

Till Miljööverdomstolen, Rotel 0616  
Mål nr M 1956-10

**Yttrande från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening över aktbilagorna 88 och 98-106 i fråga om tillstånd enligt MB till hamn- och vattenverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen.**

Stockholms Hamnar AB, fortsättningsvis kallad Hamnen, inkom 2010-10-05, d.v.s. efter det datum före vilket Hamnen av Miljööverdomstolen förelagts yttra sig över inkomna skrivelser (aktbil. 30 - 55), med en begäran om förlängd svarstid, nämligen till 2010-10-31.

Domstolen fann det nödvändigt att bevilja anstånd för Hamnen till 2010-11-01.

Den 12:e november, d.v.s. nästan 14 dagar efter utsatt tid, inkom Hamnens yttrande.

Trots Miljööverdomstolens ytterst generösa behandling av Hamnen och den tidsnöd sökanden uppenbarligen upplevt, har Hamnen valt att inte bemöta Djurgården-Lilla Värtans Miljöförenings skrivelse (aktbil. 31). Det är inte första gången under den pågående processen som Hamnen sökt ignorera DLV. Vi har full förståelse för Hamnens strategival: det är förnuftigare att *förtiga* fakta än att *förneka* dem - i synnerhet då ett stort antal av de av oss framförda uppgifterna är hämtade ur Hamnens olika dokument. Vi är emellertid trygga i förvisningen om att Domstolen inte låter sig duperas av så enkla trick.

Liksom tidigare önskar Hamnen begränsa diskussionen till det egentliga hamnområdet (nuvarande och - därest ansökan skulle bifallas - kommande) och den verksamhet som där sker, främst i Hamnens regi. Att på detta sätt lägga fokus på en ytterst begränsad del av hela problematiken framstår förvisso som Hamnbolagets naturliga strategival. Detta innebär dock inte att det är det ur samhällets synpunkt mest relevanta perspektivet:

Själva hamnområdet är en plats där fartyg kan lägga till för att lasta och lossa gods och passagerare. För att hamnen skall fungera krävs givetvis fartygsrörelser genom skärgården och fordonsrörelser på det anslutande väg- och järnvägsnätet. Utan dessa "följdföretag" saknar hamnanläggningarna allt existensberättigande. Det är därför nödvändigt att vid en seriös bedömning av hamnverksamheten beakta hamnens influensområde i såväl rum som tid - *åtminstone* för den del som ligger i Stockholms stad. Några exempel:

Tågtrafiken längs Värtabanan har länge varit mycket besvärande för de boende. Med stöd av EU-bidrag har banan (utnämnd till en del av TEN, det TransEuropeiska Nätverket) rustats för, enligt uppgift, c:a 65 MSEK, för att klara högre hastigheter och fler tåg. I kombination med den av Hamnen planerade ökningen av verksamheten kommer störningarna att förvärras. Hamnen säger sig avse att *beakta* frågan, men uppvisar inget intresse av att *åtgärda* problemen.

Störningarna är emellertid inte begränsade till de boende i Hjorthagen. Banan går genom Nationalstadsparken, ett riksintresse för miljö- och kulturvården, överordnat *alla* andra riksintressen (MB 4:7 och förarbeten). På sin väg passerar den det tidigare småindustriområdet Albano nedanför Fysikcentrum/ AlbaNova. Detta område har röjts av och avses framdeles bebyggas med institutionsbyggnader och studentbostäder för att ingå i ett sammanhängande institutionsbälte från Stockholms Universitet till Kungliga Tekniska Högskolan och även bort till Karolinska Universitetssjukhuset. Planerna har mött motstånd från flera håll, delvis p.g.a. buller och farliga transporter på järnvägen. Att bo eller arbeta i fönsterlösa byggnader med brand- och explosionsförstärkta väggar framstår inte som särskilt attraktivt.

Det stannar inte ens vid detta. Järnvägen fortsätter genom Norra stationsområdet, där den avses gå i tunnel under bebyggelsen. Från början uppgavs merkostnaden för brand- och explosionsförstärkningar uppgå till omkring 500 MSEK; siffran har under hand stigit till 1.000 MSEK. (Vi har oss inte bekant om detta är att uppfatta som ett sista bud eller om ytterligare fördyringar är att vänta).

Samtliga dessa kostnader borde rätteligen belasta Hamnen och/eller tågoperatörerna i Hamnen. En sådan tingens ordning torde, som en följd av rent företagsekonomiska kalkyler, leda till en nedläggning av banan och/eller en flyttning av hamnverksamheten till annan ort. Som vanligt är det emellertid skattebetalarna som får stå för notan. På detta sätt döljs den verkliga kostnaden för hamnverksamheten.

Vi har tidigare varnat för att stadens planer för bebyggelse i Värtan-Frihamnen-Loudden och Hamnens planer på pirutbyggnad och flyttad och utökad verksamhet kommer att leda till konflikter. Vi ser redan nu ett konkret exempel på detta:

Gasklocka 4 (den stora plåtklockan) i Hjorthagen avses rivas och ersättas med ett bostadshus av 170 meters höjd och med 520 lägenheter. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer bostäderna på en höjd av 120 meter och däröver att utsättas för ett dygnsekvivalent buller på 60 dBA. Orsaken är främst trafiken på Norra länken, av vilken en betydande del - särskilt av den tunga, starkt bullrande, långtradartrafiken - har start eller mål i hamnen. Den här sortens problem kommer att mångfaldigas om boende skall tvingas samexistera med hamnens tunga industriverksamhet.

Lidingövägen och Norra länken kommer att kopplas ihop medelst en enorm trafikplats ("urbanodukt") nedanför Värtaverket och Jägmästargatan. Från trafikplatsen leder ett antal filer till hamnen. Totalkostnaden för "urbanodukten" uppgavs för ett år sedan till 850 MSEK. Hur stor del av detta som rätteligen borde belasta Hamnen är inte känt och i grunden ointressant: som vanligt blir det nämligen skattebetalarna, inte berörda företag, som tvingas öppna plånböckerna.

Strax norr om hamnområdet ligger riksintresset Nationalstadsparken, avsedd för bl.a. det rörliga friluftslivet och därmed underkastad hårda bullerrestriktioner.

Om vi vänder blicken österut ser vi Stockholms skärgård med dess 50 nm (90 km) långa, delvis svärnavigerade inseglingsled. Risken för olyckor är påtaglig; att sätta en prislapp på dem är svårt. Lättare är det att värdera strandägarnas förstörda bryggor, eroderade stränder och försurade marker. Försurningen värderades för åtskilliga år sedan till över 200 MSEK. Det är svårt att överföra denna värdering till dagens situation, ty dels har trafiken ökat, dels har fartygen förmodligen blivit renare. En opartisk utredning skulle kunna besvara frågan om dagens utsläppskostnader. Även utan en dylik utredning vet vi redan idag en sak: det är tomtägarna, inte Hamnen eller rederierna, som betalar notan. Hamnen och rederierna nöjer sig med att ta hem vinsterna.

Av exemplen ovan framgår att Värtahamnens geografiska (och ekonomiska) influensområde *de facto* sträcker sig långt utanför själva hamnområdet. Det går inte att bortse från detta vid en bedömning av nuvarande eller sökt hamnverksamhet.

Påverkan har även en avsevärd temporal utsträckning. Den hamn, som anlades för omkring 140 år sedan (och som då hade en utmärkt lämplig placering långt utanför den egentliga staden), har idag blivit en belastning och ett problem för Stockholms fortsatta utveckling. Att fortsatt låsa stadens planering genom att - helt på tvärs mot utvecklingen i andra huvudstäder, så som Helsingfors eller London - tillåta fortsatt eller ökad hamnverksamhet, antingen inom det befintliga området eller genom expansion ut i Lilla Värtans vatten, framstår som synnerligen obetänksamt. Är det verkligen rimligt att staden med öppna ögon bygger in ytterligare 150 år av konflikter i området?

DLV menar, som vi flera gånger betonat, att frågan om Värtahamnens fortsatta existens och/eller utbyggnad måste betraktas ur ett samhällligt - och samhällsekonomiskt - perspektiv. Det är inte i medborgarnas intresse att anlägga ett snävt företagsekonomiskt synsätt. En konsekvens av detta är, att Hamnens betraktelser över föroreningshalter, utsläpp av skadliga föroreningar, tånjda bullergränser m.m. blir ointressanta och irrelevanta. Hamnens yttrande vad avser dessa frågor föranleder därför inga ytterligare kommentarer från DLV:s sida.

Ingenting har framkommit i Hamnens yttrande, som får oss att ändra våra yrkanden:

**Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening yrkar i första hand avslag på sökandens yrkanden m.a.p. hamnverksamhet och på sökt vattenverksamhet. Därest Domstolen skulle tillmötesgå sökandens yrkande om fortsatt hamnverksamhet yrkar vi avslag på yrkandet om vattenverksamhet.**

F.ö. ber vi få hänvisa till tidigare inlämnade skrivelser, där vi presenterar fakta och där vår inställning ges utförliga motiveringar.

DLV har även beretts tillfälle att yttra sig över tidigare utsända aktbilaga 88. Vi har, med ett undantag, inget att erinra mot vad som där anförs: DLV menar, som ovan framförts, att inte heller den befintliga hamnverksamheten bör tillåtas.

Claes Trygger  
Tekn Dr, v ordf DLV  
Artillerigatan 78  
115 30 STHLM