

Länsstyrelsen
genom
Stadsbyggnadsnämnden
Registraturen
Box 8314
104 20 STOCKHOLM

Överklagande av Stockholms kommunfullmäktiges beslut 2009-10-19 §20 att antaga detaljplan för Värtapiren, Dp 2006-06878-54 (utl. 2009:142) Dnr 311-1342/2009.

1. Sammanfattning

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) anser

- att såväl Bo Malmstens utredning ”Att hamna rätt” som Stockholms Hamnars Vision 2015 (baserad på Malmstens utredning) utgår från felaktiga förutsättningar om klimatet, energi- och råvarutillgångarna och tillväxtens möjligheter, och

- att den haft alltför snäva projektmål, samt

- att dessa mål saknar en tydlig koppling till de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen.

Dessa förutsättningar och övergripande mål har därför inte, vid överväganden om alternativen, fått spela den viktiga roll som är rimlig vid ett projekt av den här omfattningen.

DLV anser vidare att det vid investering i stora infrastrukturprojekt, som – förutsatt att allt utvecklar sig enligt planerna - under många decennier framöver kommer att påverka såväl godstransporter till sjöss som till lands, nöjesresor till sjöss, bilresande, markexploatering och energianvändning, är synnerligen viktigt att beakta hur investeringen påverkar möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen.

Vi menar att arbetet med att finna en hamnlösning, vilken uppfyller både transportefterfrågan (så som den kan förväntas utvecklas under det kommande seklet) och miljökraven, så att en långsiktigt hållbar utveckling i regionen möjliggörs, inte kan begränsas till att utreda Stockholms Hamnars olika alternativ. Försörjningen av Mälardalen är en regional fråga - inte en Stockholmsfråga!

Kapellskär, men inte Värta- och Frihamnarna, utpekas som strategisk i den statlige utredarens, professor Bengt-Owe Birgersson, utredning SOU 2007:058 "Hamnstrategi. Strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet". Det är rimligt att avkräva Hamnen en förklaring till varför man avvisar Birgerssons slutsatser.

I likhet med Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser DLV att en strategisk miljöbedömning, SMB, bör göras innan beslut fattas om en hamnstrategi. I en dylik strategi bör t.ex. även de nationella och regionala miljömålen samt stadens miljöprogram behandlas, något som saknas i Hamnens ansökan.

Vi anser därför att Hamnen i samråd med Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket, SIKÅ, länsstyrelserna i Mälardalslän samt hamnledningarna i ostkusthamnarna från Gävle till Norrköping bör utreda alternativ som kan bidra till att klimatmålen kan nås. Miljökvalitetsmålen och samtliga transportpolitiska delmål bör vara utgångspunkten och utifrån dessa bör ett alternativ utvecklas, vilket kan bidra till att målen uppnås.

- Som konsekvens av det föregående menar vi att en Strategisk Miljöbedömning måste föregå planer av denna karaktär och omfattning.

- Vi motsätter oss att tillstånd ges för den oerhört omfattande ut- och ombyggnaden av Värta- och Frihamnarna.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening hemställer därför att Stockholms kommunfullmäktiges beslut av den 19 oktober 2009 att antaga förslaget till detaljplan för Casablanca 1 måtte undanröjas.

Vi åberopar våra tidigare skrivelser i ärendet.

Nedan ges en mer detaljerad redogörelse för Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings synpunkter.

2. Allmän bakgrund

Ytterst handlar det om en konflikt mellan två oförenliga uppfattningar om vad Stockholm bör vara och hur staden bör utvecklas:

Stockholms stad och stadens bolag Stockholms Hamnar AB har en vision:

Stockholm är en sjöfartsstad. Därför skall varenda farkost som önskar besöka Stockholm välkomnas, kosta vad det kosta vill för medborgarna och miljön, förutsatt att det ger intäkter till staden. Om delar av skärgården måste sprängas bort för att bereda plats för gigantiska flytande nöjespalats på 160 000 dödviktston, 340 meters längd och 60 meters bredd, så må det ske! Om stadens vattenområden måste fyllas igen för att ordna kajplatser till dessa karikatyrer av fartyg och för att Finlands utrikeshandel skall kunna fortsätta att gå via miljözonen i Stockholms innerstad, så må det ske! Utvecklingen kan inte hejdas och måste tillåtas kräva sina offer.

Den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken, som SHAB inlämnat, och den detaljplan KF antagit, är två av redskapen för att förverkliga Hamnbolagets vision. Visionen bygger på en föreställning om outsinliga naturtillgångar och ständig tillväxt - ”Business-as-usual”.

Även Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening har en vision:

Stockholm är en sjöfartsstad. Därför bör vattenytorna utnyttjas för båt- och fartygstafrik i långt högre grad än vad som är fallet idag – men det skall vara en miljövänlig trafik i mänsklig skala. Vi välkomnar skärgårdsbåtar, skutor, småbåtar och passagerarbefordran (med t.ex. biogasbåtar) till sjöss i stället för till lands. Vi vill gärna se levande kajer med fartyg och myllrande människor, men vi vill inte ha utsikten mot vattnet blockerad av flytande jättehottell vid avspärrade och instängslade kajer. Vi menar att kajerna i Värtan-Frihamnen-Loudden bör vara öppna för medborgarna, att markområdena bör utnyttjas för bostäder och att vattenytorna skall lämnas orörda.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings vision för hamnområdet tar, i motsats mot stadens förslag, 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.

3. Felaktiga och bristfälliga planeringsförutsättningar

a. Energifrågan

Den planerade utbyggnaden går på tvärs mot ägarnas – d.v.s. Stockholms skattebetalares – långsiktiga intressen. Det huvudsakliga skälet stavas oljetoppen ("peak oil"). Här är inte platsen för en uttömmande diskussion kring denna fråga. Vi nöjer oss därför med två citat (men står gärna till tjänst med en fördjupning, därest Länsstyrelsen skulle önska sig en dylik):

Ur IEA:s årsrapport World Energy Outlook 2008 [vår övers.]:

Världens energisystem befinner sig vid ett vägskil. Nuvarande globala tendenser då det gäller tillförsel och förbrukning av energi är uppenbart ohållbara – miljömässigt, ekonomiskt, socialt. Vad som krävs är inget mindre än en energirevolution.

IEA har successivt räknat ner sina prognoser för oljetillgången, från 120 mbb/d år 2030 (2005 års prognos) och nu senast från 116 mbb/d (2007 års prognos) till 106 mbb/d (WEO 2008). Ytterligare nedskrivningar väntas.

Robert Hirsch, huvudansvarig för rapporten "Peaking of World Oil production" (2005) säger idag följande:

The world has never faced a problem like this. Without massive mitigation more than a decade before the fact, the problem will be pervasive and will not be temporary. Previous energy transitions (wood to coal and coal to oil) were gradual and evolutionary; oil peaking will be abrupt and revolutionary.

I förra veckan gick högt uppsatta personer inom IEA ut med ny, ytterst oroväckande information: IEA har i flera år kraftigt överskattat oljetillgångarna och möjligheterna att öka produktionen; se t.ex. The Guardian

<http://www.guardian.co.uk/environment/2009/nov/09/peak-oil-international-energy-agency>

och Colin Campbells kommentarer:

http://www.peakoil.net/files/Campbell_comments_20091110.pdf

(Campbell är grundare av ASPO, The Association for the Study of Peak Oil and Gas.)

Vi måste således förbereda oss på en kommande brist på oljeprodukter. I kombination med växande efterfrågan från (främst) Kina och Indien kommer detta att leda till betydande prishöjningar. För

sjöfarten finns inget alternativ till bunkerolja – att driva handelsflottan med etanol eller kärnkraft är knappast realistiskt. (Fossilgas kan under en period ersätta oljan, men även gasutvinningen närmar sig maximum.) Bränslebristen och de ökande priserna kommer att i första hand drabba nöjesverksamhet, d.v.s. kryssningsfartyg och kombifärjor. För fraktfartygen blir minimering av transportsträckorna en angelägen uppgift. Stockholms hamn, med sin 90 km långa inseglingsled, torde därvid komma att framstå som ett ointressant alternativ. I stället kommer godset att gå till och från uthamnar.

Bör Stockholms skattebetalare - SHAB:s ägare - investera stora summor - minst två miljarder kronor, sannolikt långt mer - i en anläggning som kommer att vara obsolet långt innan dess tekniska livslängd passerar?

b. Klimatfrågan

Klimatfrågan framstår, med de ständigt bättre klimatmodellerna och mätningarna, som alltmer akut. De globala utsläppen av klimatgaser måste minska. Den maximalt acceptabla koldioxidhalten i atmosfären revideras stadigt nedåt. F.n. tycks ledande forskare tämligen överens om att högst 350 ppm är godtagbart; enligt vissa krävs i själva verket en återgång till den förindustriella nivån (280 ppm). Dagens nivå är 387 ppm och tillväxttakten omkring 2.2 ppm per år. IEA skriver i WEO 2008:

För att förhindra en katastrofal och oåterkallelig skada på det globala klimatet fordras en massiv minskning av koldioxidutsläppen från världens energikällor. Om nuvarande utveckling fortsätter, kommer de energirelaterade utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser att stiga obönhörligt och på sikt öka den globala medeltemperaturen med så mycket som sex grader. Tiden rinner ut och det är nu dags att handla.

Regeringen har, i klimatpropositionen, åtagit sig att minska Sveriges utsläpp av klimatgaser (främst koldioxid, metan och lustgas) med 40 % från 1990 till år 2020 (bl.a. 22.5 miljoner ton koldioxid per år) – ett mycket ambitiöst mål, som kommer att kräva insatser från alla samhällssektorer. På längre sikt måste utsläppen minska ännu mycket mer; sannolikt rör det sig om en minskning med åtminstone 90 % till år 2050. Transportsektorn – inklusive sjöfarten – är den enda sektor som uppvisar en tydlig ökning av koldioxidutsläppen. För att nå målen måste därför utsläppen från denna sektor stabiliseras, för att därefter minska. De globala utsläppen måste börja minska redan om 5-6 år; dessa minskningar bör rimligtvis genomföras inom alla sektorer.

Regeringen skriver i sin senaste forsknings- och innovationsproposition att

”Den globala klimatutmaningen ställer stora krav på en omvandling och förnyelse av hela samhället inklusive transportsektorn. Utsläppen från fordon måste dramatiskt minskas. Nya bränslen, motorer och helt nya framdrivningssystem måste utvecklas.”

Kommande infrastrukturinvesteringar i Sverige måste utgå från målet att minska de totala utsläppen.

Det är självklart att sjöfarten, med sina årliga utsläpp av 7.2 Mton CO₂(e) – Sveriges övriga (inhemska) utsläpp uppgår till 67 Mton – måste bära sin del av bördan. Och först i kön för att dra ner på utsläppen står rimligtvis nöjessjöfarten – kryssningsfartyg och Finlandsfärjor med roro och passagerare.

4. Miljöfrågor

a. Bakgrunden

Utgångspunkten vid planering av nya infrastrukturanläggningar måste vara bestämmelserna i 1 kap. 1 § miljöbalken. Bestämmelserna syftar till att främja en hållbar utveckling och innebär att nuvarande och kommande generationer skall tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas så att irreparabla skador på livsmiljöer undviks. Det skall anpassas till kraven på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. Miljöbalken skall tillämpas så att mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas. Detta framgår av bestämmelserna i 3 och 4 kap. i miljöbalken.

Miljöfrågorna har det senaste halvsekle successivt vuxit i betydelse både nationellt och internationellt. Viktiga hållpunkter för utvecklingen av miljöns betydelse har varit Stockholmskonferensen år 1972, Riokonferensen år 1992 och Johannesburgskonferensen år 2002 och för svensk del framtagandet av de nationella miljö kvalitetsmålen.

Planeringen av samhället, inte minst infrastrukturen, är ett viktigt instrument för att en hållbar utveckling skall bli möjlig och för att miljö kvalitetsmålen skall kunna nås. God miljö är också ett av de av regering och riksdag fastslagna målen för transportpolitiken.

Byggandet av stora infrastrukturprojekt som den aktuella ombyggnaden av Lilla Värtan och kajområdet har en påtagligt styrande effekt på hur transporterna – till både sjöss och lands - kommer att ske i decennier framöver. Därmed har de också stor betydelse för möjligheten att nå miljö kvalitetsmålen.

DLV anser att Bo Malmstens utredning ”Att hamna rätt” har en uppenbar och betydande slagsida mot Stockholm och Stockholms Hamnar AB – en förmodligen naturlig följd av utredarens mångåriga verksamhet i bl.a. RTK. Utredningens mål har härigenom blivit alltför snäva och saknar tydlig koppling till miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen. Dessa övergripande mål har därför inte fått spela den viktiga roll som är rimlig vid ett projekt av den här digniteten.

I stället för att i planeringen utgå från prognoser som innebär fortsatt kraftigt ökande transporter, anser vi att planeringen skall utgå från samtliga av riksdagen och regeringen fastslagna miljö kvalitetsmål, inklusive klimatmålet, samt samtliga nationella transportpolitiska delmål. Utifrån en sådan målbild, vilken måste definiera ramarna för planeringen, får endast sådana åtgärder planeras och genomföras, som innebär att målen kan nås.

Vi konstaterar att SHAB inte har presenterat något meningsfullt alternativ till de planerade utbyggnaderna av pirarna i Värtan. Detta är ytterst otillfredsställande.

Om en region eller en samhällssektor inte skall behöva bära sin del av ansvaret för att nå uppställda nationella miljö kvalitetsmål måste det finnas mycket starka skäl för detta, eftersom det innebär att andra regioner eller sektorer tvingas ta ett ännu större ansvar för de nationella målen än deras andel av miljöbelastningen implicerar. Det är rimligt att man i så fall redovisar att det är både möjligt och troligt att andra regioner/sektorer faktiskt kommer att ta detta ansvar.

Enligt 6 kap. 7 § miljöbalken skall miljökonsekvensbeskrivningen i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet enligt 3 §. Mot bakgrund av detta anser vi att Hamnen, i samråd med Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket, SIKÅ, länsstyrelserna i Mälardalslän samt hamnledningarna i ostkustshamnarna från Gävle till Norrköping, bör utreda alternativ som kan bidra till att klimatmålen kan nås. Utredningen måste ske förutsättningslöst. Vid betraktandet av alternativ måste hänsyn tas till aspekter som har betydelse för förslagets långsiktiga hållbarhet. Sådana aspekter kan vara den nära förestående bristen på fossila bränslen för bl.a. fartygsdrift, förväntad framtida teknikutveckling och livsstilsförändringar. Miljö kvalitetsmålen och samtliga transportpolitiska delmål bör vara utgångspunkten och utifrån dessa bör ett alternativ utvecklas, vilket kan bidra till att målen uppnås.

b. Ett något vidare perspektiv

Utbyggnaden av Värtapiren kan inte betraktas isolerad. Hamnverksamheten är oupplösligt förenad med såväl sjöfart i skärgården och Östersjön som transporter till och från hamnen. Systemgränsen måste väljas så vid att dessa aspekter inkluderas i betraktelserna.

Inseglingslederna till Stockholm är långa och delvis svårnavigerade. Varje år redovisas till Sjöfartsverket många tiotal incidenter; mörkertalet anses betydande. De flesta incidenterna leder inte till några olyckor, men understundom är katastrofen bara några sekunder borta. Det kan här räcka att påminna om de välkända händelserna med Wellamo/Tärnfjord och Chess.

Även små oljeutsläpp, avsiktliga eller oavsiktliga, får stora konsekvenser för strandägarnas möjlighet att utnyttja sin egendom. Stranderosionen, orsakad av fartygstrafiken, är på sina ställen betydande. Någon kompensation utgår givetvis inte. Redan för mer än tio år sedan beräknades, enligt gängse prislista för utsläpp av kväve, svavel etc, den obetalda kostnaden för finlandsfärjornas utsläpp uppgå till över 150 miljoner om året. Ändå drivs dessa fartyg, till skillnad mot kryssningstrafiken, med förhållandevis lågsvavlig olja (0.5 procent). Om även kryssningsfartygens utsläpp – alstrad av olja med en svavelhalt på uppåt fyra procent – tas i beaktande, torde kostnaden bli åtskilliga tiotal miljoner högre. Detta bör jämföras med Stockholms Hamns redovisade vinst, vilken uppgår till omkring 60 miljoner kronor. Det bör emellertid observeras att den egentliga hamnverksamheten går med förlust; vinsten uppkommer p.g.a. bolagets fastighetsförvaltning.

Ytterligare miljö- och olyckskostnader uppstår vid de fortsatta godstransporterna på land. Hamnbolaget önskar, av lätt insedda skäl, bortse från dessa, men faktum är ju, att de utgör en integrerad del av hamnverksamheten. Faktum är även att Miljööverdomstolen beaktade transportfrågorna då den avtog Preems ansökan 1998-12-28 om utökad petroleumhantering vid Loudden. Det går därför inte att bortse från hamngenererade, men utanför hamnområdet pågående, aktiviteter.

Vi kan således konstatera att den tunga fartygstrafiken ger upphov till stora kostnader, vilka inte bestrids av rederierna - kostnader vilka flerfald överstiger såväl Stockholms Hamn AB:s intäkter av färjetrafiken som företagets nettovinst. Rederierna – och i viss mån Stockholms Stadshus AB - tar hem intäkterna, men låter stockholmarna och de skärgårdsboende stå för kostnaderna.

Sjöfartsverket, SHAB och rederierna vill bygga om skärgården - sedan det kommunala vetot avskaffats har man lyckats genomdriva det hittills stoppade bygget av den kontroversiella Horstensleden, tidigare känd som Rödkobbsleden - för att göra det möjligt att ta in ännu större

fartyg. Argumentet heter, inte oväntat, säkerhet. Sanningen är dock, vilket klart framgår av ansökan, att man vill kunna ta in världens största kryssningsfartyg – fartyg om 160 000 dwt.

c. Miljökvalitetsmålen: dagsläget

Vi inleder med några citat från Miljömålsrådets hemsida:

Fysisk planering handlar om hur mark och vatten ska användas och den byggda miljön utformas. God planering är ett avgörande instrument för att få ett hållbart samhälle där en god hälsa för människan främjas, kulturella värden blir en naturlig del i samhällets utveckling, naturen och den biologiska mångfalden bevaras och naturresurserna användas effektivt och långsiktigt. Fysisk planering kan bidra till att nå alla miljökvalitetsmålen utom Skyddande ozonskikt.

För kommunerna är fysisk planering kanske det viktigaste instrumentet för att kunna bidra till att uppnå miljökvalitetsmålen. I sina översiktsplaner visar kommunerna hur de avser att använda mark- och vattenområden.

Miljömålsrådet prioriterar generell energieffektivisering. Den bör ske både genom specifika åtgärder och på systemnivå.

Miljömålsrådet vill att användningen av förnybara och flödande energikällor som t.ex. sol- och vindkraft ökar. De är högst prioriterade, följda av bioenergi som har stor potential. Förnybar energi prioriteras framför andra koldioxideffektiva energikällor som inte är långsiktigt hållbara.

Miljömålsrådet anser att utsläppen av kväve och svavel måste minska genom reningsåtgärder för att nå försurnings- och övergödningsmålen på kortare sikt. ***Speciellt gäller det sjöfarten.*** [Vår kurs.]

Miljömålsrådet framhåller att målet för frisk luft kan dra nytta av dessa åtgärder men att ytterligare åtgärder krävs. För luftkvaliteten är det särskilt viktigt var utsläppsminskningarna sker. Trafikbullret kräver också riktade åtgärder för att målen ska uppnås.

Miljömålsrådet anser att nyttjandet av mark, vatten och resurser måste ske med hänsyn till ekosystemen och anpassas till landskapets natur- och kulturmiljövärden om miljökvalitetsmålen ska kunna nås.

Det ovanstående ger den allmänna bakgrunden. Självfallet måste planeringen ske utgående från dessa riktlinjer. Mer konkret finns 16 mål, av vilka 1. Begränsad klimatpåverkan, 2. Frisk luft, 3. Bara naturlig försurning, 7. Ingen övergödning, 10. Hav i balans samt levande kust och skärgård och 15. God bebyggd miljö är relevanta i föreliggande fall. Som framgår av Miljömålsrådets hemsida är det svårt eller omöjligt att nå målen. Speciellt skriver Rådet att

Länsstyrelsen bedömer att ***speciellt sjöfartens utsläpp behöver begränsas för att nedfallet ska minska.*** [Vår kurs.]

och att

Utsläpp av kväveoxider bidrar till övergödning, försurning och bildning av marknära ozon.

Merparten av kväveoxidutsläppen härrör från trafiken, främst person- och lastbilar men också fartyg. Utsläppssiffrorna innefattar inte bidrag från bränslen som sålts i Sverige för användning inom internationell sjöfart och flygtrafik. Dessa utsläpp ökar stadigt. [Vår kurs.]

Det framgår klart av Hamnens miljökonsekvensbeskrivning att den planerade utbyggnaden kommer att ytterligare försämra möjligheterna att uppnå ovanstående mål. Men det stannar inte vid detta: för att genomdriva planerna yrkar staden/Hammen på bullervillkor långt över anständighetens gräns, såväl under byggfasen som under driften. Att medelst nya bostäder locka människor att bosätta sig i en extremt bullrig miljö – detta trots de alltmer frekventa rapporterna om bullrets skadliga inverkan på sömnen, välbefinnandet, blodtrycket och hjärtat och dess menliga inverkan på den förväntade livslängden – är ett närmast kriminellt bondfångeri. Det är anmärkningsvärt att staden ägnar sig åt sådant.

Hamnverksamhet och boende är, som bl.a. Stockholms handelskammare och hamnfacket flera gånger tidigare konstaterat, oförenliga. Det enda rimliga är att all godsrelaterad hamnverksamhet flyttar till andra hamnar. Huruvida ren passagerartrafik kan kvarstå, bör kunna avgöras efter utlokaliseringen av godshanteringen till andra hamnar i regionen

d. Dagens hamnverksamhet

Färjetrafiken är redan idag mycket störande för de boende i Hjorthagen och Gärdet. Färjorna ligger vid kaj med motorerna i gång, vilket leder till avgasutsläpp och lågfrekvent buller. Trots åtskilliga framstötningar vägrar rederierna fortfarande att i stället ansluta fartygen till elnätet, trots att detta vore fullt möjligt. Kryssningsfartyg är förknippade med samma problem, men i ännu högre grad: bränslekvaliteten är mycket sämre än Finlandsfärjornas och brist på standarder gör det svårt att åstadkomma en anslutning till elnätet.

Tågtrafiken är en annan betydande bullerkälla. Rangering av tågen ger upphov till höga impuls ljud vid alla tider på dygnet; många boende väcks alltför tidigt om morgnarna av denna verksamhet. Den planerade utbyggnaden av hamnen kommer med visshet att förvärra problemen.

5. Bullerstörningar och andra hälsoeffekter av planerad utbyggnad

Byggnadsarbeten, framför allt spontning, men även muddring, och transport av enorma mängder fyllnadsmassor kommer att medföra höga bullernivåer och vibrationer, intrång i bebyggda områden, luftföroreningar och dammspridning. Detta leder till miljö- och hälsoproblem, t.ex. överskridanden av partikelnormen. Störningarna under byggtiden är visserligen tillfälliga, men ett så omfattande projekt som det föreliggande har lång byggtid och störningarna kommer att under många år vara belastande för boende och arbetande i omgivningen av byggarbetsplatsen och längs transportvägarna.

Enligt 2 kap. 6 § i miljöbalken skall lokaliseringen prövas så att den innebär minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. I ett område där en miljö kvalitetsnorm överskrids eller befaras överskridas finns enligt 2 kap. 7 §, 2 stycket, även krav på särskilda försiktighetsmått där avvägningen inte får medföra att en miljö kvalitetsnorm åsidosätts. Vi befarar att såväl partikelnormen som normen för kväveoxid kommer att överskridas i hamnområdet och dess närhet.

Enligt 16 kap. 5 § miljöbalken får "tillstånd, godkännande eller dispens" "inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljökvalitetsnorm överträds". Vi menar att den planerade, omfattande, utbyggnaden av pirarna och den därtill hörande ökningen av trafiken är att jämställa med ny verksamhet och skall behandlas som sådan.

Det är förvisso sant att hamnverksamhet redan pågår i området, men det är också sant – något som klart framgår av Hamnens ansökan - att planerna innebär en synnerligen kraftig ökning av verksamhetens omfattning. Visserligen har man döpt om det som tidigare kallades ”prognoser” och kallar det nu ”kapacitetstak”, men faktum kvarstår: SHAB:s planer kommer *de facto* att medföra stora ökning av utsläppen. Detta är fullständigt uppenbart om man jämför den nuvarande omfattningen av verksamheten med den sökta. En sådan ökning är helt oacceptabel från klimatmålsynpunkt.

Det kan hävdas att verksamheten vid de *nya* pirdelarna *de facto* utgör en *ny* verksamhet och därför skall bedömas utgående från detta. Det kan därför vara värt att notera vad som i 16 kap 5 § MB stadgas om tillstånd för ny verksamhet:

Tillstånd, godkännande eller dispens får inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljökvalitetsnorm överträds. Verksamheten får dock tillåtas, om verksamhetsutövaren vidtar sådana åtgärder att olägenheterna från annan verksamhet upphör eller minskar så att möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormen ökar i inte obetydlig utsträckning.

DLV anser att ambitionsnivån då det gäller förebyggande åtgärder för att minimera bullret under såväl byggskedet som under det senare driftsskedet måste sättas högt. Vi anser att SNV:s riktvärden för industribuller (RR 1978:5) skall tillämpas vid bedömningen av skyddsåtgärder inom etableringsområdet. Utgångspunkten får inte vara entreprenörens oförmåga eller ovilja att innehålla rimliga bullernivåer; en verksamhet som redan från början förklarar sig oförmögen att hålla sig inom gängse riktvärden kan naturligtvis inte tillåtas. Det är tvärtom – inte minst mot bakgrund av de alltmer frekventa rönen om bullerinducerad ohälsa – mycket angeläget att Naturvårdsverkets riktvärden för befintlig industri får vara vägledande.

Eftersom bullerstörningar sannolikt kommer att visa sig vara den allvarligaste konsekvensen av en eventuell utbyggnad, vill vi ägna denna fråga särskild uppmärksamhet:

Beträffande buller meddelar Förordning (2004:675) om omgivningsbuller följande:

Inledande bestämmelser

1 § Genom kartläggning av omgivningsbuller samt upprättande och fastställande av åtgärdsprogram skall det eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa (miljökvalitetsnorm enligt [5 kap. 2 § första stycket 4 miljöbalken](#)).

2 § I denna förordning avses med

omgivningsbuller: buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet, industriell verksamhet: verksamhet som avses i bilaga 1 till rådets direktiv 96/61/EG av den 24 september 1996 om samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar, ändrat genom direktiv 2003/35/EG samt sådana hamnar som skall tillståndsprövas enligt förordningen ([1998:899](#)) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, [...]

I samma förordning beskrivs kommunernas och trafikverkens skyldighet att kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram för att förbättra bullersituationen. Hellre än att tynga vår framställning med citat ber vi att få hänvisa till förordningens fullständiga text.

Det är uppenbart att lagstiftaren ser allvarligt på bullerproblemet. Detta är inte ägnat att förvåna: över två miljoner svenskar är starkt störda av buller, främst från trafik. Buller är inte bara en olägenhet; det är ett folkhälsoproblem. Undersökningar visar nämligen att buller försämrar nattsömnen och leder till försämrade arbetsprestationer. Redan kortvarig exponering för höga bullernivåer kan ge livslånga problem i form av tinnitus. Längre tids exponering för buller ger förhöjt blodtryck och förkortad livslängd.

Miljömålsrådet inrättades [1999](#) och har ansvar för att utvärdera arbetet och rapportera utvecklingen av [de 16 nationella miljö kvalitetsmålen](#) till [regeringen](#). På rådets hemsida kan man läsa bl.a. följande:

Ca 150 000 vuxna är sömnstörda av trafikbuller

Samhällsbuller är ett utbrett miljöproblem och är den störning som berör flest antal människor i Sverige. Den största källan till bullerstörningar i samhället är trafikbuller. Enligt beräkningar utsätts drygt två miljoner människor i sin boendemiljö för trafikbuller vid en ljudnivå som påverkar deras hälsa negativt och närmare 3 miljoner, det vill säga var tredje svensk, utsätts för trafikbuller över gällande riktvärden.

Samhällsbuller kan ge upphov till ett flertal hälsoeffekter varav sömnstörning är en av de allvarligaste. Ostörd sömn är en förutsättning för att människan ska fungera väl fysiskt och mentalt. Enligt en nationell miljöhälsoenkät (NMHE07) så är ca 270 000 vuxna sömnstörda av trafikbuller. Detta är en ökning från 3 % 1999 till 4 % 2007 [d.v.s. med 33 procent på åtta år! (*DLV:s anm.*)]. I motsvarande miljöhälsoenkät riktad till barnfamiljer (BMHE03) framkom att bland 12-åringarna hade 15% (ca 19 000) svårt att somna och 7% (ca 9 000) hade ibland svårt att sova hela natten p.g.a. buller.

Miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö innebär bland annat att livsmiljön skall vara hälsosam. Riksdagen beslutade 1997 om riktvärden för trafikbuller och sedan 1993 finns ett förslag till handlingsplan mot buller (SOU 1993:65), där riskerna påtagligt skulle reduceras. Dagens samhällsutveckling innebär att vi inte kommer att kunna uppnå ett samhällsbuller som överensstämmer med en hälsosam miljö i hela landet, om inte avsevärda insatser görs.

[Se <http://www.miljomal.se/Systemsidor/Indikatorsida/?iid=121&pl=1>]

Vidare framgår av Miljömålsrådets hemsidor <http://www.miljomal.nu/15-God-bebyggd-miljo/> och <http://www.miljomal.nu/15-God-bebyggd-miljo/Nar-vi-miljokvalitetsmalet/> att miljö kvalitetsmålet [15. God bebyggd miljö](#) inte kommer att uppnås utan synnerligen kraftfulla åtgärder:

Miljömålsrådet bedömer att målet God bebyggd miljö är mycket svårt eller inte möjligt att nå till 2020 även om fler åtgärder sätts in. Det går inte att se någon tydlig utvecklingsriktning för tillståndet i miljön.

De delar av miljö kvalitetsmålet som omfattar människors hälsa och bebyggelsens kulturvärden är svårast att nå. Trafikbuller och dåliga inomhusmiljöer hotar många människors hälsa. Ett annat problem som gör det svårt att nå målet är att bebyggelsens kulturhistoriska värden inte värnas i tillräcklig omfattning.

För fullständiga bedömningstexter, se Miljömålen – i halvtid, de Facto 2009.

Studien ”Sjuk av trafikbuller?” från länsstyrelsen i Västra Götalands län (2006) beskriver bullers påverkan på människors hälsa. Enligt studien ökar trötthet, stress, irritation och sömnsvårigheter vid ökad bullernivå.

Arbetsmiljöverket skriver på sin hemsida:

”Det har visats att långvariga höga bullernivåer (>75 dBA) kan ge förhöjt blodtryck och ökade nivåer av stresshormoner. Forskningen har på senare tid uppmärksammat hälsokonsekvenser av lågintensivt (<75 dBA) men långvarigt buller. Man har beskrivit ökad risk för utveckling av högt blodtryck och därmed hjärtkärlsjukdomar. Det har i dessa fall mest rört sig om trafikbuller, flygbuller och dylikt.”

[http://www.av.se/teman/datorarbete/forebygg/lokaler/fordjupning_ljud.aspx]

Stockholms stads hantering av bullerproblemen:

I Utlåtande 2008: RII (Dnr 314-1500/2008) ”Åtgärdsprogram mot buller enligt förordningen (SFS 2004:675) om omgivningsbuller” anför föredragande borgarrådet, tillika ordföranden i styrelsen för Stockholms hamnar AB, Ulla Hamilton följande:

”Sedan 2002 finns ett EG-direktiv om omgivningsbuller. Genom förordningen, SFS 2004:675, har direktivet införlivats i svensk lagstiftning. Åtgärdsprogram enligt förordningen har kopplats till bestämmelser om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken. Omgivningsbuller är därmed per definition en miljö kvalitetsnorm. Enligt förordningen ska kommuner med mer än 250 000 invånare ta fram åtgärdsprogram för omgivningsbullret i kommunen.”

På sidan 4 i dokumentet anför miljöborgarrådet att

”Åtgärdsprogrammets strategi att i första hand åtgärda buller vid källan är positivt eftersom det ger större samhällsekonomiska vinster i en tätbebyggd stad när fler människor omfattas av åtgärden jämfört med att vidta skyddsåtgärder som exempelvis isolering av fönster.”

[<http://insyn.stockholm.se/ks/document/2009-01-14/Dagordning/10/10d08-1500.pdf>]

Miljöborgarrådets ord kan ge intryck av dådkraft, men sanningen är att stadens förvaltningar och bolag länge haft en mycket sangvinisk inställning till buller. I stället för att i planeringen vinnlägga sig om att minska antalet bullerstörda, har man med alla medel sökt komma runt regler och förordningar. Exempelvis laborerar man vid bostadbyggande med s.k. avstegsfall i två nivåer. Kort innebär detta att man kringgår bullerkraven genom att t.ex. - som i fallet med nybyggda bostäder vid Essingeleden – hävda att det räcker med *en* mindre bullerstörd sida; då det gäller de planerade studentbostäderna i Albano har man i stället hävdat att boendet är *tillfälligt* (3-4 år!) och att hyresgästerna därför gott kan tåla höga bullernivåer! En lysande studiemiljö ...

De hamnrelaterade bullerproblemen för boende i Hjorthagen och på Gärdeshöjden torde vid det här laget vara väl bekanta för Länsstyrelsen. Boende i närheten av Stadsgården och Masthamnen har länge klagat över buller från Viking Lines (elanslutna) färjor och/eller de därstädes förtöjda kryssningsfartygen. Sannolikt handlar det om lågfrekvent buller (dB(C)). Hamnstyrelsen initierade en utredning i frågan för ett tiotal år sedan men DLV:s styrelse känner inte till om den ledde till några åtgärder.

Nu är det dags igen: nu skall nya avsteg göras, för att tillgodose önskemål från ett av stadens bolag. Sökanden framhåller utan omsvep att man inte kan innehålla SNV:s riktvärden för buller – därför vill man få undantag från kraven. Men vilken funktion fyller normer och riktvärden om det alltid är möjligt att få dispens från dem? Hamnbolaget och rederierna skall således ta hem intäkterna, medan de boende i Hjorthagen och på Gärdeshöjden betalar kostnaderna med sin nattsömn och sin sinnesfrid. Om Sverige varit en marknadsekonomi och enskilda medborgare haft samma rättigheter

som storföretagen, skulle naturligtvis de boende haft rätt till en ostörd miljö (vi ber att få erinra om begreppet egendomsrättigheter – *property rights*), vilken de även haft rätt att i större eller mindre utsträckning efter förhandling sälja till Hamnbolaget. Vad ansökan handlar om är alltså att staden kräver att – utan ersättning – få expropriera de boendes närmiljö. Detta strider uppenbarligen mot Polluter Pays Principle, enligt vilken verksamhetsutövaren – inte tredje man – skall bekosta de åtgärder som krävs för att stoppa vidare föroreningar (i föreliggande fall buller).

Det stannar emellertid inte vid detta. Stockholm planerar, som bekant, att bygga bostäder på den friställda marken. (Detta är ju skälet till SHAB:s utbyggnadsplaner.) Dessa bostäder kommer därför att från första stund bli bullerstörda. Trots detta kommer de, p.g.a. bostadssituationen i Stockholm, att bli sålda respektive uthyrda. Då de boende sedan klagat på störningarna (vilket de givetvis kommer att göra) kan SHAB hävda Hamnens rätt att störa - ”hamnverksamheten var ju där först” (ånyo *property rights* ...). Det är mycket svårt att tro att bostadsrättshavare, vilka betalat mångmiljonbelopp för sina lägenheter (för något år sedan utbjöds takvåningen i ett nybyggt hus vid änden av Öregrundsgatan för 12 eller 13 miljoner ...) kommer att nöja sig med detta. Staden bygger således, genom sin cyniska planering, in konflikter mellan boende och näringsverksamheter – konflikter som ytterst har sin grund i stadens nonchalanta attityd till lagstiftarens intentioner. I sanning en märklig situation!

Ytterligare en omständighet bör nämnas: Hamnen hävdar att trafikstörningarna kommer att minska då Norra Länken tas i drift (tidigast 2016). Detta är inte sant. Länken går nämligen i öppet läge hela vägen från Ryttarstadion (Fiskartorpsvägen/Storängsvägen) till hamnavfarten. I Vägverkets skrift "Komplettering av MKB, september 2000" uppskattas trafiken på Norra Länken mellan Roslagstull och Värtan år 2015 till 90.000 fd/dygn. Den skyltade hastigheten uppges bli 90 km/tim (vilket får Vägverket att räkna med en genomsnittlig hastighet på 97 km/tim ...) mot dagens skyltade hastighet på Lidingövägen: 50 km/tim. Detta kommer att medföra rejält höjda bullernivåer. Tidigare har ett bullerskyddande glastak utlovats, men detta har – troligen som en följd av Länkens galopperande kostnader (från beräknade 1.890 miljoner kr år 1991 till c:a 15.000 miljoner för ett halvår sedan) – nu utgått ur planerna. Eftersom trafiken på Lidingövägen förväntas ligga kvar på dagens nivå även sedan Norra Länken öppnats (detta framgår av Vägverkets trafikprognoser) kommer således bullret i själva verket att *öka* högst avsevärt. Störningarna i delar av Hjorthagen och på Gärdeshöjden kommer därför, tvärt emot vad SHAB hävdar, att förvärras. Att erbjuda de boende isolerglasrutor lindrar i o f s effekten något, men är det verkligen rimligt – och i enlighet med lagstiftarens intentioner, sådana de kommer till uttryck i MB – att de boende inte skall kunna ha sina fönster öppna?

Avslutningsvis vill vi citera Miljöjuristerna Lex Terra AB:

”Tanken [med miljö kvalitetsnormer] är att ingen verksamhet får tillåtas om det innebär att en miljö kvalitetsnorm överträds inom det angivna området. Ett befintligt tillstånd för en verksamhet får omprövas om verksamheten har en betydande del av ansvaret för att en miljö kvalitetsnorm överträds. Kommuner och myndigheter skall beakta normerna vid planläggning och planering.”

6. Den självklara lösningen

Värtahamnen anlades på 1870-talet. Då hade den karaktären av uthamn. Sedan dess har mycket vatten flutit under Stockholms broar och Värtanområdet ligger nu i innerstaden. Dessutom har givetvis stockholmarnas attityd till störningar i boendemiljön ändrats avsevärt under denna tid.

Det finns ingen rimlig anledning att låta färjerederiernas och kryssningsfartygens intressen gå före invånarnas. Inte heller kan det motiveras att en stor del av Finlands utrikeshandel går (i hög fart) via Stockholms innerstad – *genom miljözonen!*

I andra huvudstäder, t.ex. London och Helsingfors, har man dragit andra slutsatser av fartygens ständigt ökande storlekar, invånarnas ändrade attityder och den alltmer värdefulla marken i städernas centrala delar: hamnverksamheten har flyttats ut, så att hamnarna nu är *uthamnar*. Självfallet bör Stockholm följa dessa exempel. Tre naturliga lösningar anmäler sig omedelbart: Nynäshamn, Kapellskär och Oxelösund.

Nynäshamn har sedan länge färjetrafik. Redan idag hänvisas en del av kryssningstrafiken till Nynäshamn. Om planerna går i lås (d.v.s. om SHAB hittar villiga finansiärer) kommer den ungefär 50 ha stora Norviksudden att inom några år förvandlas till en modern hamn med synnerligen goda inseglingsförhållanden. på Stockholms Hamns hemsida kan man inhämta bl.a. följande:

”Nära farleden med utmärkta hamnförhållanden. Stockholm-Nynäshamn är en utbyggnad av Nynäshamns nuvarande hamn norrut och kommer att anläggas på Norviksudden – ett perfekt havsnära läge med kort insegling och mitt i ett av världens hetaste tillväxtområden.

Med närhet till de stora godsstråken i Östersjön och idealiska djupförhållanden – så kallat Östersjömax – kan Stockholm-Nynäshamn ta emot även de riktigt stora fartygen. Den moderna hamnen blir med kort och enkel insegling ett naturligt stopp för fartyg på väg till eller från övriga Östersjöhamnar.”

Dessutom framhålls att det finns motorväg och planerad järnväg i direkt anslutning till hamnen, vilken kommer att stå färdig 2010.

Det är således helt uppenbart att det ur ett logistiskt och miljömässigt perspektiv finns långt bättre alternativ för Hamnens expansion än det av SHAB framförda förslaget.

Samtidigt rustas både väg 73 och Nynäsbanan (som får dubbelspår), vilket avsevärt förbättrar tillgängligheten. Det är i o f s sant att en sådan lösning skulle beröva passagerarna anblicken av Stockholms skärgård – men varför skall rederierna tillåtas erbjuda denna utsikt, samtidigt som de boende i skärgården får betala med eroderade stränder, förstörda bryggor, nedfall av kväve och svavel m.m?

Kapellskär torde aldrig kunna bli en ersättning för Värtahamnen/Frihamnen, men redan idag nyttjar under delar av året ett av Finlandsrederierna Kapellskär som hemmahamn för sina kryssningar. Sannolikt kan denna verksamhet utökas.

Den tredje möjligheten är Oxelösund. Denna hamn tillhör visserligen inte Stockholms Hamnar AB (en uppköpsmöjlighet förelåg för tiotalet år sedan men avvisades), men har likväl goda utsikter då höghastighetsbanan Ostlänken om några år byggs från Järna via Skavsta (med avstickare till Nyköping) och vidare söderut. Restiden Stockholm-Nyköping torde komma att ligga runt 20-25 minuter.

Vi vill här även påminna om att det – trots betydande motstånd från ett flertal aktörer – visade sig fullt möjligt att flytta flygbränslehanteringen från Loudden till Gävle. Ingen torde idag beklaga denna omställning. Exemplet visar att även sådana ändringar som från början avvisas av ren slentrian trots allt kan genomföras – och till och med innebära en förbättring.

Vi tillåter oss citera den ovan nämnda texten från SNV beträffande lokaliseringsprincipen:

”Lokaliseringsbestämmelsen får störst betydelse när en plats skall väljas för en ännu inte påbörjad verksamhet. Bestämmelsen gäller dock även vid utbyggnad av befintliga anläggningar. Den skall också tillämpas vid omprövning av tillstånd. I detta fall kan krav ställas på omlokalisering.”

Företrädare för SHAB hävdar gärna att omkring 50 procent av hamngodset skall till Stockholmsregionen. Vad man underlåter att framhålla är Hamnens definition av denna region: en halvcirkel med centrum i Stockholm och radien 15 mil. "Stockholmsregionen" sträcker sig således till Örebro! Det är uppenbart att gods som skall distribueras inom detta område inte behöver lossas i Värtahamnen. Man underlåter även att nämna att omkring 1/3 av godset transiteras till kontinenten; inte heller detta gods har något i Stockholms innerstad att göra.

För passagerarna skulle alternativen innebära väsentligen samma restider som idag; dessutom skulle man komma direkt till Stockholms central. En klar fördel!

7. Yrkande

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) yrkar, med stöd av ovanstående utdrag ur Miljöbalken m.m., fakta, argument och resonemang, att Länsstyrelsen måtte upphäva kommunfullmäktiges beslut att antaga detaljplanen för utbyggnad av de befintliga pirarna och utfyllnad av Värtabassängen. Stadens planer står i uppenbar strid med Miljöbalkens anda och syfte. Syftet med utbyggnaden kan dessutom (bättre) uppnås med annan lokalisering.

För Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Claes Trygger, tekn dr, v ordf
Artillerigatan 78
115 30 STOCKHOLM

Bilaga: Protokollsutdrag från Stockholms kommunfullmäktige.