



Detaljplan för
Casablanca 1 mm
i stadsdelen Ladugårdsgärdet
i Stockholm
S-Dp 2006-06878-54

INNEHÅLL

1. **Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
2. **Hur programsamrådet bedrivits**
3. **Hur plansamrådet bedrivits**
4. **Länsstyrelsen**
5. **Lantmäterimyndigheten**
6. **Sakägare och boende**
7. **Övriga intresseföreningar m.fl.**
8. **Remissinstanser**

1. **Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Banverket, Vägverket, Stokab, Stockholm Business Region, Svensk Handel, Trafikkontoret, Handikapprådet och Skönhetsrådet har inget att erinra mot förslaget.

Länsstyrelsen gör bedömningen att förslaget är förenligt med riksintresset och anser att planhandlingarna bör utveckla en bättre beskrivning av transportbehovet som följer med utbyggnaden och den utökade hamnverksamheten på Värtapiren. Vidare hänvisas till de delar som berör planärendet i yttrande till Miljödomstolen 2008-04-17. De efterfrågar en redovisning av ett antal konsekvenser avseende miljöpåverkan av vattenverksamhet respektive hamnverksamhet i planhandlingarna eller i samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen ändrar sin bedömning och anser att planen kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen framför att den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och hamnverksamheterna som ingår som underlag för planförslaget bör kunna utgöra utgångspunkt för en miljöbedömning i planärendet och samordnas med tillståndsprövningen i enlighet med vad som anges i miljöbalkens 6 kap. 22§.

Lantmäterimyndigheten framför önskemål om kompletteringar i plankarta och genomförandebeskrivning.

Lidingö stad ser positivt på utvecklingen av området. Att omvandla industri- och hamnområdet till bostäder och publik verksamhet är positivt ur många aspekter. För Lidingö stads del är det viktigt att bevaka att projektet ur stadsbilda- och miljösynpunkt inte påverkar Lidingö negativt.

Av konsekvensbeskrivningen framgår att fartygen kommer närmare Lidingö efter utbyggnaden och att detta medför en ökning av ljudnivån efter Lidingös strandlinje. Området är ett känsligt naturområde där bullernivåerna inte bör öka. Lidingö stad anser att krav ska ställas på el-anslutning av fartyg vid kaj för att minimera störningarna. Staden anser att ljudnivåerna måste begränsas och får inte tillåtas överstiga gällande riktvärden. Lidingö stad efterlyser en redovisning av den samlade omgivningspåverkan som de olika projekten i området orsakar. De befarar att projektet kan komma att medföra negativa miljökonsekvenser för Lidingö – under byggtiden och även därefter. Lidingö stad förutsätter att Stockholms stad hanterar konsekvenserna inom Lidingö på samma sätt som hade varit fallet om området legat inom den egna kommungränsen.

En boende i närområdet motsätter sig den föreslagna detaljplanen för utbyggnad av Värtapiren då han anser att förslaget innebär att en stor del av vattenspegeln tas bort och begränsar utblicken över vattnet från kringliggande bostadsområden. Han anser att den tunga hamnverksamheten inte borde ligga i Stockholms innerstad då den begränsar möjligheterna till bostadsbyggande i nuvarande Värtahamnen. Vidare att transportvägarna för massorna med miljökonsekvenserna för de boende utefter dessa ska redovisas. Han anser att förslaget innebär en betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning därför krävs med särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 12§ miljöbalken. Slutligen föreslår han att Norra Länkens tunnel förlängas till en trafikplats på nuvarande parkeringsplats framför Värtaterminalen istället för den som nu prövas.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening anser att förslaget innebär betydande miljöpåverkan och att en MKB ska upprättas i enlighet med MB 6 kap 12 §. Vidare anser föreningen att en strategisk miljöbedömning, SMB, måste föregå planer av denna karaktär och omfattning. De anser att en miljöbedömning enligt miljöbalken måste göras för området tillsammans med övriga tänkta förändringar i hamnområdet samt eventuell påverkan på Nationalstadsparken. Synpunkter på vilka konsekvenser som bör belysas framförs. Vidare anser de att de transporter som följer av utbyggnad i området är miljövidriga och fullständigt oacceptabla. Bilägger karta med annan exploatering samt PM om miljöskadliga ämnen i fisk och sediment i Lilla Värtan.

Claes Erik Trygger (v ordf Djurgården-Lilla Värtan Miljöförening) hänvisar i mycket till Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening framförda synpunkter. Trygger anser att det finns anmärkningsvärda brister och svagheter i argumentationen kring projektet. Han anser att en strategisk miljöbedömning måste föregå planer av denna karaktär och omfattning. Trygger framför skäl för varför det skulle vara olämpligt med en hamn i detta läge. Vidare att störningarna inte kommer att minska med Norra Länken och att hamn och bostäder är helt oförenliga. Kring detta framförs skäl. Vidare framförs synpunkter på vilka störningar som kommer av utbyggnaden bland annat genom transporter genom staden, som han anser oacceptabla. När det gäller utvecklingen för området

hänvisas till Djurgården-Lilla Värtan Miljöförenings vision för hamnområdet som en realistisk utveckling.

Fortum distribution AB framför att för att det erfordras förstärkning av elnätet.

AB Fortum Värme framför att det inom planområdet finns befintliga distributionsledningar för fjärrvärme och fjärrkyla och att de planerar att bygga ut ledningsnäten inom området.

Stockholm Vatten påpekar att ett antal ledningar berörs av planförslaget. Vidare att dagvatten från uppställningsytor för tung trafik skall fördröjas och renas i oljeavskiljare innan avledning får ske till recipient eller allmänna ledningar för dagvatten.

Stockholms Lokaltrafik, SL tillstryker planförslaget under förutsättning att en studie görs av hur trafiken mellan området och Ropstens trafikplats påverkar framkomligheten och risken att bussarna hamnar i köer langs Norra Hamnvägen.

Exploateringsnämnden framför att föreslaget u-område bör minskas ner och att det i det fortsatta arbetet med detaljplanen även måste ingå att studera lösningar på långtidsparkering.

Östermalms stadsdelsnämnd har inget att erinra mot planförslaget under förutsättning att landskapsbilden inte påverkas av passagerarramper från fartygen eller andra högre byggnader, buller och luftföroreningar begränsas och behov av utökad kollektivtrafik och säkra gång- och cykelstråk säkerställs.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till planförslaget men anser att bostäder i närområdet inte ska utsättas för bullerstörningar över gällande riktvärden. Det kan finnas en konflikt i att utöka hamnens verksamhet samtidigt som bostadsbyggande planeras i hamnens närområde med hänsyn till bullerstörningar och avgasemissioner från fartygen. Nämnden anser att det kan vara intressant att undersöka möjligheten för spårbunden trafik till området och lyfter även fram att kollektivtrafik på vatten kan vara intressant.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att det är viktigt att säkerställa hamnverksamheten i Stockholm. Denna detaljplan möjliggör en effektivisering av befintliga hamnytor vilket bidrar till att förbättra förutsättningar för en komplettering med kontor, handel och bostäder i stadsdelen.

Beskrivningen avseende trafik och transporter har utvecklats. När Norra Länken är utbyggd bedöms minst 85-100% av trafiken gå direkt dit.

Bullersituationen under utbyggnadstiden och med utbyggd pir redovisas i MKB för tillståndsansökan. För att tydliggöra vilka konsekvenser som följer av utbyggnad av Värtapiren har en PM avseende miljökonsekvenser utarbetats. Denna utgör tillsammans med tillstånds-MKB en fullständig plan-MKB enligt miljöbalkens 6 kap. Hur anläggningsarbetet och hamnens verksamhet får ske regleras i kommande miljödom och gällande lagstiftning.

Plankarta och genomförandebeskrivning har justerats enligt lantmäterimyndighetens önskemål. Plankartan har också bearbetats bland annat med avseende på u-områden.

2. Hur programsamrådet bedrivits

Program för planering av området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden upprättades under 2001 och har varit föremål för remiss och samråd. Till programmet togs också en översiktlig miljöbedömning fram av Tyréns i oktober 2001. Stadsbyggnadsnämnden godkände den 12 juni 2003 kontorets redovisning och beslutade gå vidare i planeringen för delar av området. Plansamråd för kv. Stralsund och Bristol genomfördes hösten 2005. Syftet var att pröva ny bebyggelse med bland annat bostäder i Södra Värtahamnen med befintlig hamnverksamhet i närområdet som utgångspunkt. Utifrån inkomna synpunkter gjorde kontoret bedömningen att en fördjupning av programmet borde upprättas, som särskilt skulle behandla de miljömässiga förutsättningarna vad avser buller, luft och risker med anledningen av närheten mellan hamnen och planerade bostäder.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 23 februari 2006 att komplettera programmet, att fortsätta detaljplaneringen för ny bostadsbebyggelse i kv. Stralsund mm, att fortsätta detaljplaneringen för nya verksamheter i kv. Bristol mm samt att påbörja planeringen för Värtapiren med omnejd.

2. Hur plansamrådet bedrivits

Förslaget till detaljplan har varit föremål för samråd och remiss under tiden den 1 april till och med den 9 maj 2008. planhandlingarna har funnits tillgängliga i i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset, på Östermalms stadsdelsförvaltning och på stadens hemsida. Samrådsmöte för sakägare, allmänhet och intressenter hölls onsdagen den 16 april i Scandic Ariadne i Värtahamnen.

4. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen konstaterar att hamnen är av riksintresse och att den nu föreslagna utbyggnaden av Värtapiren och omdisponeringen av hamnverksamheten inom Värtahamnen bör ses som ett starkt allmänt intresse. Utvecklingen av hamnverksamheten som planförslaget medverkar till, bedömer Länsstyrelsen, vara förenligt med riksintresset.

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna bör utveckla en bättre beskrivning av transportbehovet som följer med utbyggnaden och den utökade hamnverksamheten på Värtapiren. I planbeskrivningen anges att landtransporter till och från hamnen kommer öka och att huvuddelen kommer gå via Norra Länken. Det behöver utvecklas hur stor volymen av transporter blir, och också en uppskattning av antalet transporter, och i vilken utsträckning transporter inte kan gå i Norra Länken och hur denna påverkan kan beskrivas i relation till om utbyggnaden inte blir av.

Järnvägen Värtabanan har av Banverket pekats ut som riksintresse. Enligt Länsstyrelsens mening är det alltså viktigt att kapaciteten av godstransporter på tåg kan upprätthållas inom Värtapiren och planområdets del av Värtahamnen, så som redovisats i planhandlingarna. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande över fördjupad översiktsplan för Karolinska - Norra Station uttalat att en förutsättning för att Värtabanan ska kunna läggas ned är att en likvärdig hamn med järnvägsförbindelse tryggas i Stockholmsregionen. Planeringsarbetet för en hamn vid Norvik i Nynäshamn pågår.

Miljö

Länsstyrelsen vill hänvisa, i de delar det berör planärendet, till sitt yttrande 2008-04-17 (yttrande biläggs) till Miljödomstolen, angående ansökan om vattenverksamhet och hamnverksamhet. Följande rubriker med innehåll fr.o.m.

sidan 5 i yttrandet vill Länsstyrelsen därför understryka som relevanta för planförslaget att ta under övervägande och i lämplig omfattning presentera i planhandlingar eller besvara i samrådsredogörelsen.

Angående vattenverksamheten:

- Grumling och spridning av föroreningar
- Sprängning i vattenområde
- Suspenderat material i lakvatten
- Transporter till och från byggplatsen
- Naturmiljö
- Klimateffekter
- Masshanteringen inom anläggningsområdet

Angående hamnverksamheten:

- Buller
- El-anslutning av fartyg
- Dagvattenhantering
- Barlastvatten
- Underhållsmuddring

Behov av miljöbedömning

Länsstyrelsen delar inte Stadens uppfattning om att planen inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan. I samråd med Staden har Länsstyrelsen tidigare uttryckt osäkerhet i frågan. På föreliggande underlag och med stöd av MKB-förordningens (1998:905) 4§ och kriterierna i bilagorna 2 och 4 får ändå detaljplanen anses kunna medföra betydande miljöpåverkan. Detaljplanen ger strategiskt förutsättningar för och kommer att reglera verksamheter som var för sig kan vara tillstånds- eller anmälningspliktiga. Det är dock Staden som äger frågan och har att avgöra om en miljöbedömning av planen ska utföras.

Utbyggnaden av Värtapiren kräver tillstånd av Miljödomstolen för vattenverksamhet och hamnverksamhet likaledes tillstånd för den hamnverksamhet som avses bedrivas på Värtapiren. Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och hamnverksamheterna har inneburit att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats av hamnen och ingår som en del av ansökningshandlingen i tillståndsprövningen. MKB:n för tillståndsprövningen ingår som underlag för planförslaget och har därför bifogats planhandlingarna. Med utgångspunkt i detta material bör en miljöbedömning kunna utföras i planärendet och samordnas med tillståndsprövningen i enlighet med vad som anges i miljöbalkens 6 kap. 22§.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Beskrivningen har utvecklats avseende trafik och transporter.

Till samrådshandlingen bifogades MKB tillhörande tillståndsansökan där konsekvenser av förslaget redovisas. För att tydliggöra vilka konsekvenser som följer av utbyggnad av Värtapiren har en PM avseende miljökonsekvenser utarbetats. Denna utgör tillsammans med tillstånds-MKB en fullständig plan-MKB enligt miljöbalkens 6 kap.

5. Lantmäterimyndigheten

Framför önskemål om kompletteringar i plankarta och genomförandebeskrivning.

Gällande tomtindelningar skall upphävas. Detta görs som en administrativ bestämmande på plankartan enligt följande: De tomtindelningar (fastighetsplaner) som fastställdes 1946-04-26, akt 0180-B123/1946 (Casablanca 1) och 1969-11-26, akt 0180-B233/1969 (Tunis 3) upphör att gälla i sin helhet..

I genomförandebeskrivningen skall stå:

Under *Fastighetsrättsliga frågor, Markägoförhållanden*:

Stockholms stad genom exploateringsnämnden, äger marken i sin helhet.

Stockholms Hamn AB arrenderar området av staden.

Fastighetsplan

Gällande tomtindelningar (fastighetsplaner) upphör att gälla, se administrativ bestämmande på plankartan. Nya fastighetsplaner bedöms ej nödvändiga.

Fastighetsbildning

Genom fastighetsreglering överförs del av fastigheten Valparaiso 1 (överförd i sin helhet till Valparaiso 2 enligt fastighetsbildningsbeslut 2008-04-28) till fastigheten Ladugårdsgärdet 1:9.

Servitut och gemensamhetsanläggningar

Servitut eller ledningsrätt skall bildas för ledningar inom föreslagna u-områden.

Inom det större u-området i den södra delen kommer allmänna och enskilda ledningar att korsas. Detta kan innebära att rättigheterna säkras även i höjddled.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Plankarta och genomförandebeskrivning har justerats enligt önskemål.

6. Sakägare och boende

Lidingö stad (KS 2 juni 2008, § 87) ser positivt på utvecklingen av området.

Att omvandla industri- och hamnområdet till bostäder och publik verksamhet är positivt ur många aspekter. För Lidingö stads del är det viktigt att bevaka att projektet ur stadsbilds- och miljösynpunkt inte påverkar Lidingö negativt.

Staden upprepar sina krav att:

”Buller från verksamheten ska begränsas och får i enlighet med naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller inte orsaka högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än

50 dB(A) vardagar dagtid (kl 07-18)

40 dB(A) samtliga dygn nattetid (kl 22-07)

45 dB(A) övrig tid

55 dB(A) momentana ljud nattetid (kl 22-07)

Ovan angivna värden ska sänkas med 5 dB(A)-enheter om bullret innehåller impuls ljud eller hörbara tonkomponenter. Om buller från olika källor samverkar eller förstärks, så ska riktvärdena även gälla för detta. Under byggnadstiden ska allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) följas. För lågfrekvent buller ska riktvärdena i socialstyrelsens allmänna råd för buller inomhus tillämpas.”

Hamnområdet, inklusive det vattenområde som utgör en del av hamnområdet (verksamhetsområdet), ska klassas som direkta effekter av hamnens verksamhet. Med det menas att Stockholm Hamn AB är ansvarig för samtliga olägenheter som uppstår för omgivningen från verksamheten samt fartygsdriften. Villkor som fastställs i miljödomstolen för verksamheten ska även gälla för

verksamhetsområdet.

Fd miljö- och hälsoskyddsnämnden på Lidingö, antog hösten 2006 mål för tillsynen vilka har sin grund i de nationella miljö kvalitetsmålen. Två av dessa mål är att halterna av kvävedioxid och PM10 inte ska öka. I ansökan anges att halterna av kväveoxider och stoft ska öka med 123 % respektive 150 %. Miljö- och stadsbyggnadskontoret anser att det resonemang som förs i ansökan gällande totalhalter inte är förenligt med hållbar utveckling enligt miljöbalken. Ett åtgärdsprogram måste därför tas fram för att minska utsläpp till luft från fartyg i hamn och anläggningsområde.”

Av konsekvensbeskrivningen framgår att fartygen kommer närmare Lidingö efter utbyggnaden och att detta medför en ökning av ljudnivån efter Lidingös strandlinje. Området är ett känsligt naturområde där bullernivåerna inte bör öka. Lidingö stad anser att krav ska ställas på el-anslutning av fartyg vid kaj för att minimera störningarna.

Det är oacceptabelt att riktvärden för buller överskrids nattetid. Som ovan anges måste ljudnivåerna begränsas.

Ett antal stora omvandlingsprojekt pågår i Värtahamnen – Ropsten – Hjorthagen såsom Fortums omvandling av Värtaverket och utbyggnad av Värtapiren. Lidingö stad efterlyser en redovisning av den samlade omgivningspåverkan som de olika projekten orsakar.

Avslutningsvis befarar Lidingö stad att projektet kan komma att medföra negativa miljökonsekvenser för Lidingö – under byggtiden och även därefter. Lidingö stad förutsätter att Stockholms stad hanterar konsekvenserna inom Lidingö på samma sätt som hade varit fallet om området legat inom den egna kommungränsen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Bullersituationen under utbyggnadstiden och med utbyggd pir redovisas i MKB för tillståndsansökan. De konsekvenser som följer av detaljplan för Värtapiren sammanfattas också i PM avseende miljökonsekvenser för Värtapiren. Hur anläggningsarbetet och hamnens verksamhet får ske regleras i kommande miljödom och gällande lagstiftning.

Elanslutning för fartygen kommer att förberedas i samband med utbyggnad av piren.

Per Olof Fredriksson, Sandhamngatan 12, Stockholm

Motsätter sig den föreslagna detaljplanen för utbyggnad av Värtapiren då han anser att förslaget innebär att en stor del av vattenspegeln tas bort. Han anser att pir och båtar begränsar utblicken över vattnet från kringliggande bostadsområden.

Vidare anser han att ytan på den planerade utbyggnaden innebär en betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning därför krävs med särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 12§ miljöbalken. Hamntrafiken medför bullerproblem samt problem för lukt- och stoftutsläpp, detta kommer att öka med genomförande av planförslaget framför den boende.

Fredriksson anser inte att den tunga hamnverksamheten borde ligga i Stockholms innerstad. Vidare att en utökad hamntrafik begränsar möjligheterna till bostadsbyggande i nuvarande Värtahamnen och att Värtahamnen vid en ned-

läggning av den tunga hamntrafiken skulle kunna rymma många eftertraktade bostäder.

När det gäller byggtiden anser han att omfattande störningar skulle genereras från en flerårig byggtid som sammanfaller med bygget av Norra Länken och delar av Norra Djurgårdsstaden samt utbyggnaden av Värtaverket och ”Energihamnen” om miljödomstolens dom vinner laga kraft. Utfyllnaden av vattenområdet skulle ge bullerstörningar under byggtiden för boende i närområdena. I MKB:n för utfyllnaden beaktas bara transporter från masshanteringsplatsen vid Hjorthagen av vilka 80 procent beräknas ske med pråm och de återstående 20 procenten med lastbil som genererar 30 000 lastbilsrörelser. Totalt kräver projektet sammanlagt ca 205 000 lastbilsrörelser inom Hjorthagen-Gärdet.

Med hänvisning till tidigare lämnade synpunkter, 2006-05-19, i samband med samrådet för utfyllnaden, begärde han att transportvägarna för massorna skulle redovisas samt miljökonsekvenserna för de boende utefter dessa. Utsläpp till luft måste redovisas utöver buller. En redovisning krävs av hur miljö kvalitetsnormerna uppfylls. I nuvarande MKB för utfyllnaden saknas beskrivning av transportvägar eller miljökonsekvenserna för de boende utefter dem. Däremot redovisades dessa på en plansch vid samrådsmötet för detaljplanen. Han anser att föreslagen transportväg är olämplig och att en vettigare lösning vore att krossa och tvätta massorna i tunneln och frakta dem till pråmar vid Stadsgårdskajen för att ta dem direkt till dumpningsplatsen. Då skulle miljö störningarna både från krossverksamheten och transportererna begränsas.

Slutligen föreslås att om pirutbyggnaden skulle tillåtas borde Norra Länkens tunnel förlängas till en trafikplats på nuvarande parkeringsplats framför Siljaterminalen istället för den som nu prövas. Då kan Lidingövägen fortsatt vara infart till Hjorthagen och ny bebyggelse på Storängsbotten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Till samrådshandlingen bifogades MKB tillhörande tillståndsansökan där konsekvenser av förslaget redovisas. För att tydliggöra vilka konsekvenser som följer av utbyggnad av Värtapiren har en PM avseende miljökonsekvenser utarbetats. Denna utgör tillsammans med tillstånds-MKB en fullständig plan-MKB enligt miljöbalkens 6 kap.

Staden har tidigare gjort bedömningen att det är viktigt att säkerställa hamnverksamheten i Stockholm. För att möjliggöra en utveckling av såväl staden som hamnverksamheten planeras delar av hamnens verksamhet att flyttas bland annat till Norvik. Vidare möjliggör bland annat denna detaljplan en effektivisering av befintliga hamnytor vilket ger förutsättningar för en komplettering med kontor, handel och bostäder.

När Norra Länken är utbyggd bedöms minst 85-100% av trafiken gå direkt dit.

7. Övriga intresseföreningar m.fl.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening anser inte att det är acceptabelt att en omfattande utbyggnad i Lilla Värtan skulle kunna göras utan att det är fråga om betydande miljöpåverkan och utan att en MKB upprättas i enlighet med MB 6 kap 12 §. Utbyggnaden skulle medföra en påfrestning på befintlig och skyddsvärd miljö såväl till lands som till havs. Föreningen anser att en strategisk miljöbedömning, SMB, måste föregå planer av denna karaktär och omfattning. I avvaktan på SMB måste planen avvisas på alla punkter.

De anser att en miljöbedömning enligt miljöbalken måste göras för området tillsammans med övriga tänkta förändringar i hamnområdet samt eventuell påverkan på Nationalstadsparken. Vidare att provtagningar för analys av bottenföroreningar har gjorts alltför ytligt och att projektets inverkan på Nationalstadsparkens stränder och bottnar inte redovisats klart.

Hur muddrings- och utfyllnadsmetoder ska kunna väljas ur miljöskyddssynpunkt ifrågasätts. Mycket stränga krav måste ställas för att minimera buller, damm och dylikt och framhåller problemen med många samtidiga och långa utbyggnadstider. Vidare efterfrågas vilka bullernivåer som beräknas uppnås vid olika alternativ och om de verkligen är förenliga med Naturvårdsverkets och stadens krav. Tidsutdräkten bör också preciseras.

Föreningen påpekar att förslaget innebär omfattande masshanteringstransporter genom innerstaden. Transporterna är miljövidriga och fullständigt oacceptabla. Föreningen anser att staden bör byta målfunktion: istället för att se till att SHAB:s företagsekonomiska vinst bör man börja intressera sig för medborgarnas nytta och välbefinnande och för miljön. Föreningen anser att containerhantering och färjetrafik mm vid Värtan bör flyttas och anför skäl.

Bilägger karta med annan exploatering samt PM om miljöskadliga ämnen i fisk och sediment i Lilla Värtan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Till programmet från 2001 togs en översiktlig miljöbedömning fram som var föremål för remiss och samråd. Till samrådshandlingen bifogades MKB tillhörande tillståndsansökan där konsekvenser av förslaget redovisas. För att tydliggöra vilka konsekvenser som följer av utbyggnad av Värtapiren har en PM avseende miljökonsekvenser utarbetats. Denna utgör tillsammans med tillståndsmKB en fullständig plan-MKB enligt miljöbalkens 6 kap.

Hur anläggningsarbetet får ske regleras i kommande miljödom och gällande lagstiftning. Detta regleras därför inte i detaljplanen.

Claes Erik Trygger (v ordf Djurgården-Lilla Värtan Miljöförening) hänvisar i mycket till Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening framförda synpunkter. Trygger anser att det finns anmärkningsvärda brister och svagheter i argumentationen kring projektet. Han anser att en strategisk miljöbedömning måste föregå planer av denna karaktär och omfattning. Först då blir det möjligt att avgöra var och under vilka former hamnverksamhet framgent ska bedrivas. I avvaktan på en sådan utredning anser han att planerna för Värtan och Frihamnen måste avvisas. Trygger framför skäl för varför det skulle vara olämpligt med en hamn i detta läge och att det redan idag är mycket störande för boende och hänvisar till yttranden från Fredriksson och Hagdahl i miljöärendet bl.a. Vidare att störningarna inte kommer att minska med Norra Länken eftersom den går i öppen dag och därför i stället kommer att förvärras. Han anser att det är helt oförenligt med hamn och bostäder.

Trygger ifrågasätter beskrivningen bland annat av att utbyggnaden inte skulle innebära en kapacitetshöjning. Vidare ifrågasätts ekonomiska redovisningar, vad egentligen "allmän hamn" skulle innebära etc. Vidare att utbyggnaden kommer att innebära betydande störningar för boende utmed transportvägarna och att transporterna genom innerstaden är miljövidriga och fullständigt oacceptabla, inte bara för de boende i Hjorthagen och på Gärdeshöjden.

Trygger anser att staden bör byta målfunktion: i stället för att se till SHAB:s företagsekonomiska vinst bör man börja intressera sig för medborgarnas nytta och välbefinnande och för miljön och anför ett antal punkter som därför bör beaktas. Sammantaget innebär det att de flesta hamnfunktioner flyttas och området bebyggs med bostäder.

Slutligen framförs att "Djurgården-Lilla Värtan Miljöförenings vision för hamnområdet, i motsats till SHAB:s förslag, tar sin utgångspunkt i verklighetens värld med dess fysiska, ekologiska och övriga begränsningar. Resultatet är en realistisk, långsiktigt hållbar och för medborgarna attraktiv plan för ett av stadens större stadsutvecklingsområden."

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Visionen för Värtaområdet innebär att hamnens verksamheter samlas och markanvändningen effektiviseras. Detta möjliggör bland annat utbyggnad av bostäder i vissa delar av området. Förslaget till detaljplan för Värtapiren innebär att piren byggs ut så att verksamheten kan effektiviseras. Hamnens verksamhet samlas, därmed frigörs andra områden. Utbyggnaden innebär inte någon ökning av verksamheten.

Till programmet från 2001 togs en översiktlig miljöbedömning fram som var föremål för remiss och samråd. Till samrådshandlingen bifogades MKB tillhörande tillståndsansökan där konsekvenser av förslaget redovisas. För att tydliggöra vilka konsekvenser som följer av utbyggnad av Värtapiren har en PM avseende miljökonsekvenser utarbetats. Denna utgör tillsammans med tillståndsmKB en fullständig plan-MKB enligt miljöbalkens 6 kap.

Pierre Strömbäck framför önskemål om en cykelled förbi färjetterminalen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Frågan berör inte aktuellt planförslag men kommer att studeras i kommande arbete.

8. Remissinstanser

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att bostäder i närområdet inte ska utsättas för bullerstörningar över gällande riktvärden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på hamnens utbyggnad då detta ger förutsättningar för att utveckla godstransporter till sjöss istället för att transporter sker med lastbil på land. Nämnden ser även positivt på att hamnen både behåller och utvecklar sin verksamhet med järnvägsfärjor. Det är även positivt att bergmassorna från Norra länken används vid bygget av piren, detta för att undvika långa transporter av massorna.

Synpunkter framförs över närheten mellan den utökade piren och nya bostäder. Nämnden anser att det kan finnas en konflikt i att utöka hamnens verksamhet samtidigt som bostadsbyggande planeras i hamnens närområde. Det kan bli problem med bullerstörningar samt avgasemissioner från fartygen. Den i planbeskrivningen nämnda elanslutningen av fartyg vid kaj kan minska störningarna något. Risken för störningar kommer dock att behöva utredas närmare.

Nämnden anser inte att avståndet till tunnelbanan är helt tillfredställande. Som nämns i planbeskrivningen kan det i en framtid vara intressant att undersöka

möjligheten för spårbunden trafik till området. Nämnden vill även lyfta fram att kollektivtrafik på vatten kan vara intressant både för kryssningsresenärer och för de som bor och arbetar i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

I samband med fortsatt detaljplaneläggning av bostäder i området kommer bland annat bullersituationen att studeras ytterligare.

Banverket konstaterar att staden i planförslaget tagit hänsyn till Värtabanans funktion. De påpekar att i det fortsatta arbetet bör samråd ske med Banverket när frågor som behandlar Värtabanans behandlas.

Fortum distribution AB framför att för att klara elförsörjningen om planförslaget genomförs, erfordras nätförstärkningar av befintligt elnät till hamnområdet.

AB Stokab har inget att erinra kring förslaget. Hänvisar till Stockholm Vattens samgranskade ledningskartor angående befintlig kanalisation.

Svensk Handel har inget att invända mot förslaget.

AB Fortum Värme framför att det inom planområdet finns befintliga distributionsledningar för fjärrvärme och fjärrkyla som berörs om planförslaget genomförs. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar med så lite driftstörningar som möjligt krävs samordningsmöten på ett tidigt stadium. Åtgärder i Fortum Värmes anläggningar utförs av Fortum Värme efter beställning och bekostas enligt gällande avtal.

Slutligen framförs att Fortum planerar att bygga ut ledningsnäten för fjärrvärme och fjärrkyla inom detta område. De har ingen erinran vad det galler gas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Ett u-område för ledningarna har reserverats i detaljplanen. Erforderlig omläggning, med mera har diskuterats mellan Stockholms Hamnar och Fortum.

Stockholm Vatten påpekar att ett antal ledningar berörs av planförslaget. Vid Södra Bassängkajen finns utloppsledningar för dagvatten mot kajen där utbyggnad planeras, vilket erfordrar ledningsomläggning. Mottagningsstation för färja i linjetrafik måste anpassas till ny utformning av färjeläge och utfyllnad av hamnbassängen.

Vid Södra Hamnvägen finns utloppsledning för dagvatten som måste förlängas och anpassas till planerad utfyllnad av hamnbassängen. Kylvattenkulvertens mynning måste anpassas till planerad utbyggnad av hamnbassängen. I planens västra del har Stockholm Vatten en kombinerad ledning. Ett U-område med min bredd 8 m erfordras. Plankarta biläggs.

Vid Norra Bassängkajen måste mottagningsstation för färja i linjetrafik anpassas för ny utformning av färjeläge.

Dagvatten från uppställningsytor för tung trafik skall fördröjas och renas i oljeavskiljare innan avledning får ske till recipient eller allmänna ledningar för dagvatten. Fördröjning skall ske uppströms oljeavskiljare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Plankartan har bearbetats bland annat med avseende på u-områden. Erforderlig omläggning, förlängning av ledningar med mera har diskuterats mellan Stockholms Hamnar och Stockholm Vatten.

Östermalms stadsdelsnämnd är positiv till att bergmassorna från de stora infrastrukturprojekten i innerstaden kommer till användning för Värtahamnens utbyggnad och att hamn- och kryssningsverksamhet koncentreras till Värtapiren för att frigöra ytor för exempelvis bostadsändamål. Nämnden framhåller vikten av att energi- och miljöfrågor bör ingå som en del av planeringen och på dess förväntade innehåll av verksamheter och bostäder.

Nämnden har inget att erinra mot planförslaget under förutsättning att landskapsbilden inte påverkas av passagerarramper från fartygen eller andra högre byggnader, buller och luftföroreningar begränsas och behov av utökad kollektivtrafik och säkra gång- och cykelstråk säkerställs.

Särskilt uttalande har avgivits av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz Dias (v). Ärendet gäller detaljplan för Värtapirens ombyggnad. Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar specifikt frågan som ett planärende. Uppmärksamheten ska fästas på miljökonsekvenserna av hamnens framtida utveckling mer generellt. Den utökade hamnverksamheten kommer inte minst att få stora konsekvenser för Östermalm när det t ex gäller trafik på gatorna. Vill understryka det viktiga i att miljökonsekvenserna måste belysas i ett bredare perspektiv.

Särskilt uttalande av avgivits av ledamoten Marion Sundqvist (mp). Ifrågasätter vilka miljökonsekvenser en ökad hamnverksamhet med ökade transporter på land ger. Ifrågasätter vilka planer det finns för att ta hand om de ökande avfallsmängderna på ett miljörätt sätt.

Trafikkontoret, avfall påpekar att framkomligheten för hämtfordon måste beaktas. Backning är inte tillåtet mer än för att vända fordonet. Bifogar PM.

Storstockholms Lokaltrafik, SL tillstryker planförslaget under förutsättning att en studie görs av hur trafiken mellan området och Ropstens trafikplats påverkar framkomligheten och risken att bussarna hamnar i köer längs Norra Hamnvägen. SL trafikerar de närliggande vägarna Södra och Norra Hamnvägen med bussar mot Ropsten och innerstaden. I framtiden kan dessa stråk komma att trafikeras av spårtrafik. SL konstaterar att detaljplaneförslaget inte visar på att några ingrepp ska göras som påverkar vägarna som trafikeras med buss. En direktpåfart planeras till Norra Länken men trafiken till och från området planeras i huvudsak ske via Ropstens trafikplats.

Vägverket anser att för att minimera masstransporterna i regionen skall utfyllnaden kunna utföras med överskottsmassor (fyllnadsmassor och bergmassor) från intilliggande projekt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Med hänsyn till risken för föroreningar i fyllnadsmassor bedöms dessa inte möjliga att nyttja för planerade utfyllnader.

Trafikkontoret framför att det är nödvändigt att höjderna inom planområdet anpassas till kommande påfart till Norra Länken.

Exploateringsnämnden framför att utvecklingen av Värtan medför positiva effekter för hela stadsutvecklingsområdet samt även för Stockholms stad som helhet. En utbyggd pir med ny terminal och en handels- och kontorsexploatering kommer att bli en ny välkomnande port till Stockholm.

Framtagandet av detaljplaneförslaget har skett i samförstånd och genom nära samarbete mellan Stockholms Hamn, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

Nämnden framför att förslaget u-område i utfyllnaden av Värtabassängen bör minskas ner till de stråk där ledningar planeras att ligga. Vidare att det i det fortsatta arbetet med detaljplanen även måste ingå att studera lösningar på långtidsparkering för färje- och kryssningspassagerare som kommer med bil till Värtapiren.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Plankartan har bearbetats bland annat med avseende på u-områden.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd har inget att erinra mot förslaget. Rådet förutsätter att byggnader och anordningar görs fullt tillgängliga och användbara för funktionshindrade.

Skönhetsrådet tillstyrker förslaget till detaljplan. Rådet framför att det är viktigt att utvecklingen inte blir sådan att man tar hamnyta för att bygga bostäder och sedan skapar annan mark för hamnen i vattenrummet på ett sätt som riskerar att komma i konflikt med de nya bostäderna och därmed försämrar Stockholms Hamnars förutsättningar för en fullt utvecklad verksamhet.

Rådet konstaterar att kommunfullmäktiges beslut att inte tillåta utfyllnader i vattenrummet går att frångå med hänvisning till det riksintresse hamnverksamheten utgör – i synnerhet i Stockholm med dess historia som sjöfartsstad.

Stockholm Business Region anser att föreslagen utveckling kommer att skapa goda förutsättningar för att besöksnäringen, finanssektorn och andra delar av näringslivet att fortsätta att växa i Stockholm. Ambitionen är att Värtanområdet har utvecklats till värdefullt komplement till Stockholms city för finansiell verksamhet. Stockholm Business Region kan konstatera att den föreslagna detaljplanen för Värtapiren ligger helt i linje med denna utveckling och tillstyrker därför planen.

Thomas Stoll