

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registrator
Box 8314
104 20 STHLM

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings synpunkter på planerna för Södra Värtahamnen (Dnr 2009-19210-53)

Sverige saknar – beklagligt nog – en nationell hamnpolitik. Följden är ineffektivitet och lokal överkapacitet. Ett embryo till politik formulerades i den statlige hamnutredarens, professor Bengt-Owe Birgersson, utredning om strategiska hamnlägen **SOU2007:58 Hamnstrategi –strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet**, även känd som **Hamnstrategiutredningen**. Eftersom rapporten inte utpekade hamnarna i Värtan-Frihamnen-Loudden eller Stadsgården-Masthamnen (men väl den av Stockholms Hamnar AB (SHAB) ägda hamnen i Kapellskär) som strategiska noder, föll den inte Stockholms politiker i smaken.

För att få önskade slutsatser städslades därför en gammal trotjänare, nämligen Bo Malmsten, tidigare bl.a. chef för RTK. Malmsten producerade de efterfrågade resultaten i rapporten **Att hamna rätt**. Att vissa av förutsättningarna i rapporten saknar verklighetsförankring (se DLV:s yttrande **Synpunkter från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening på hamnutredningen "Att hamna rätt"**; <http://www.dlv.se/Vartahamnen/Hamnutredningsremissdec05.htm>) spelade naturligtvis ingen roll: slutsatserna var ju vad Stadshuset efterfrågade. Och vem läser f.ö. mer än sammanfattningen?

Samtidigt pågick tillåtlighetsprövningen enligt Miljöbalken för hamnarna i Stockholm. Det stod tidigt klart att det rörde sig om ett spel för gallerierna, där slutsatserna var givna på förhand.

Att så var fallet framgick tydligt av det sätt på vilket miljökonsekvensbeskrivningen togs fram och offentliggjordes i små fragment, sagda MKB:s betydande brister bl.a. vad gäller utredning av möjligheten att uppfylla de nationella och regionala miljömålen, länsstyrelsens lättvindiga godkännande av MKB:n trots att den inte uppfyllde kraven på en miljökonsekvensbeskrivning samt regeringens oseriösa behandling av Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings överklagande av länsstyrelsens beslut. För detaljer, se våra överklaganden till Miljööverdomstolen (**Hamnöverklagan MÖD juni 2010**; bil 1) och till Högsta Domstolen (**Hamnklagan till HD** maj 2011; bil 2).

Grundat på de ogrundade slutsatserna i **Att hamna rätt** formulerade Hamnbolaget sin **Vision 2015**. Inte oväntat visade den sig gå att harmoniskt förena med Stadens, d.v.s. Exploateringskontorets och Stadsledningskontorets, vision: genom att förskjuta hamnverksamheten ett par hundra meter ut i Lilla Värtan skulle den värdefulla hamnmarken kunna friställas, samtidigt som Hamnen fick några extra kajplatser. En situation med enbart vinnare, kan det tyckas. Så enkelt är det emellertid inte – inte ens om vi väljer att bortse från det faktum att ett par av grundstenarna i visionen fortfarande saknas: eftersom Miljööverdomstolens utslag rörande Norvikshamnen och Casablancapiren är överklagade till Högsta Domstolen är förutsättningarna för "Stad och hamn i samverkan" (bl.a. flyttningen av containerhanteringen) fortfarande inte uppfyllda.

Som klart framgår av samrådsunderlaget till ”Stad och hamn i samverkan” (**Fördjupat program med MKB för Södra Värtahamnen**) och som DLV framfört i många sammanhang, bl.a. till Stadsbyggnadskontoret, Miljödomstolen och Miljööverdomstolen, och som man insett i bl.a. Helsingfors och London, kan inte tung industriverksamhet förenas med god boendemiljö. Någon harmonisk förening av dessa har heller aldrig eftersträvats från Stadens och Hamnbolagets sida. Detta framgår klart av **Fördjupat program**, sidan 96:

För att programförslaget inte ska försvåra utnyttjandet av hamnanläggningen och påverka riksintresset betydande krävs att bebyggelsen anpassas till förutsättningarna vad gäller risker och buller. Anpassningar och åtgärder kommer att behöva detaljstuderas i varje detaljplan och utvecklingen av området kommer att behöva ske i nära samverkan mellan hamnen och Stockholms stad för att säkerställa att exploateringen inte påverkar riksintresset negativt.

Boendet skall således ske helt på hamnverksamhetens villkor; anpassning av denna är inte aktuell.

Att marken i planområdet är starkt förorenad och sannolikt kräver omfattande och dyrbar sanering är bekymmersamt men kanske hanterbart. Likaså borde problemet med fartygens avgasutsläpp kunna bemästras om Hamnen visade god vilja; beklagligtvis motsätter sig emellertid såväl den ansvariga ministern som hamnledningen IMO:s nya regler om svavelhalt i bunkerolja. Hamnen har dessutom i åtminstone tjugo år förhalat frågan om elanslutning av fartygen. Det allt överskuggande problemet är dock bullret:

Bullret från hjälpmotorer hos kryssningsfartyg vid Frihamnspiren och hos färjor vid denna och vid Casablancapiren, bullret från tungt lastade långtradare på väg till och från Finland och Baltikum, vilka under stora delar av dygnet slamrar fram över fartygsramperna, bullret från de bortåt 20.000 fordon som dagligen beräknas trafikera Södra Hamnvägen och de omkring 95.000 som förväntas färdas på Lidingövägen/Norra länken i hastigheter långt över den skyltade, bullret från rangering av tåg, bullret från hamnens truckar samt – i mindre utsträckning – bullret från de fartyg som lossar i oljehamnen. Detta buller når programområdet från i stort sett alla håll. Det har dessutom olika spektralkaraktär: från Norra länkens vägbanebuller, förmodligen bäst beskrivet som vitt (eller svagt färgat) brus, till impulsljuden från rangeringen av godsvagnar och fartygens lågfrekventa, entoniga buller samt tjutet från tankfartygens pumpar (de bägge sistnämnda huvudsakligen singeltoner).

Stadsbyggnadskontoret presenterade för snart tio år sedan ett förslag till höghusbebyggelse (främst bostäder) i Värtahamnen. Förslaget utsattes för stark kritik, främst av två skäl: bullret och ljusförhållandena. Nu återkommer Kontoret med ett nytt förslag. Något har man tagit till sig av kritiken: dels har hushöjderna reducerats högst avsevärt, dels har man valt att förlägga bostäderna i en liten isolerad enklav, omgiven av bulleravskärmande kommersiella fastigheter. Den här gången handlar det om ett tusental bostäder, insprängda bland ca 25.000 arbetsplatser, varav 20.000 nya (främst kontor). Förvisso ett steg i rätt riktning – men långt ifrån tillräckligt. Ty trots dessa åtgärder konstaterar SBK att ljusförhållandena blir fortsatt otillfredsställande och att ytterligare bullerdämpande åtgärder krävs – exempelvis bulleravskärmande glaspartier eller större partier med dubbla fasader. Alternativt kan man överväga avstegsfall med en bullrande och en (någorlunda) tyst lägenhetssida, eller en omdefinition av begreppet ”natt” (se sid 28 överst i det fördjupade programmet). Vistelse utomhus är uppenbarligen inte att tänka på. Att förena dessa förhållanden (dessutom kombinerade med en rejält utökad hamnverksamhet (se t.ex. **MKB** sidan 30, där tabellen är hämtad från SHAB:s ansökan om fortsatt och utökad verksamhet i Värtan eller sid 41, pkt 3, i **Fördjupat program**. (På sidan 57 sägs f.ö., felaktigt, att Den planerade utvecklingen innebär ingen förändring av antalet passagerare.), kraftig utbyggnad av Värtaverket och kanske även uppförandet av en riktig turistmagnet och blågul konkurrent till Burj Khalifa: en 90 meter hög cementsilo (kanske i världsklass?) i ”Energihamnen” (Norra Värtahamnen)) med talet om ”en miljöstadsdel i världsklass” och det nationella **Miljömål 15: God bebyggd miljö** är en lysande uppvisning i tillämpad *doublethink*:

The power of holding two contradictory beliefs in one's mind simultaneously, and accepting both of them....To tell deliberate lies while genuinely believing in them, to forget any fact that has become inconvenient, and then, when it becomes necessary again, to draw it back from oblivion for just as long as it is needed, to deny the existence of objective reality and all the while to take account of the reality which one denies - all this is indispensably necessary. Even in using the word doublethink it is necessary to exercise doublethink. For by using the word one admits that one is tampering with reality; by a fresh act of doublethink one erases this knowledge; and so on indefinitely, with the lie always one leap ahead of the truth. [George Orwell: 1984]

Författarna till det fördjupade programmet hänvisar på sidan 25 till **Brundtlandrapporten**, men ingenting i texten tyder på att de faktiskt läst den.

För att ge en så fullständig bild som möjligt av planerna, måste även närområdet betraktas:

Norra Värtahamnen ("Energihamnen") används idag för import och lagring av energiråvaror, huvudsakligen bränslen till Värtaverket. Enligt Fortums och stadens planer skall denna verksamhet öka kraftigt: förutom bunkerolja till färjorna avser man att importera avsevärda mängder bio-bränslen (10.000 kbm per dag) till ett nytt stort kraftvärmeverk i Hjorthagen. Detta kräver stora ytor för mellanlagring.

I stället för att föra ytterligare farliga och miljöstörande verksamheter till Värtahamnen bör naturligtvis Norra kajen - inklusive en överdäckning av tillhörande del av Lidingövägen - bebyggas med bostäder. Detta skulle ge ett betydande tillskott av lägenheter i ett synnerligen attraktivt läge med utsikt mot Lilla Värtan och Lidingö. Ansvariga politiker föredrar tyvärr bränslecisterner framför bostäder.

Lika illa är det, om vi blickar söderut: den avveckling av Louddens oljehamn senast 2011, som KF beslutade om för ett årtionde sedan, har helt kommit av sig. I stället har avtalen med oljebolagen förlängts till 2019. OKQ8 har fått verksamhetstillstånd av Länsstyrelsen till 2030; de övriga bolagen står på tur att få sina tillstånd. Bolagen avser att utöka verksamheten rejält: från 670.000 ton per år till 1.870.000 ton, bl.a. p.g.a. överflyttning av stora kvantiteter från Bergs oljehamn i Nacka. RTK ger sitt stöd i **RUFS**; där vill man se Loudden bevarad som oljehamn under mycket lång tid.

Säkerheten, till vilken räknas bl.a. risken för terroristangrepp, kräver att i stort sett hela kajområdet från Ropsten (Lidingöbron) till Lidingöbro (d.v.s. t.o.m. Louddens oljehamn) hålls avspärrat för allmänheten. I synnerhet USA-baserade kryssningsfartyg hemsöks av en välutvecklad paranoia: säkerhetskontrollen är minst lika rigorös som på flygplatser. Den enda plats där allmänheten kommer att tillåtas närma sig vattnet blir därför det s.k. "Kajstråket" - drygt 400 meter kaj i Södra Värtahamnens östra del. Så förvaltar stadshusmajoriteten denna resurs åt stockholmarna.

Viktiga lärdomar kan inhämtas från flyttningen av flygbränslet till Gävle-Brista-Arlanda. Flytten initierades på hösten 1998 och var avslutad först hösten 2006: den 2 oktober det året gick den första tågtransporten. De mellanliggande åtta åren var fyllda av övertalningar, utspel, konflikter, utredningar, beslut, överklaganden och till slut förverkligande. Att flytta *all* petroleumhantering kommer inte att bli lättare eller gå fortare. De farliga transporterna kommer följaktligen att bli kvar under mycket lång tid – och dessutom öka betydligt i antal. Då Södra Värtan bebyggs, kommer de dessutom att beröra långt fler människor än idag – oberoende av om bebyggelsen utgörs av bostäder eller kontor. Den läckande gasolbil, som fredagen den 13:e februari 1998 var en "myggspark" från att explodera på Tegeluddsvägen och sprida vrakdelar inom ett flera kvadratkilometer stort område borde stämma till eftertanke. (<http://www.math.kth.se/~trygger/BrevtillredSvD980616.html>) Så är emellertid inte fallet: staden väljer i sin planering att helt bortse från Boverkets och Länsstyrelsens rekommendationer vad gäller avstånd till transportleder för farligt gods (jmf exempelvis sid 95 i **Fördjupat program**).

Transporter är dessvärre inte den enda risk som är förknippad med petroleumhantering. Branden i Buncefielddepån i nordvästra London - ett lager med 65% av Louddens lagringskapacitet (220.000 kbm mot Louddens 338.000 kbm) år 2006 borde få varningsklockorna att ringa. "Den mänskliga faktorn" orsakade total förstörelse av depån och ledde till skadeståndskrav på 10 miljarder riktade mot det ansvariga bolaget. Ren tur gjorde att katastrofen inte krävde några brännoffer. Den slutliga haverirapporten, tillsammans med diverse annat material (bl.a. bilder) finns på DLV:s hemsida <http://www.dlv.se/Startsida/Loudden2011/Loudden.htm>.

Sammanfattningsvis kan vi alltså konstatera att bebyggelsen i Södra Värtahamnen kommer att på alla sidor och på kort avstånd omges av bullrande, förorenande och farliga verksamheter. Det är ofattbart och fullständigt oansvarigt att de "förtroendevalda" och sakkunniga (planarkitekter m.fl.) ens *överväger* att bygga bostäder i området.

För varje normalt funtad iakttagare framstår planerna som fullständigt absurda. (Om den östra bangården skulle bli kvar blir planerna – om möjligt - än mer bisarra.) Att uppföra bostäder i ett så bullerstört område kunde säkert gå för sig för hundra år sedan; att göra det idag är inte att tänka på. Nu för tiden är vi t.ex. i besittning av en stor kunskapsmassa, vilken otvetydigt visar bullrets skadliga inverkan på den mänskliga organismen. Att lura människor att bosätta sig i ett så ohälsosamt område är både oförskämt och hänsynslöst. Följden kommer att bli lidande och obehag och oupphörliga konflikter mellan Hamnen och de boende. Det enda godtagbara alternativet, då Staden nu valt att prioritera färje- och kryssningsrederierna på bekostnad av medborgarna, är att driva kontoriseringen till sin spets: ***inga bostäder får byggas i Södra Värtan***. De bostadssökande får söka sig till andra platser.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening beklagar djupt att ovanstående slutsats är den enda möjliga, givet fakta i ärendet. DLV har nämligen länge förespråkade och aktivt arbetat för ett omfattande bostadsbyggande i hela det attraktiva – men idag synnerligen illa utnyttjade och lågavkastande - området från Lidingöbron t.o.m. Loudden. Vi känner en oerhört djup besvikelse över att Stockholms politiker och tjänstemän valt denna otidsenliga och miljöfientliga användning av ett av stadens sista potentiella bostadsområden.

E.u.

Claes Trygger, v ordf DLV
Artillerigatan 78
115 30 STHLM