

Nacka Tingsrätt, mark- och miljödomstolen

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings synpunkter på Stockholms Hamn AB:s överklagande av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut, 2011-01-18, om tillstånd till hamnverksamhet vid Louddens oljehamn; målnummer M 900-11

Utgångspunkten för alla fortsatta tillstånd till verksamhet vid Louddens oljehamn måste utgöras av kommunfullmäktiges beslut att hamnen skall avvecklas och verksamheten flyttas till andra hamnar och depåer. Allt annat skulle innebära att stadens bolag (i detta fall hamnbolaget, d.v.s. Stockholms Hamn AB, nedan kallad Hamnen) skulle ges rätten att överpröva och ändra av stadens högsta beslutande organ i demokratisk ordning fattade beslut. Detta är naturligtvis helt oacceptabelt.

Det är f.ö. anmärkningsvärt att Hamnen, som önskar framstå som ett föredöme på miljöområdet, söker tillstånd för hantering av obegränsade mängder petroleumprodukter, samtidigt som Sverige åtagit sig att genomföra stora minskningar av koldioxidutsläppen från fossila bränslen redan fram till 2020. Stockholms uttalade mål är att helt fasa ut fossila bränslen senast år 2050. Detta mål låter sig svårligen förenas med en ökad eller rent av obegränsad omsättning vid Loudden.

Enligt KF:s beslut skulle oljehamnen varit avvecklad vid 2011 års utgång. Så har dessvärre inte skett. I stället har oljebolagen fått sina arrenden förlängda t.o.m. utgången av 2016. Orsaken är inte att avvecklingsbeslutet upphävts; något som framgår av exempelvis bilagan (en insändare av hamnstyrelsens ordförande, Helena Bonnier (M), till lokaltidningen Mitt i Östermalm). Vi återkommer nedan till de slutsatser som bör dras av detta nya avvecklingsdatum.

Det främsta skälet till handlingsförklaringen synes utgöras av den av oljebolagen och Hamnen ständigt återopade rapporten **Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning** (Transek 2006:50). Undertecknad har tagit del av rapporten (vilken finns utlagd på DLV:s hemsida: **dlv.se/Startsida/Loudden2011/Slutrapport_Loudden.pdf**). Som expert inom området optimeringslära och systemteori samt operationsanalys har jag bedömt att dess vetenskapliga standard är så låg, att den inte skulle bli godkänd som examensarbete vid Kungliga Tekniska Högskolan. Huvuddragen i kritiken finns på DLV:s hemsida (i vårt yttrande över Preems ansökan om fortsatt verksamhet); se **dlv.se/Startsida/Loudden2011/Preem_jan_2012.pdf**.

Vi är införstådda med att domstolen saknar egen operationsanalytisk sakkunskap och naturligtvis inte är beredd att ta vårt påstående ovan *ad notam* – precis som domstolen givetvis inte bör okritiskt acceptera rapportens påståenden och slutsatser. Eftersom rapporten uppenbarligen har spelat en avgörande roll för att blockera avvecklingsbeslutet menar vi att domstolen bör föranstalta om en s.k. *peer review*: en vetenskaplig granskning av innehållet, utförd av tre, av domstolen utsedda, oberoende experter inom området operationsanalys (möjligen även samhällsplanering). Vår fasta övertygelse är att en dylik granskning kommer att klart visa att alla påståenden om svårigheter och kostnader förknippade med en flyttning av verksamheten är grovt överdrivna. Likaså kommer denna granskning att visa att rapportens påståenden om ökade körsträckor och därtill hörande utsläppsökningar är synnerligen överdrivna och förmodligen t.o.m. fullständigt felaktiga. I och med detta kommer alla argument för att ge tillstånd till fortsatt (och t.o.m. **obegränsat ökad!**) verksamhet vid Loudden att bortfalla.

Som vi visat i flera inlagor till såväl Länsstyrelsen som Miljödomstolen och Miljööverdomstolen uppfyller Loudden inte på långa vägar kraven på lämpligaste lokalisering. Vi har gång efter annan framhållit detta; en debattartikel om kärnkraft i gårdagens SvD nämner i förbigående två av skälen:

Vattendammar, **oljelager i stadskärnors närhet, transporter av farligt gods**, flygtrafik, kemiska industrier, stora folksamlingar/konserter – för att nämna några exempel – **har alla potential att orsaka mycket svåra skador med tiotusentals döda.** [vår kurs.]

Se http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/miljopartiet-vilseleder-om-karnkraften_7172821.svd

Bäst vore i själva verket att ha en depå norr om Stockholm och en söder därom. Det visade sig möjligt att, efter åtta års beslutande, utredande, överklaganden m.m. flytta Arlandas flygbränsle till Gävle - en åtgärd som numera prisas t.o.m. av Svenskt Näringsliv. I Gävle finns kapacitet för en avsevärt utökad petroleumhantering. Allra bäst vore troligen att försörja en depå i Brista eller Rosersberg via Gävle. Enligt våra kontakter i oljebranschen skulle kostnaden för att anlägga en sådan depå bli långt mindre än vad som påstås i **Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning** (se vår kritik i **Felaktigheter i Preems ansökan dec 1998** på hemsidan dlv.se/Startsida/Loudden2011/Om_nyanlaggning_av_inlandsdepa.pdf). Denna skrivelse utgjorde i o f s ett försök att korrigera ett antal felaktigheter i Preems ansökan, men de fakta som där framförs äger relevans i ett större perspektiv). Södertälje hamn, söder om Stockholm, har tillstånd att hantera betydligt större volymer än vad som idag omsätts vid Loudden. Någon brist på kapacitet i andra hamnar finns således inte (något som för övrigt framkom redan i Naturskyddsföreningens rapport **Hamnar och transporter i östra Mellansverige** från mars 1997).

Som ovan nämnts löper oljebolagens arrenden ut den sista december 2016, men med option på tre års förlängning. En dylik förlängning är emellertid inte förenlig med stadens planer. Av Stockholms stads hemsida <http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Exploateringskontoret/Hjorthagen-Vartahamnen-Frihamnen-Loudden/Frihamnen-och-Loudden/> framgår nämligen att Loudden skall hysa 5.000 bostäder år 2025:

Här planeras ett modernt stadsområde med innerstadskaraktär växa fram. År 2025 ska omkring 5 000 bostäder stå klara på Loudden och närmare Frihamnen planeras lokaler för kontor och service.

Texten innehåller inga förbehåll, varför **År 2025 ska omkring 5 000 bostäder stå klara på Loudden** måste uppfattas som ett löfte. Om avvecklingen avslutas först 2019 finns inte tid för den omfattande sanering som kommer att bli nödvändig efter mer än åttio års spill och läckage på området. Avvecklingen måste följaktligen vara avslutad 2016-12-31. (Det är beklagligt att bolagen låtit över ett decennium förrinna till ingen nytta, men att dessa medvetet och avsiktligt försatt sig i en besvärlig situation kan inte göras till domstolens – eller stockholmarnas! - problem.) Bolagen har således fyra år på sig att träffa nya avtal och helst även bygga en ny inlandsdepå.

Avvecklingen bör givetvis ske under ordnade former. Rimligast är därför en gradvis avtrappning med en fjärdedel av den genomsnittliga utlastningen under de senaste tre åren. Det framgår inte med önskvärd tydlighet av miljörapporterna exakt hur stor denna omsättning varit, men 670.000 ton förefaller vara en generös överskattning. Bolagens sammanlagda tillstånd bör därför uppgå till högst 500.000 ton år 2014, högst 335.000 ton år 2015 och högst 165.000 ton år 2016.

Under avvecklingstiden bör de av Lidingö stad (Aktbilaga 6) yrkade villkoren beträffande buller m.m. gälla. Dessa är väl grundade i praxis och gällande lagstiftning. Vi vill även påminna om en ny EU-rapport om buller:

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET om genomförandet av direktivet om omgivningsbuller i enlighet med artikel 11 i direktiv 2002/49/EG RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET om genomförandet av direktivet om omgivningsbuller i enlighet med artikel 11 i direktiv 2002/49/EG /* KOM/2011/0321 slutlig - */

Vi citerar ur rapporten:

OMGIVNINGSBULLER OCH DESS EFFEKTER

Omgivningsbuller är ett stort miljöproblem i hela EU. Allt mer information blir tillgänglig om bullrets hälsopåverkan. I till exempel den senaste publikationen[4] från Världshälsoorganisationen (WHO) och kommissionens gemensamma forskningscenter (JRC) anges att trafikrelaterat buller kan vara orsaken till att över 1 miljon friska levnadsår varje år går förlorade i EU:s medlemsstater och andra västeuropeiska länder.

I WHO:s Guidelines for Community Noise [5] erkänns effekterna av omgivningsbuller, inbegripet störningar, som ett allvarligt hälsoproblem. I WHO:s Night Noise Guidelines for Europe [6] föreslås ett riktvärde för ljudnivån nattetid på endast 40 decibel (dB, L_{night}). EU har 2009–2011 finansierat en omfattande samordningsåtgärd mellan 33 deltagande institut i Europa[7]. Nya undersökningar[8] visar att omgivningsbuller är en viktig miljörisk som hotar folkhälsan och att bullerexponeringen i Europa uppvisar en ökande trend jämfört med andra stressfaktorer. Urbaniseringen, den växande efterfrågan på motoriserade transporter och en ineffektiv stadsplanering är de viktigaste orsakerna till den ökade exponeringen för omgivningsbuller. De stadsområden som är drabbade av bullerförorening har dessutom ofta även problem med luftkvaliteten.

Bullerföroreningen kan vara irriterande, störa sömnen, påverka den kognitiva funktionen hos skolbarn, orsaka psykiska stressreaktioner samt leda till kardiovaskulära problem hos kroniskt bullerexponerade personer[9]. Stress kan sätta igång produktionen av vissa hormoner, vilket kan ge en rad olika mellanliggande effekter, inbegripet ökat blodtryck. Vid en längre tids exponering kan dessa effekter i sin tur öka risken för kardiovaskulär sjukdom och psykiska störningar. WHO har föreslagit flera tröskelnivåer 5, 6 på mellan 32 (L_{Amax}[10], inside) och 42 (L_{night}, outside) dB för att förhindra den negativa hälsopåverkan.

Bullerföroreningens ekonomiska kostnader omfattar sänkta huspriser, produktionsförluster till följd av hälsorelaterad påverkan samt fördelningsmässiga effekter. De sociala kostnaderna är relaterade till för tidig död eller sjuklighet (dålig koncentration, trötthet, hörselproblem). Enligt nyligen gjorda uppskattningar motsvarar de sociala kostnaderna för buller från trafik, järnvägslinjer och vägar i EU 40 miljarder euro per år, varav 90 % beror på personbilar och godstransportfordon. Detta utgör, inbegripet hälsovårdskostnader, omkring 0,4 % av EU:s totala BNP[11]. Enligt kommissionens vitbok om transporter, som offentliggjordes 2011, kommer de bullerrelaterade externa kostnaderna för transporter att öka till omkring 200 miljarder euro fram till 2050 om inte ytterligare åtgärder vidtas.

Avslutningsvis vill vi ta upp Länsstyrelsens sätt att hantera samråd med berörda och allmänhet:

Av sidorna 4-5 i Länsstyrelsens beslut av den 18:e januari 2011 framgår att samråd med berörda och allmänhet genomförts genom möte den 23:e mars 2004 och att yttranden inkommit från Förbundet för Ekoparken, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Stiftelsen Stolta Stad, Finnboda Marin, Skärgårdsmiljöföreningen, Stockholmspartiet, Östermalms stadsdelsförvaltning, Tekniska Högskolans Studentkår, Jan Edvin Henriksson samt Bitte Liberg.

Under punkten Yttranden och bemötanden (sidorna 20 – 29 i beslutet) finns intet spår av något som helst av dessa – troligen mycket kritiska - yttranden. Vi ställer oss frågande till meningens med samrådsinstitutet om allmänhetens synpunkter på detta sätt helt undertrycks. Är Länsstyrelsens hantering av samråden verkligen förenlig med lagstiftningen?

Sammanfattningsvis yrkar Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening att

- kommunfullmäktiges avvecklingsbeslut måste respekteras och utgöra utgångspunkten för tillståndsgivningen
 - Hamnens samtliga ändringsyrkanden måste avslås
 - endast verksamhetstillstånd förenliga med avveckling senast år 2016 måste godtagas
 - av Lidingö yrkade villkor för verksamheten under avvecklingsperioden måste fastställas
 - domstolen måste föranstalta om en *peer review* av rapporten
- Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning**
- Länsstyrelsen åläggs att för domstolen redovisa de synpunkter som inkommit från de på föregående sida uppräknade organisationerna och privatpersonerna

.....

Claes Trygger,
tekn dr inom området optimeringslära och systemteori,
tidigare universitetslektor vid KTH inom bl.a. ovanstående områden
samt
v ordf Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening
Artillerigatan 78
115 30 STHLM

En bilaga