



STOHAB
2017-01-25

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Samrådsremiss om förslag till detaljplan och MKB för fastigheten Antwerpen 2 m.fl., Södra Värtan, del av Norra Djurgårdsstaden i stadsdelen Ladugårdsgärdet, S-Dp 2015-08816

Bakgrund

Stockholms Hamn AB har 2016-12-19 tagit emot rubricerande från Stadsbyggnadskontoret. Stockholms Stadshus AB som i sin tur fått remissen av Finansroteln. Eventuella synpunkter på förslaget ska lämnas senast 2017-02-10.

I januari 2012 inleddes samrådet för ”Stad och hamn i samverkan. Fördjupat program för Södra Värtahamnen”. Stadsbyggnadsnämnden tog 2014-03-27 ställning till redovisning av programsamrådet och beslutade om inriktningen för det fortsatta arbetet. Stadsbyggnadskontoret har nu upprättat ett detaljplaneförslag för Södra Värtan, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Detaljplanens huvudsyfte är att omvandla Södra Värtan till en tät, funktionsblandad och levande stadsdel som utgör en naturlig förlängning av staden, ända ner till Lilla Värtans vattenrum. Detaljplanen möjliggör bland annat ca 1900 lägenheter, förskolor, kontor och centrumändamål m.m. Utöver detta tillkommer offentliga ytor så som parker, torg, cykelbanor, kajpromenad och ett bad.

En sammanfattning av detaljplaneförslaget framgår av bilaga 1 till detta ärende. Fullständigt underlag återfinns på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Norra Djurgårdsstadens utveckling har diskuterats under många år och Hamnen har då framhållit betydelsen av fortsatt hamnverksamhet och möjlighet till fortsatt utveckling. I det remitterade planförslaget har hänsyn tagits till hamnverksamheten. Ambitionen har varit att utveckla staden och hamnen sida vid sida.

Några av de frågor som Hamnen lyft särskilt under detaljplanens framtagande är transporter genom planområdet, buller från transporterna och buller från hamnverksamheten (inklusive fartygsbuller) samt planområdets avgränsning och gränssnitt. En annan fråga som inte diskuterats lika mycket men som också kan ha stor



betydelse för den fortsatta hamnverksamheten och de boende i området är luftemissioner från fartyg.

Transporter genom planområdet

Transporter till och från Frihamnen planeras gå längs Södra Hamnvägen. I samrådsunderlaget saknas analyser av trafikflödena och trafikplatsernas kapacitet. Det är av största vikt att trafiklösningarna längs transportvägen utformas för att minska risken för köer i samband med ankommande och avgående fartyg.

I detaljplaneförslaget har vidare några gator fått beteckningen Vistelsegata A vilket Hamnen uppfattat som att på dessa gator ska inga varu- och leveranstransporter ske. Samtidigt framgår det av planen att några av dessa gator måste användas för transporter såsom gatan närmast Magasin 1 till södra delen av Södra kajen och norra delen av Fjärde bassängvägen för transporter till fartyg i kajläge 5.

Buller från transporter och buller från hamnverksamheten (inklusive fartygsbuller)

En utgångspunkt för planförslaget är att de byggnader som uppförs i området ska baseras på de bullervillkor som Hamnen har i sitt nu gällande tillstånd enligt miljöbalken. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att detta är tillräckligt utifrån gällande lagstiftning vilket endast till viss del är korrekt. För det fall tillsynsmyndigheten skulle finna att det finns risk för olägenhet för människors hälsa har de rättslig möjlighet att ändå ålägga Hamnen att vidta utredningar och om så krävs åtgärder. Detta skulle kunna inträffa om det visar sig att de planeringsförutsättningar rörande buller som tagits fram i detaljplanarbetet inte överensstämmer med de faktiska ljudnivåerna från hamnverksamheten.

Hamnens villkor är satta som ekvivalenta ljudnivåer över hela dag-, kvälls- och nattperioden med samma värden för vardag och helg. Detta skiljer sig från Boverkets vägledning om industribuller där helgen har ett 5 dBA strängare värde och planeringen ska baseras på verksamhet under en maxtimme. I den bullerutredning som ligger till grund för detaljplanen har ett maxscenario tagits fram för en dimensionerande timme. Scenariot, som Hamnen inte varit delaktig i att ta fram, baseras till största del på dagens trafikering plus tillkommande skärgårdstrafik. Bostäderna planeras mycket detaljerat utefter detta scenario, utan marginaler på många ställen. Om tidtabellerna eller fartygen i ändras i framtiden skulle ljudnivåerna under maxtimmen kunna öka även om Hamnen klarar sina villkor.

Ljudnivån vid de planerade bostäderna är dessutom till stor del beroende av närliggande kvarters utformning och byggnadshöjd. Då endast högsta tillåtna höjd och största byggarea regleras i detaljplanen och inte minsta höjd eller minsta area kan förutsättningarna i detaljplanens bullerutredning komma att förändras om någon byggherre väljer att inte fullt ut utnyttja detaljplanens byggrätt.

Om det på grund av någon av ovanstående orsaker, som ligger utanför Hamnens kontroll, visar sig att verkliga ljudnivåer överskrider de som redovisats i detaljplanens bullerutredning fallerar förutsättningarna för Hamnens straffrihet vid överskridanden av



bullervillkor. Detta kan medföra stora kostnader för åtgärder och inskränkningar av Hamnens verksamhet. Även att utreda risk för överskridanden medför kostnader för Hamnen.

Hamnen anser därför att ansvar för eventuella klagomål rörande buller ska åligga byggherrarna och att detta ansvar ska skrivas in i deras exploateringsavtal samt med skyldighet att också tillse att detta ansvar även ska gälla för kommande ägare av fastighet/byggnad. I ansvaret ska rymmas både att bekosta utredningar och att bekosta och utföra eventuella åtgärder på de berörda bostäderna. Hamnens ansvar ska begränsas till att uppfylla bullervillkoren vid de bostäder som var befintliga vid datum för Värtahamnen-Frihamnens lagakraftvunna dom, beräknat med den bebyggelsestruktur som fanns vid det datumet.

Lågfrekvent buller

Utöver vanligt buller exponeras byggnaderna närmast kajerna även för lågfrekvent buller. I bullerutredningen har ett dimensionerande frekvensspektrum tagits fram för att förutsäga vilka nivåer av lågfrekvent buller som kan förekomma vid de planerade bostäderna. Olika typer av lösningar föreslås för att klara krav rörande lågfrekvent buller inomhus i bostäder och andra lokaler, såsom skalfasad av glas, tung stomme och specialfönster. Hamnen har inga synpunkter på indata till bedömningen men vill särskilt påpeka att man inte kan garantera att det inte kommer fartyg som alstrar mer lågfrekvent buller. Hamnens villkor ger också tillåtelse till detta i begränsad omfattning.

Hamnen anser att ansvar för dimensionering av fasader och att de planerade bostäderna och lokalerna klarar riktvärden avseende lågfrekvent buller helt åligger byggherrarna. Även här anser Hamnen att detta ansvar ska skrivas in i exploateringsavtal samt omfatta även kommande ägare och omfatta såväl framtida utredningar som åtgärder rörande lågfrekvent buller.

Planbestämmelser rörande buller

På plankartan anges bestämmelser om buller endast från hamnverksamhet. Detaljplanen rymmer dock även andra verksamheter som kan ge upphov till verksamhetsbuller (installationer på byggnader, lastning och lossning vid handel etc.). För att säkerställa en god ljudmiljö och minska risken för störningar rörande buller anser Hamnen att riktvärdena i Boverkets vägledning ska gälla för den sammanlagda bulleralstringen och inte enbart buller från hamnverksamheten.

På plankartan anges att slutbesked för vissa bostadskvarter inte får ges innan skärmande bebyggelse (kontorshus) uppförts. Hamnen anser att den skärmande bebyggelsen även bör regleras med en minimihöjd för att säkerställa att bakomliggande bostäder får en god ljudmiljö.

Villkor jämfört med Boverkets riktvärden

Detaljplanebestämmelsen anger i enlighet med Boverkets vägledning olika riktvärden dagtid för vardag och helg. Hamnen vill dock poängtera att bullervillkoren dagtid för hamnverksamheten är desamma för vardag och helg. Det blir därmed Boverkets riktvärde



för helgen som blir det dimensionerande värdet för dagperioden. I Boverkets vägledning anges att om ekvivalentnivån på helger överskrider 55 dBA är det olämpligt att bygga bostäder där. Avsteg från detta bör ej tillåtas. Det är av största vikt att byggherrarna förstår detta. Hamnen har noterat att konsulterna som tagit fram bullerutlåtande utgått från olika tidsperioder och riktvärden i sina bedömningar. I exempelvis kvarter M planeras bostäder trots att 55 dBA överskrids under helgerna.

Hamnen förordar att detaljplanebestämmelserna och plankartan anger Hamnens villkor.

Tekniska lösningar

För att klara Boverkets riktvärden avseende verksamhetsbuller med de avsteg som möjliggörs i Boverkets vägledning behövs olika tekniska lösningar i varierande omfattning. Ansvaret för att hitta lösningar som ger en god ljudmiljö och som är funktionella och ändamålsenliga för de boende åligger byggherrarna. Hamnen vill dock komma med några synpunkter på de översiktliga åtgärder som tas upp i bullerutlåtandena.

För att erhålla tillräcklig ljuddämpning mot lågfrekvent buller föreslås i vissa kvarter en skalfasad i glas med en bred spalt mot den faktiska fasaden. Detta är troligtvis ett effektivt sätt att minska lågfrekvent buller och gör att även det normala bullret vid fasad minskar. Skalfasad är dock inte, enligt mark- och miljööverdomstolen (mål P 1241-12) en godtagbar åtgärd för att skapa en god ljudmiljö och en bullerskyddad sida. Bullret ska enligt MÖD bedömas utifrån nivån utanför skalfasaden. Detta innebär att bostäder med skalfasad eller liknande lösning måste få tillgång till en bullerskyddad sida utanför hälften av bostadsrummen utan hjälp av skalfasad.

Tätt räcke och absorbent i balkongens tak kan ge några decibels dämpning av ljudnivån vid fasad. Denna åtgärd används ofta vid bostäder som exponeras för vägtrafikbuller. För trafikbuller ökar den dämpande effekten av åtgärden när man kommer högre upp i huset tack vare att infallsvinkeln mellan gata och balkong blir snävare. För buller från hamnverksamhet är dock de dimensionerande bullerkällorna, d.v.s. fartygens skorstenar, högt placerade. En dämpning av fartygsbuller över 3 dBA är därför knappast möjlig att åstadkomma med enbart tätt räcke och absorbent.

Planområdets avgränsning och gränssnitt

Det är för Hamnen mycket viktigt att detaljplanens gränser gentemot intilliggande ännu ej planlagda områden beaktar de behov som Hamnen alltjämt och fortsättningsvis har av ytor för hamnverksamhet. Planens avgränsning i dess södra del ligger norr om Magasin 1 och den ramp med tillhörande ytor som Hamnen behöver för lastning/lossning av fartyg längs norra sidan av Frihamnspiren. Detta område är och måste vara inhägnat. I detaljplaneförslaget planeras för promenad-/cykelstråk längs hela Södra kajen och illustreras vidare med en fortsättning utanför planområdet förbi Magasin 1. Denna, visserligen endast illustrerade förlängning utanför planområdet, ger en felaktig bild av framtida möjligheter som om de fullföljs skulle hindra Hamnens verksamhet och komma i konflikt med det för hamnen gällande riksintresset och fastställt ISPS-område där ingen utomstående kan äga tillträde. Hamnen anser att detaljplanen i denna del absolut måste omarbetas och visa de korrekta förhållandena.



Under detta avsnitt vill Hamnen också framhålla vikten av att kommande detaljplan hålls samman som en plan och inte i ett senare skede delas upp i flera detaljplaner, vilket antyds i detaljplaneförslaget. Med en senare uppdelning och separata processer skulle göra det mycket svårt att bedöma de totala konsekvenserna och riskerna för påverkan på riksintresset hamn. Även för kretsen av sakägare skulle det bli mycket svårt att få en helhetsbild med uppdelning i olika förslag.

Under detta avsnitt rörande avgränsning av detaljplanen vill Hamnen poängtera att planen även bör ta hänsyn till den verksamhet som Lantmännen bedriver i silos på Fria hamnspiren. Verksamheten kräver en säkerhetszon på 200 m och även om det är längre till närmaste byggnad bör detta uppmärksammas i detaljplanen.

En annan verksamhet som inte framgår av detaljplanen är en framtida plats för snötipp inom området.

Luftemissioner


En annan viktig miljöaspekt som Hamnen bedömer särskilt bör utredas och tas hänsyn till är luftemissioner från fartyg. I andra områden i staden har Hamnen fått klagomål på luftemissioner som tränger in i bostad. Vid utredningar som Hamnen har fått göra och bekosta har det visat sig att luftintagen inte varit optimalt placerade i förhållande till fartygens skorstenar. Hamnen anser att byggherren måste ta detta ansvar och att krav på detta bör framgå av detaljplanen. I likhet med vad ovan framförts rörande utredningar rörande buller och åtgärder måste det av de avtal som träffas med byggherrar framgå att det är byggherren och senare ägare av fastighet/byggnad som har skyldighet att på egen bekostnad utreda och åtgärda eventuella klagomål.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

Stockholm den 19 januari 2017


Johan Castwall
VD