



2020-05-12

Stadsbyggnadskontoret  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Ert dnr: 2018-00406  
Dnr: 2020-00407

## Yttrande i granskning gällande förslag till detaljplan för Neapel 3 m.fl, Södra Värtan, i stadsdelen Ladugårdsgärdet, DP 2018-00406

Stockholms Hamnar har bjudits in av stadsbyggnadskontoret att inkomma med synpunkter i rubricerad granskning av förslag till detaljplan för Neapel 3 m.fl.,

Detaljplanen är en del av ett större stadsutvecklingsområde, Södra Värtan, som sammantaget möjliggör för ca 110 000 kvm tillkommande ytor för bland annat kontorsbebyggelse och centrumändamål samt ca 23 000 kvm nya offentliga rum. Vidare säkerställs att kulturmiljövärden bevaras och skyddas, att kajområden tillgängliggörs samt att teknisk infrastruktur och hamnverksamhet möjliggörs. En miljökonsekvensbeskrivning enligt plan- och bygglagen och miljöbalken har upprättats.

Detaljplanen för hela Södra Värtan, dnr 2015-08816, sändes ut på samråd 2016-12-20 - 2017-02-10. Efter samrådet delades detaljplanen i tre separata planer. Stockholms Hamn AB har i egenskap av verksamhetsutövare och nyttjare av mark tidigare lämnat synpunkter i ärendet och följer i detta yttrande upp dessa synpunkter i detaljplanen för kv Neapel m.fl. Framför allt avser detta frågor som rör (1) gods, transporter och risk; (2) buller från fartyg och hamnverksamhet samt (3) fördjupad MKB och luftemissioner. Inom den nu aktuella detaljplanen finns också ett av hamnens kajlägen, V515 (Södra Bassängkajen), vilket kommenteras särskilt i yttrandet.

### Stockholms Hamnars yttrande

Norra Djurgårdsstaden är ett av Europas största stadsutvecklingsområden och utvecklingen av området har pågått under många år. Planeringen utgår från att sjöfart och hamnar utgör en viktig del av framtidens infrastruktur samtidigt som stadens kajer och vattenrum bidrar till en attraktiv stad att leva i och besöka. Inom området förändras



hamninfrastrukturen och det sker en koncentration av hamnområdena till Värtahamnen, Frihamnen och Energihamnen när containerhamnen och oljehanteringens flyttar ut från området. Stockholms Hamnar har också haft en nära och fortlöpande dialog med stadsbyggnadskontoret och övriga berörda förvaltningar om planeringen för olika delområden inom Norra Djurgårdsstaden.

Stockholms Hamn har framhållit betydelsen av fortsatt utveckling av hamnverksamhet vilket också tydliggjordes på ett bra sätt i stadens fördjupade planprogram för Södra Värtan - ”Hamn och stad i samverkan”. Ambitionen i det nu aktuella planförslaget är fortsatt att utveckla staden och hamnen sida vid sida och att utforma stadsbebyggelsen på ett sätt som tar hänsyn till hamnverksamheten. En mer stadsmässig bebyggelse i hamnens närhet stärker Stockholm som hamn- och sjöfartsstad, både för boende och besökare.

Under plansamrådet betonade Stockholms Hamn vikten av att hålla samman processen för hela Södra Värtan. Det faktum att detaljplanen nu delats upp i tre separata planer försvårar visserligen en helhetsbedömning av hur planeringen påverkar hamnverksamheten. Samtidigt har Stockholms Hamnar stor förståelse för de berörda byggaktörernas vilja att komma vidare i processen. Vissa av synpunkterna i detta yttrande berör därmed frågor som primärt behöver följas upp i kommande detaljplaner och i fortsatt dialog med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

### ***Gods, transporter och risk***

Planförslaget för kv Neapel innebär en omvandling av nuvarande gatustruktur till en mer småskalig trafik- och gatumiljö. Samtidigt behöver väginfrastrukturen i hela området dimensioneras för en betydande mängd godstransporter från framtida hamnverksamhet i Värtahamnen och Frihamnen, inte minst när det gäller utformningen av Södra Hamnvägen och närliggande bebyggelse. Stockholms Hamnar vill betona vikten av att trafikplanering och riskanalyser avseende farligt gods baseras på en fördjupad analys av de godstrafikmängder som nuvarande och framtida hamnverksamhet ger upphov till. I detta sammanhang kan nämnas att Stockholms Hamnar har i ägardirektiv att utreda framtida utveckling av sjöfarten i Stockholm och att en preliminär slutsats är att Frihamnspiren har en utvecklingspotential för bl.a. utökad färjetrafik.

Därutöver vill Stockholms Hamnar uppmärksamma tillgängligheten till kajläge V515 inom det nu aktuella planområdet avseende in- och utfarter vid den östra delen av kajen. Längst österut finns behov av en dubbelgrind för räddningstjänsten och även som utrymningsväg för fordon vid olycka på hamnområdet. Vidare önskar Stockholms Hamnar säkerställa att planen möjliggör infart för turistbussar på Fjärde Bassängvägen och en utfart vid Andra Bassängvägen för att inte störa trafik som ska köra på Hamnpirsvägen, i enlighet med tidigare överenskommelser. Bolaget ser fram emot en fortsatt dialog kring tillgängligheten till hamnen för att hitta lösningar som fungerar för alla parter och som motsvarar myndighetskrav för utrymning.

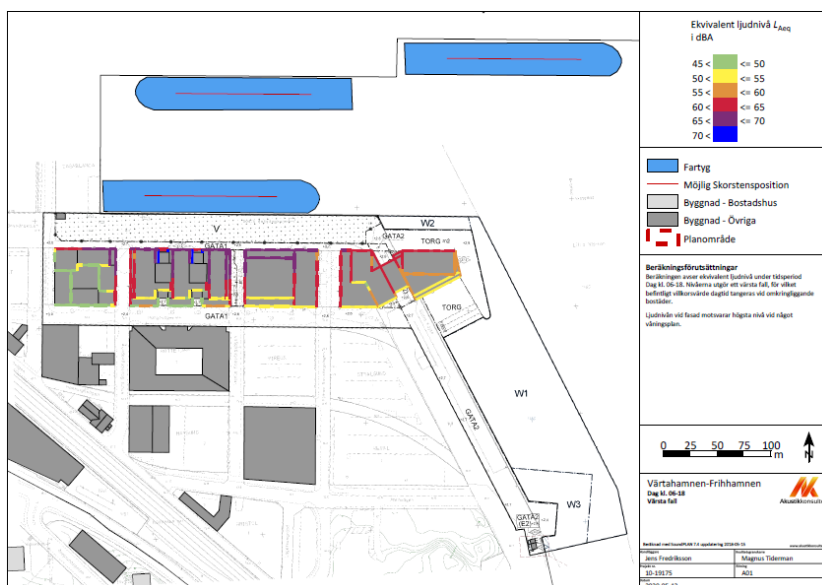


Stockholms Hamnar konstaterar att riskanalysen är väl dimensionerad gällande fartygsstorlek och instämmer i rekommendationen om minsta avstånd om ca 20 meter mellan kajkant och fasadliv. Det är angeläget att följa upp frågor om säkerhetsavstånd och kajkonstruktion i det fortsatta konstruktionsarbetet. Även risker för fartygstrafiken under kommande entreprenadperiod bör uppmärksammas. I övrigt fokuserar riskanalysen på avstånd till uppställningsplatserna på andra sidan Värtabassängen (250 meter). I det fortsatta arbetet bör hänsyn även tas till ett aktivt nyttjande av kajläge V515 med dess uppställningsfiler för långtradare eller annan last till fartygen.

### ***Buller från fartyg och hamnverksamhet***

Stockholms Hamnar har under lång tid haft en dialog med berörda förvaltningar om ljudnivåerna från fartyg och hamnverksamhet och de bullervillkor som Stockholms Hamnar har i sitt gällande tillstånd enligt miljöbalken. Det är således positivt att förslaget till detaljplan tar utgångspunkt i att de byggnader som uppförs inom området ska baseras på hamnens miljötillstånd. Stockholms Hamnar konstaterar att man i planförslaget gör bedömningen att ljudmiljön både inomhus och utomhus är godtagbar och att *”framtagen bullerutredning baseras på hamnens tillstånd som innebär en maximal verksamhet (som inte bedöms särskilt sannolik) samt att gällande lagar och riktlinjer avseende bullernivåer kan innehållas”*.

Hamnen har i tidigare remissvar påtalat att för det fall tillsynsmyndigheten skulle finna att det finns risk för olägenhet för människors hälsa kan myndigheten ha rättslig möjlighet att ålägga Stockholms Hamnar att vidta utredningar och eventuella åtgärder. För att det i fortsatta processer för planering och byggande inte ska råda tveksamhet om vilken påverkan hamnens verksamhet kan ha i bullerhänseende redovisas därför nedan en sammanställning av den högsta ekvivalenta ljudnivåpåverkan som kan tänkas under dagperioden.



Bilden illustrerar den högsta påverkan som kan tänkas under dagtid rörande ekvivalent buller.

Det bör noteras att hamnens villkor är satta som ekvivalenta ljudnivåer över hela dag-, kvälls- och nattperioden med samma värden för vardag och helg. De scenarier som återfinns i underlagen är, säkerligen av utredningstekniska skäl, precis beskrivna med detaljerade anlöpstider för fartyg. Stockholms Hamnar vill i detta sammanhang förtydliga att hamnverksamheten måste kunna vara föränderlig med en flexibilitet i anlöpstiderna, vilket i sin tur skulle kunna påverka ljudnivåerna under maxtimmen även om hamnen klarar sina villkor.

Vidare vill Stockholms Hamnar uppmärksamma att byggnaderna närmast kajerna även exponeras för lågfrekvent buller från fartygen. Erfarenheter från mätningar visar att signifikanta nivåer vid 20 Hz inte kan uteslutas, särskilt med tanke på det korta avståndet till närmaste kaj. Stockholms Hamnar rekommenderar därför att nivåerna för det lågfrekventa ljudet utreds vidare och eventuellt utökas till att omfatta minst 20-200 Hz i framtida underlag till projektörer.

När det gäller så kallade dBC-nivåer, redovisas i utredningarna en tumregel om att 15 dB högre dBC-nivå än dBA-nivån kan förväntas. Hamnen vill understryka att detta är en indikativ uppgift som inte bör ligga till grund för till exempel dimensionering av fasaders ljudisolering.

Sammantaget vill Stockholms Hamnar betona vikten av att fasadutformning, materialval mm anpassas till dessa bullervillkor och att de därför beaktas i lovsammanhang och vid tekniska samråd samt framhålla att hamnen under kortare perioder kan bullra mer än givna villkorsvärden så länge som ljudnivån är lägre under andra delar av perioden.



Eventuella framtida klagomål kring inomhusnivåerna bedöms mot den tid då störningen pågår och därför är "värsta timme" en lämplig tidsperiod att utgå ifrån. Stockholms Hamnar deltar gärna i fortsatt dialog om hamnverksamhetens bullerpåverkan och om olika mätmetoder för detta så att byggaktörernas projektering och byggande kan anpassas på ett bra sätt, även med avseende på lågfrekvent buller. I dialogen bör också byggaktörernas och kommande fastighetsägares ansvar för eventuella klagomål, utredningar och åtgärder rörande buller klargöras, i enlighet med Stockholms Hamnars synpunkter under plansamrådet.

### ***Fördjupad MKB och luftemissioner***

Hamnen ser positivt på att den fördjupade miljökonsekvensbeskrivningen visar på förbättringar i planområdet när det bland annat gäller vattenkvalitet och markföroreningar samt minskade risker för översvämningar. Bolaget vill i detta sammanhang lyfta fram att Värtahamnen har ett eget system för dagvattenhantering vars utformning måste beaktas i det fortsatta arbetet.

En annan viktig miljöaspekt som Stockholms Hamnar lyft fram i tidigare remissvar är luftemissioner från fartyg. Hamnen vill förvissa sig om att detta beaktas då det finns tidigare exempel på att byggnaders luftintag inte har varit optimalt placerade i förhållande till fartygens skorstenar, vilket i sin tur har lett till klagomål. Stockholms Hamnar önskar att kraven på byggaktörerna i detta avseende bör tydliggöras.

### ***Övrigt***

I ett antal frågor i underlaget utgår Stockholms Hamnar från att hamnens nuvarande utformning och system beaktas i det fortsatta arbetet med detaljplanen. Detta rör bland annat det sjöfartsskydd (ISPS) som finns i hamnen för att skydda sjöfarten mot yttre hot, vilket exempelvis medför begränsningar när det gäller säkerhetsavstånd.

Stockholms Hamnar önskar slutligen ett par justeringar av planbestämmelserna avseende kvartersmarkens anordnande för hamnområdet med hänvisning till vad som ovan nämnts avseende flexibilitet i hamnverksamheten. Begränsningar i maximal byggnadsstorlek per byggnad, höjd och area, skulle försvåra framtida anpassningar till exempelvis nya fartygstyper på ett olämpligt sätt. Avseende passagerargångar behöver den totala maxhöjden höjas till 20 meter.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Thomas Andersson  
vd