

Miljödomstolen

Box 1104

131 26 Nacka Strand

Angående mål nr M 2807-07 Stockholm Hamn AB tillstånd till**hamnverksamhet samt vattenverksamhet i Värtahamnen Frihamnen**

Stockholms Hamn AB har valt att inte kommentera Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings synpunkter. Förståeligt, men meningslöst: verkligheten kan inte tigas ihjäl, hur besvärande den än måtte sig.

Och fakta är, i mycket kort sammandrag:

- Den egentliga hamnverksamheten går med förlust. Den bokföringsmässiga vinsten genereras av fastighetsverksamheten.
- En betydande del av Finlands utrikeshandel passerar (med dispens från kraven) genom Stockholms miljözon – en absurd och farlig situation.
- Stickprov visar att var fjärde transport av farligt gods ("hazmat") har allvarliga brister. Att hänvisa till den kommande Norra länken – färdig om närmare tio år – är knappast seriöst: transport av farligt gods i den icke sprinklerutrustade länken kommer förr eller senare att leda till en katastrof. Tillbud har redan förekommit i Södra länken; konsekvenserna av en olycka liknande den i Mont Blanc-tunneln eller i Tauertunneln är plågsamma att föreställa sig.
- Hamnledningen har under åren på många handa sätt sökt motivera fortsatt verksamhet i Värtan, bl.a. med planer på ett "logistiskt centrum". Likaså har tidigare ett centrum för internethandel föreslagits i området. Nedläggningen av Louddens oljehamn motarbetades med kraft av den förre hamndirektören (och ledde till hans avskedande). Argumenten och metoderna har varierat, men ledningens mål har varit oförändrat: att hamnverksamhet även fortsättningsvis skall bedrivas i Värtahamnen/Frihamnen/Loudden.
- Den planerade utbyggnaden – inte minst i kombination med Rödkobbsleden/Horstensleden (genomdriven mot de berördas vilja, sedan det kommunala vetot avskaffats), Värmdö-Garpen m.fl. projekt - innebär en mycket betydande kapacitetsökning.
- Muddring vid Casablancapiren och dumpning av muddermassor i Lilla Värtan planerades redan för tio år sedan. Detta skulle kombineras med utbyggnad av piren och nybyggnad av 190 m kaj. Planerna skrinlades, bl.a. med hänvisning till föroreningarna i bottensedimenten.
- Verksamheten genererar stora kostnader för tredje man, medan intäkterna går till SHAB och Stadshuskoncernen. (Att hävda att det inte är Hamnen som orsakar utsläpp, buller, erosion och olyckor är poänglöst – det är inte fråga om obetydliga bieffekter utan företeelser oupplösligt förenade med hamnverksamheten.)
- Hamnverksamhet och bostäder är oförenliga. Detta har flera gånger framhållits av såväl Peter Egardt, VD för Stockholms Handelskammare, som av hamnfacken. Även socialdemokraterna har tidigare – av miljöskäl, bl.a. p.g.a. skyddsavståndet (300-700 m) till farlig verksamhet - motsatt sig bostadsbebyggelse i Värtan/Frihamnen. Problemet framgår även av de klagomål på lukt och buller som regelbundet framförs av boende på Gärdeshöjden och vid Stadsgården.
- Som framgår av Hamnens egna handlingar är den kommande storhamnen i Norvik ojämförligt mycket bättre placerad ur bl.a. inseglingssynpunkt. Enligt en utredning från Svenska Naturskyddsföreningen skulle dessutom restiden Stockholm-Helsingfors förkortas om färjorna gick på rutten Helsingfors-Nynäshamn och sista delen av resan skedde med tåg.

För övrigt ber vi få hänvisa till vår inlägga till Miljödomstolen av den 5:e mars 2008.
Vi ser fram emot att vid en kommande muntlig förhandling få utveckla våra argument.

Claes Trygger
Tekn Dr, v ordf DLV
Artillerigatan 78
115 30 STHLM
664 05 66
trygger@math.kth.se



Flytande nöjesstad. "Voyager of the Seas" går i 22 knop mellan öarna i Karibien utan att passagerarna behöver känna av någon sjögång.

FOTO: NICHOLAS WENN

På kryss med ett monster

Ett skepp kommer lastat med proppmätta turister. Stort som ett ikullvält Empire State Building kryssar "Voyager of the Seas" fram mellan utarmade karibiska hamnar. Men

det gör inte så mycket – världens största passagerarfartyg är en destination i sig. Det finns så mycket att göra ombord att många inte ens bryr sig om att gå iland.

Sidorna 4-5