkströmmen. I plankartan skyddas denna av planbestämmelser och behöver så förbli.

Inom kvarteret Alexandria, på östra sidan av Norra Hamnvägens södra sida, behöver Stockholm Exergi ha åtkomst dygnet runt med tung trafik till de portar som finns i befintlig byggnad. Så som förslaget till

plankarta är redovisat är inte detta möjligt utan att passera över planerad G/C-väg. Detta behöver antingen ändras eller tas hänsyn till i kommande projektering av detta vägavsnitt.

Stockholm Exergi önskar också att planbestämmelsen i vattnet utanför kajområdet ändras från enbart W1 till VW1. Detta för att möjliggöra utbyggnad/komplettering av befintlig kajplats 503. Alternativt önskar Stockholm Exergi att plankartan justeras enligt förslag (figur finns i fullständigt yttrande). Det u-område som i dag finns angivet på Tredje tvärvägen, öster om Norra Hamnvägen, fyller inte någon funktion och kan tas bort.

Stockholm Exergi önskar också en diskussion kring upplåtelseformen för den del av kvarteret Port Said där en planerad bro för spårväg ska placeras. Bolaget utgår ifrån att hela kvarteret Port Said ingår i markanvisningen som tecknats mellan bolaget och staden och att en eventuell spårvägsbro då får upplåtas på deras framtida tomträtt via ett servitut eller liknande.

Slutligen vill Stockholm Exergi förtydliga att all flytt/omläggning av bolagets ledningar måste föregås av ett avtal, i enlighet med bestämmelserna i markförläggningsavtalet mellan staden och bolaget. Inom området finns också underjordsanläggningar som behöver säkerställas och tas hänsyn till vid all nyanläggning och eventuell markupplåtelse till tredje part.

Statens fastighetsverk

SFV har inga synpunkter på planens syfte eller utformning. SFV noterar några felaktigheter i planbeskrivningen vad gäller ägoförhållanden och påpekar att fastighetsreglering med SFV måste ske för att genomföra planen då mark måste föras över från Norra Djurgården 1:1 som ägs av SFV till staden. SFV och Kungl. Djurgårdens förvaltning bedömer att marken inte längre ingår i kungens dispositionsrätt varför SFV kan sälja marken. Avtal för detta måste rimligen träffas innan staden upplåter marken vidare.

Övriga, ej sakägare

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik ställer sig positivt till utvecklingen av Energihamnen och bedömer att planförslaget har potential att både säkra den historiska industrimiljön och att foga nya värden till platsen. En rivning av cisternerna i kvarteret Alexandria får negativa konsekvenser för kulturmiljön eftersom de såväl historiskt som visuellt är tätt kopplade till bolaget Kol & Koks som etablerades i hamnen redan under 1920-talet och fick stor betydelse för utbyggnaden och formandet av bebyggelsemiljön. Samfundet inser samtidigt

svårigheterna i ett bevarande och bedömer att rivningen av cisternparken kan accepteras, om den görs med syftet att långsiktigt trygga en levande industrimiljö som är platsens största kulturhistoriska värde.

Samfundet vill särskilt understryka vikten av att närmiljön runt huvudstråket för gående och cyklister (Lidingö – City), liksom för den planerade spårvägen och busshållplatsen inom området, kommer att upplevas som skyddad och trygg. Planförslaget innebär en genomgripande omvandling av Energihamnen. För att framtidens Stockholmare och forskarvärlden ska få möjlighet till kunskap om platsens historia begär Samfundet att en professionell fotodokumentation av platsen utförs, i god tid innan detaljplaneförslaget genomförande. Bildmaterialet bör registreras, arkiveras och tillgängliggöras av lämplig arkivorganisation.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Föreningen motsätter sig förslaget. De anser att det innebär att störande miljö- och hälsofarliga verksamheter anläggs bland bostäder och i anslutning till Hjorthagens kyrka.

Den ökning av transportbehov till och från området som planen medför, menar DLVM, kan bli problematisk i förhållande till platsens förutsättningar. Transporter till och från verksamheterna kan påverkas av närliggande bebyggelse eftersom närheten till bostäder kan medföra restriktioner på bullervärden och fordonsrörelse. DLVM menar att den tunga trafiken ökar med 70 %, fartygstrafik med 125 % och tågtrafiken med 20 %. Det kan göra att det blir svårt att klara riktlinjer. Hur kontinuerligt buller påverkar människor över lång tid behöver studeras vidare enligt föreningen. Cementa såväl som Fortums anläggningar avses vara igång dygnet runt.

Vidare beskriver de att Östlig förbindelse inte är positivt för områdets tillgänglighet eller för den regionala tillväxten. Spårvägens dragning ökar även risken för dammexplosion. Riskerna kring spårvägen bidrar till att föreningen inte anser att den borde anläggas på nuvarande plats.

Föreningen menar att hamnläget inte är tillräckligt stor för att rymma alla behov som staden önskar att inrymma. Samtidigt blir platsen ett bombmål. Förvaring av LNG, som är lättantändligt och kan orsaka förödande explosioner, utan större säkerhetsavstånd är inte lämpligt på en sådan central plats. Belyser att transporten av LNG är förknippad med flera risker och hänvisar till att olyckor inträffat tidigare.

Förslaget medför negativa konsekvenser på kulturmiljö och för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Viktiga vyer och

anpassningen till naturen förvanskas och stadssilhuetten påverkas på ett negativt sätt.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening och privatperson Föreningen beskriver att Stockholms Exergis energiproduktionsanläggning utformning och menar att anläggningen blir dubbelt så hög som nuvarande detaljplan tillåter. Avståndet från anläggningen till Dianavägen 8 blir 110 meter. Föreningen, samt privatpersonen, vill veta mer kring energianläggningens funktion och vilka bränslen som skall användas. De ställer sig även kritiska till att alternativet ”max bioolja” någonsin skulle vara aktuellt då man inte eldat bioolja på platsen under de senaste två åren. De ställer sig även frågande till om det är RT-flis som alternativet med A-lador skall lagra. Föreningen och privatpersonen beskriver därtill verksamhetens tidigare förbrukning av bränsle. Menar att de nya mängderna bränsledepåer blir en brandfara då de placeras så nära varandra. Under vintertid när träden är kala och en bränsletillförsel sker via bandtransportörer riskeras nattsömnen att påverkas hos de boende.

Privatperson

Vederbörande är boende i Hjorthagen och motsäger sig detaljplanen. Energihamnen är ett litet industriområde som ska bebyggas med miljöfarlig verksamhet nära befintlig bebyggelse. Cementas silos är för höga och skrymmande och kommer ligga för nära befintliga bostäder. Verksamheten är dammig och bullrig och kräver mycket trafik till och från området och bör istället placeras på en bättre plats. Vederbörande motsätter sig Cementas flytt från Liljeholmen och att den bör stoppas pga. av hälsoskäl. Även LNG-verksamheten i området är olämpligt.

De silos som Stockholm Exergi föreslår blir för stora på platsen. Vederbörande vill inte ha fler silos med förvaring av drivmedel. Fartyg som ligger vid kajen bör vara kopplade till landström i så stor utsträckning som möjligt. Själva bygget, med rivningen och pålning, kommer att medföra störningar och oljud för grannar. Vederbörande menar även att alla pågående och planerade projektet i närområdet medför betydande störningar för närboende under en lång tid.

Vederbörande anser att detaljplanen borde kungjorts i lokaltidningen och inte bara i SvD/DN då alla inte har tillgång till dessa och att de inte är gratis. Av den anledningen var de inte så många besökare på samrådsmötet som det borde varit.

Privatperson

Vederbörande är boende i Hjorthagen och motsäger sig detaljplanen. Verksamheten kommer att vara bullrig, dammig med tunga transporter under dygnets alla timmar. Tung trafik ökar med 70 %, fartygstrafik

med 125 % och tåg med ca 20 %. LNG verksamheten kommer medföra höga olycksrisker.

Privatperson

Är boende i Hjorthagen och ställer sig kritisk till planerna på att utöka biltrafiken ytterligare till Värtahamnen. Redan idag stör båttrafiken som ofta sker nattligt eller tidig morgon med höga volymer pga. varningssignaler. Att även biltrafik och lastbilstrafiken ökar är negativt. Det är idag höga ljudvolymmer i Abessinien från Norra Länken.

Privatperson

Privatpersonen är styrelserepresentant för en bostadsrättsförening i Hjorthagen och motsätter sig detaljplanen. Motsätter sig cementas flytt med nya silos och hänvisar till att Norra Djurgårdsstaden är ett miljöområde och att det bor väldigt många småbarnsfamiljer och äldre i området som påverkas av den utökade verksamheten. Det är anmärkningsvärt att flytta en smutsig verksamhet från en viss stadsdel till en annan tätbebyggd stadsdel. LNG-lager har högsta skyddsklass i Seveso direktivet genom höga olycksrisker och är olämplig på platsen. Tung trafik kommer troligtvis att öka markant. Luftföroreningarna och vattenföroreningar kommer att öka. Det är bakåtsträvande att sanera marken från ett tidigare industriområde och sen utöka verksamheten.

Privatperson

Vederbörande motsätter sig att Cementa flyttas till Värtan och att det planeras för nya silos samt kraftvärmeverk. Menar att det låter som 1800-tal att anlägga tung industri nästintill bostadsområden. Det är ett enormt svek mot de medborgare som köpt dyra lägenheter i miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Skulle önska att all industriverksamhet som t.ex. LNG lagring flyttas från området.

Privatperson

Motsätter sig förslaget. Anser att planen är vanvett och vill inte ha denna bebyggelse in på husknuten. Anser att staden ska tänka om.

Privatperson

Vederbörande menar att Hjorthagen alltid legat illa till med stora miljöfarliga verksamheter som grannar och att det nu blir det ännu värre. Menar även att boende i Hjorthagen vid Husarviken drabbas i samband med stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden.

Efterfrågar var visionsbilderna från samrådet för Norra Djurgårdsstaden tagit vägen där det illustrerats en strandpromenad från Husarviken till Loudden. Ställer sig frågande till att staden, under Energihamnens samråd, meddelar detta aldrig varit aktuellt.

Vederbörande tycker att Cementas silo kommer dominera och förfula området. Efterfrågas samtidigt information kring hantering och distribution av ballast, bränsle och cement kommer att ske. Menar att lagra stora mängder bränsle nära människors hem är galet och att fraktmetoderna kommer att vara farliga då fraktlastbilar kör i biltunnlarna. Undrar hur nära bostäder som LNG får förvaras. Anser att Stockholm Exergis planer är luddiga.

Vederbörande belyser att industriverksamheter alltid flyttas från tätbebyggda områden och att staden gör tvärtom. Det innebär att störande och potentiellt farliga verksamheter i innerstaden utökas. Tycker även att kollektivtrafiken till Norra Djurgårdsstaden är för dålig och att man ska minska bilberoendet och inte öka det genom planens utökande av godstrafik. Avslutar med att kritisera samrådet där det varit dålig information och att det saknades en presentation av de representanter som varit på plats.

Privatperson

Vederbörande menar att remsan mellan Husarviken och Loudden tidigare visats som en sammanhängande bostadszon i illustrationer över området. Anser vidare att platsen är ett bombmål och att staden bör se över avstånden till tät bebyggelse. Anser att nya Energihamnen är ett exempel på att historiska satsningar hamnar i vägen för en renodlad livsmiljö. Planen kan inte ses som ett exempel på ett blandat stadsbyggande av det positiva slaget.

Privatperson

Motsätter sig planen och dess intentioner. Anser att industribbyggelsen är farlig och inte bör lokaliseras så nära andra tätbebyggda områden. Menar att förslaget inte går i linje med Norra Djurgårdsstadens satsning som miljöstadsdel.

Vederbörande anser att staden i och med planen inte prioriterar människors hälsa eller säkerhet med de olycksrisker som det medför. Anser att planen är ett intrång i allas skyddsvärde som bidrar till en förfulning och ökade trafikflöden.

Ställer sig frågande till hur silobyggnaden bidrar i utvecklingen av en av världens vackraste städer. Undrar även om ansvariga för planen förstår de negativa miljökonsekvenser och olycksrisker som ökar i och med projektet. Platsen kan bli ett bombmål vid storkonflikter och krig.

Anser att alla involverade i projektet borde ta ett personligt långsiktigt ansvar för de konsekvenserna projektet medför avseende buller, tung trafik och eventuell påverkan av LNG-lagret.

Maria Sahlstrand
planchef

Andreas Rostvik och Markus Hellberg
stadsplanerare