

Till Högsta domstolen
(via Svea hovrätt Miljööverdomstolen)

Överklagande från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (genom dess v ordf) av Miljööverdomstolens (rotel 0616) dom den 19:e april 2011 i mål M 1956 – 10 rörande tillstånd till hamn- och vattenverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen i Stockholms kommun

Bakgrund:

Rubricerade ärende har från första stund - d.v.s. då den obligatoriska tillståndsprövningen av hamnar enligt miljöbalken tog sin början – hanterats på ett utomordentligt märkligt sätt. Kritiken gäller bl.a. avsaknaden av en inledande strategisk miljöbedömning, bortseendet från den statlige hamnutredarens, prof Bengt-Owe Birgersson, utredning om strategiska hamnlägen, det sätt på vilket miljökonsekvensbeskrivningen togs fram och offentliggjordes, 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 uppfyller kraven på en miljökonsekvensbeskrivning samt regeringens oseriösa behandling av vårt överklagande av länsstyrelsens beslut.

Vidare konstaterar vi att det som startade som en tillståndsprövning av befintlig hamnverksamhet successivt omvandlades till ett sätt för Stockholms stad att behålla hamnverksamhet i Värtan *samtidigt* som mark friställs för kontors- och bostadsbebyggelse; metoden för att uppnå detta är att ta betydande vattenområden i anspråk. Härigenom har ärendet även – rent av *främst* - kommit att handla om vattenverksamhet (utbyggnad), inte hamnverksamhet. Dessutom har det lett till att sökanden *de facto* (om också inte *de jure*) förändrats från att vara Stockholms Hamnar AB till att vara SHAB i förening med Stockholms stad, företrädd av dess exploateringskontor.

Inte bara *syftet* har ändrats: i sin ansökan i april 2007 (se bilagan **Teknisk beskrivning**, ssk sidorna 11 – 23) presenterade Hamnbolaget ett flertal olika tänkbara *metoder* för pirutbyggnaden (d.v.s. vattenverksamheten), dock utan att ta ställning för en viss metod; metodalet överlämnades i princip till Miljödomstolen och Miljööverdomstolen. Vi har svårt att se att något liknande skulle kunna ske vid exempelvis ett väg- eller husbygge. Varför är en så ofullständig och dåligt preciserad ansökan acceptabel då det gäller vattenverksamhet?

Grunderna för överklagan till Högsta Domstolen:

Miljööverdomstolens hantering av SHAB:s överklagan av Miljödomstolens dom och av DLV:s anslutningsöverklagande reser ett antal frågor av principiell natur, vilka vi menar bör bli föremål för Högsta Domstolens bedömning. Dessa frågor handlar om sådant som olika parter likhet inför lagen, prövningens omfattning, innebörden av begreppet förhandlingsordning, omfattningen av utomstående aktörers (d.v.s. aktörer, vilka inte är parter i målet) deltagande vid domstolsförhandling samt domstolens sätt att redovisa ovedersägliga fakta. Vi ifrågasätter även om Miljööverdomstolen verkligen dömer i enlighet med den verksamhetsbeskrivning som ges på domstolens hemsida:

Miljööverdomstolen har till uppgift att pröva överklagade mål från landets fem miljödomstolar. Det är mål som har prövats enligt miljöbalken och som rör verksamheter och åtgärder som kan påverka miljön eller människors hälsa på olika sätt. Domstolarna prövar i stor utsträckning om vissa typer av verksamheter kan accepteras från miljösynpunkt.

Inom ramen för den prövningen kan domstolen förbjuda en verksamhet eller ställa krav på olika typer av skyddsåtgärder. □ ven krav på skadestånd kan prövas av domstolarna. **All prövning sker mot bakgrund av det övergripande syftet med miljöbalken, nämligen att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.** [vår kurs.]

Vi utvecklar vår kritik något utförligare nedan:

Likhet inför lagen:

En av parterna – Stockholms Hamnar AB (nedan kallad SHAB alternativt Hamnen) – tilläts disponera hela första dagen för sin framställning. Övriga parter – Djurgården Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) och privatpersonen Per Olof Fredriksson – fick nöja sig med tillsammans ungefär en och en halv timme under andra dagens förhandlingar. På direkt förfrågan förklarade rättens ordförande att sökanden alltid skulle få den absoluta lejonparten av tiden för sin framställning. Varför detta ansågs vara en rimlig tingens ordning förklarades inte. Är detta verkligen vad som avses med likhet inför lagen? Vore det inte mer rättvist att antingen samtliga fick lika stor tid till förfogande eller att samtliga fick disponera den tid de anser sig behöva?

Även om den muntliga förhandlingen är viktig skall den, enligt vad som uppgivits, inte vara avgörande; den har ju föregåtts av en tämligen omfattande skriftväxling. Vid denna har DLV inkommit med grundligt motiverade, omfattande skrivelser med väl dokumenterade fakta. (Vi bifogar två av dessa (Bil 1 och 2) för att styrka påståendet.) Vi hade därför förväntat oss att i domen finna en utförlig och rättvisande sammanfattning av det vi framfört. Så är dock inte fallet, något man lätt övertygar sig om genom att jämföra innehållet i bilagorna 1, 2 och 3 (våra skrivelser och vår presentation/sammanfattning vid den muntliga förhandlingen) med Bil 4 (domstolens sammanfattning av våra skrivelser). Ingår det inte i domstolens uppgifter att *korrekt* sammanfatta *samtliga* parterers ståndpunkter och av dem framförda fakta?

Domstolen begärde i höstas in yttranden över inkomna skrivelser. Den 5:e oktober, d.v.s. flera dagar efter det datum före vilket Hamnen av MÖD förelagts yttra sig, inkom man med begäran om förlängd svarstid till 2010-10-31. Domstolen fann det nödvändigt att, utan ifrågasättande, bevilja anstånd till 2010-11-01. Den 12:e november, d.v.s. nästan 14 dagar efter den utsatta tiden, inkom till slut Hamnens yttrande. För att få perspektiv på domstolens välvilja mot sökanden kan nämnas att DLV vid ett tidigare tillfälle vilseförts i fråga om sista datum för att överklaga. Det rörde sig den gången om Stockholms stads olagligt hanterade försäljning av den s.k. Fordfabriken i Frihamnen; vårt överklagande inkom därför – utan vår förskyllan - *en dag* för sent. Vi överklagade till länsrätten med begäran om återtagande av försutten tid, men fick väsentligen svaret att vi fick skylla oss själva, eftersom vi litat på Stadshusets information. (Vad vi borde gjort i stället framgick inte.) Kammarrätten avlog utan motivering vår begäran om prövningstillstånd. Skall vi dra slutsatsen att domstolarna är lyhörda för stora aktörers önskemål, men missgynnar små föreningar och privatpersoner? Är det faktiskt så, som det heter, att *störst går först*? Har Heidenstams ord fortsatt aktualitet: "*Det är skam, det är fläck på Sveriges banér, att medborgarrätt heter pengar*" – pengar som, till yttermera visso, Hamnens advokater uppburit från skattebetalarna!?

Det är illustrativt att kvantitativt jämföra domstolens sammanfattningar av de av de olika aktörerna anförda fakta, slutsatser och kommentarer:

Aktör	Antal sidor sammanfattning i domen	Redovisar domen framförda numeriska fakta/argument o.l.?
Stockholms Hamnar AB	Drygt 3½ plus drygt 8 = nästan 12 sidor	Ja, åtskilliga
Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening	1/3 plus drygt 1 = c:a 1½ sidor	Nej, inga
Per-Olof Fredriksson	Knappt ½ plus 4 rader = ½ sid	Ja, två
Naturvårdsverket	Drygt 2½ sidor	Ja, några
Länsstyrelsen	Cirka 1½ sidor	Ja, två
Fiskeriverket	Drygt 1 sida	Möjligen en
Socialsyrelsen	Knappt 1 sida	Ja, tre
Trafikverket	Cirka 1½ sidor	Ja, flera (delvis felaktiga)
Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Sthlm	Knappt en sida	Ja, flera

En stor aktör tillåts alltid felaktigheter och misstag. (Se t.ex. nedan under rubriken *Felaktiga faktauppgifter i domskälen.*) Eftersom vi i DLV är väl medvetna om att minsta misstag eller någon enda felaktig uppgift från *vår* sida ofelbart kommer att vändas mot oss, är vi, så långt det låter sig göras, ytterst noggranna med att ge såväl (belagda) sifferuppgifter – helst direkt från sökandens material - som referenser. Inget av detta framgår, som synes, av domen. Vi ber att få hänvisa till bilagorna 1, 2 och 3 för att styrka vårt påstående.

Det framstår som uppenbart att miljön, som vanligt, satts på undantag, detta trots den dom i EG-domstolen (2009-10-15) i vilken fastslogs att DLV (och andra miljöföreningar) har talerätt, trots att antalet medlemmar är lägre än 2.000, och att den svenska miljöbalken måste skrivas om – något man kunde hoppats skulle ge miljön en starkare ställning.

Omfattningen av prövningen:

DLV:s överklagande avsåg såväl tillstånd till hamnverksamhet som till vattenverksamhet. Att *sökanden* i sin framställning utgick från att tillstånd till hamnverksamhet automatiskt skulle beviljas är inte mycket att säga om – men uppfattningen delades helt uppenbart av domstolen. Bör inte *samtliga* delar av ett överklagande prövas på lika villkor? Skall vi dra slutsatsen att miljöbalkens krav på prövning av befintlig hamnverksamhet bara är en ren formalitet utan substans?

Förhandlingsordningen:

Som vi uppfattat saken är en uppgjord och accepterad förhandlingsordning avsedd att följas. Våra erfarenheter från såväl Miljödomstolen som Miljööverdomstolen tyder emellertid på att så inte är fallet, utan att åtminstone *vissa* aktörer utan problem, efter att förhandlingarna påbörjats, kan få tillstånd ändringar. Eftersom avvikelser från den fastställda planen kan innebära betydande svårigheter för somliga inblandade (exempelvis kan personer ha tagit ledigt från arbetet en viss dag; i föreliggande fall var vissa myndighetsrepresentanter nödgade att utebli under den andra förhandlingsdagen, och kunde därför inte framföra sina synpunkter) finner vi denna ordning ytterst otillfredsställande. Skall inte den fastställda förhandlingsordningen följas? Och bör inte förteckningen över parter vara samma i olika versioner/uppdateringar av förhandlingsordningen?

Utomstående aktörers inblandning och hänsyn till omständigheter ej omfattade av prövningen:

Som framgår av inledningen har projektet förändrats i grunden under de år processen pågått: från att ha handlat om tillstånd till hamnverksamhet har projektet övergått till en fråga om vattenverksamhet. Skälet till detta är stadens, under processen uppkomna, intresse av att bebygga det som nu är hamnmark. Som en följd av detta har staden – främst genom sitt exploateringskontor – kommit att bli en (informell) part i målet. Detta framgår av bl.a. ett PM, gemensamt undertecknat av Stockholms Hamnar AB och Stockholms exploateringskontor. Trots att planerna på bebyggelse i Södra Värtan och på Loudden på intet sätt ingår i det aktuella målet, anser sig därför staden berättigad att delta i processen. Det är följaktligen inte förvånande att också länsstyrelsen önskar få inflytande. Märkligt är emellertid att även domstolen uppenbarligen finner det rimligt att släppa in dessa aktörer i processen för att uttrycka synpunkter på stadens önskemål om bebyggelse av området och stadens påståenden om den ekonomiska betydelsen för Stockholm av att hamnverksamheten flyttas. Skulle även t.ex. boende i Hjorthagen, vilka så önskade, beretts tid att yttra sig i ärendet? Dessa berörs ju i minst lika hög grad som Stadshuset av de aktuella planerna.

Felaktiga faktauppgifter i domen och i domskälen:

I domen, sid 28, citeras Trafikverket:

Enligt de redovisade trafikmängder som hamnverksamheten ger upphov till medför dagens verksamhet trafik med 1000 fordon per dygn jämfört med beräknad mängd för sökt tillstånd, 1630 fordon per dygn. Andelen tung trafik uppgår till 378 respektive 671 fordon per dygn.

Var trafikverket hämtat dessa siffror är en gåta. I Hamnens ansökan (vilken torde vara det mest relevanta dokumentet), redovisad i vår Bil 1 – men inte citerad i domen – står nämligen följande:

Framtida trafikflöden angivna ovan och i Tabell 1 baseras på en uppskattning av antalet förväntade transporter vid sökt verksamhet.

Tabell 1. Verksamhet år 2003 och framtida beräknade trafikflöden.

	Verksamhet år 2003	Framtida beräknade trafikflöden
Anlöp	2 400	ca 4 600
varav kryssningsfartyg	35	ca 240
Lastbilar/släpfordon/trailers	130 000 (roro och lolo)	ca 230 000 (roro och lolo)
Bussar	8 000	Ca 15 000 + bussar från kryssningsfartygen
Personbilar	227 000	350 000
Järnvägsvagnar	26 000 (roro och lolo)	ca 45 000 (roro och lolo)

På sidan 22 sägs att ”Antalet bussar som kommer med färjorna bedöms kunna ha en omfattning av ca 15 000 st. Till detta kommer också bussar, upp till 40 st per fartyg, som hämtar passagerare från kryssningsfartyg.” Det som i tabellen beskrivs som ”Ca 15 000 + bussar från kryssningsfartygen” borde alltså rätteligen bytas mot ”Ca 25 000”, eller – om bussarna även skall återvända till fartygen – ”Ca 35 000”. (Nuvarande bussflöde är, enligt fig 8, s 22, ca 10 000 fordon per år.)

I vår inläga (Bil 1) erinrade vi även om **PM avseende miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för fastigheten Casablanca 1 mm (Värtapiren) i stadsdelen Ladugårdsgärdet i Stockholm** (PM tillhörande detaljplan Dp 2006-06878-54), utarbetad av SWECO Environment (26 januari 2009), i vilken man på s 16 beskriver dagens situation:

Tabell 1. Visar dagens trafikmängder till/från Värtapiren. Observera att nedanstående siffror antas ökas något för nollalternativet. Källa Ramböll 2008.

Säsong	Till/från Sverige (f/dygn)
Sommartid (medeldygn juli månad) (Under sommaren transporteras huvudsakligen personbilar medan på vintern ersätts dessa av trailer och långtradare).	1430 personbilar
	337 lastbilar (inkl. trailers/bussar)
	1-2 tåg
Vintertid (vardagsmedeldygn) Observera att lastkapaciteten inte fylls upp under vinterhalvåret.	528 personbilar
	305 lastbilar (inkl. trailers/bussar)
	1-2 tåg

Situationen efter den sökta utbyggnaden beskrivs på sidan 18:

Tabell 2. Visar framtida trafikmängder till följd av detaljplanen. Källa Ramböll 2008.

Säsong	Till/från Sverige (f/dygn)
Sommartid (medeldygn) Under sommaren transporteras huvudsakligen personbilar medan på vintern ersätts dessa av trailer och långtradare.	4200 personbilar
	750 lastbilar (inkl. trailers/bussar)
	2-4 tåg
Vintertid (vardagsmedeldygn) Under vintern fylls inte lastkapaciteten upp.	2000 personbilar
	1050 lastbilar (inkl. trailers/bussar)
	2-4 tåg

Varför citerar domstolens Trafikverkets uppgifter, samtidigt som man förtiger de starkt avvikande uppgifterna i Hamnens ansökan, redovisade i vår inläga? Det finns skäl att fråga sig om domstolens gjort sig mödan att läsa våra yttranden, något som i så fall måste betraktas som utslag av grovt förbiseende eller grov uraktlåtenhet.

I Miljööverdomstolens domskäl finns på sidan 33 en uppenbart felaktig uppgift. Där skriver man nämligen att

Den hamnrelaterade biltrafiken kommer att direktanslutas till Norra Länken via en tunnel. Detta bedöms leda till en märkbar förbättring av bullersituationen i hamnens omgivning.

Påståendena ovan framfördes tre eller fyra gånger av sökandens advokat. Varje gång framhöll undertecknad att påståendet var felaktigt: *Norra Länken går i öppet läge hela vägen från ridhuset vid Storängsvägen till hamnavfarten*. Därefter passerar hamnavfarten under Lidingövägen, för att åter dyka upp i hamnen. Eftersom trafiken på Norra Länken, av Trafikverket nu uppskattad till 83.000 fd/dygn (tidigare uppgavs 90.000 fd/dygn), skall adderas till trafiken på Lidingövägen (vilken beräknas bli i stort sett oförändrad) kommer i själva verket bullersituationen att förvärras högst avsevärt. Det är anmärkningsvärt att domstolen, trots de upprepade tillrättaläggandena, inte förmått ta till sig de korrekta uppgifterna.

Lönsamheten:

I *Hamnens* ansökan av den 4:e maj 2007, sid 32, meddelar Hamnen utan motivering att

Det är uppenbart att verksamhetens allmänna nytta överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

Under rubriken *Samhällsekonomisk nytta* (sid 35) skriver *Miljööverdomstolen*, tydligt inspirerad av Hamnens text:

De planerade åtgärderna för byggande i vatten avser att tillgodose hamnens ändamålsenliga utnyttjande. Mot bakgrund av ändamålet med hamnverksamheten och de fördelar utnyttjandet kan förväntas medföra får det anses uppenbart att den ekonomiska samhällsnyttan överväger de olägenheter som följer av vattenverksamheten och den hamnverksamhet som medges.

Det måste betraktas som högst anmärkningsvärt att domstolen, utan att några som helst kalkyler redovisats, drar denna slutsats. Ett flertal faktorer talar nämligen *emot* slutsatsen:

- Ombyggnadsprojektet är omfattande och dyrbart och ursprungligen givna kostnadsramar (914 mn kr för Värtapiren enligt bilagan **Teknisk beskrivning**, sidan 29, i ansökan april 2007, plus 104 alternativt 92 mn kr för Frihamnpiren; se Rambölls utredning **Frihamnen, Kaj 3, Utbyggnad från sektion 682 till sektion 822** i ansökan) har för länge sedan sprängts.
- Hamnens egentliga verksamhet (att tillhandahålla kajplatser o.d.) går med förlust; att man visar en bokföringsmässig vinst beror på fastighetsuthyrningen.
- Trots det finansiella läget avser Hamnen att på egen hand, och under ungefär samma tidsperiod, genomföra *två* mångmiljardprojekt: Norvikshamnen och Värtahamnen. □ r verkligen finansieringen tryggad – eller kommer, som vanligt, skattebetalarna att tvingas komma till undsättning?
- Samhällsekonomi handlar emellertid inte enbart om SHAB och dess projekt. Exempelvis uppskattades för åtskilliga år sedan färjornas utsläpp av kväve- och svavelföreningar i Stockholms skärgård till omkring 200 miljoner årligen – långt över SHAB:s redovisade vinst. Något försök att uppskatta de tillkommande kostnaderna för erosion och förstörda bryggor har, såvitt vi har oss bekant, inte gjorts.

- I en samhällsekonomisk kalkyl måste även sådant som medicinska besvär och ökad dödlighet orsakad av buller och föroreningar ingå. (Jmf Socialstyrelsens yttranden.) De närboende skall inte betala priset för Hamnens verksamhet.
- Stockholms stad brukar anföra hamnverksamhetens stora betydelse för turismen. Vid åtminstone ett tillfälle har staden ertappats med att uppge *tio gånger* högre intäkter från verksamheten än den verkliga siffran. Förhoppningsvis handlade det den gången om ett rent misstag, men det visar tydligt på vikten av en ordentligt genomarbetad och redovisad kalkyl.
- Den yttersta anledningen till utbyggnaden av pirarna och flyttningen av hamnverksamheten är stadens önskan att exploatera den friställda marken för bostads- och kontorsändamål.
- Enligt PM från exploateringskontoret (**tjänsteutlåtande 2009-12-09**, åberopat i vår inlägga till MÖD; jmf Bil 1) finns anledning tro att detta projekt kommer att innebära en betydande belastning för skattebetalarna. Eftersom således hamnutbyggnaden och exploateringen är intimt förbundna, är det rimligt att vid den samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningen även göra en beräkning för de sammantagna projekten.

Slutligen vill vi erinra om att Miljödomstolens skäl för att avslå SHAB:s ansökan rörande utbyggnad i Norvik (Mål nr M 2190-07) var frågorna om lokaliseringen och lönsamheten. Vi citerar ur domen, daterad 2009-12-10 (sidorna 326 och 327):

Det är sökanden som har att visa att platsen som valts är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken.

Enligt 11 kap. 6 § miljöbalken får en vattenverksamhet endast bedrivas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Sökanden har gjort allmänna uttalanden om att Norvik ligger i en tillväxtsregion. Någon mera preciserad samhällsekonomisk analys har inte delgetts domstolen. Att sökanden själv och operatören kommit fram till att verksamheten skulle vara lönsamt är inte tillräckligt.

Ansökan ska därför i sin helhet avslås.

Samma resonemang är uppenbart giltigt i fråga om utbyggnaden i Värtahamnen.

Allt det föregående visar att Hamnen och staden (exploateringskontoret) måste avkrävas en välunderbyggd beräkning av den samhällsekonomiska lönsamheten (eller förlusten). Att Miljööverdomstolen bara okritiskt citerar sökandens påståenden är helt otillräckligt.

Det är nämligen ytterst troligt att den av den sökta verksamheten förorsakade kostnaden samt skadorna och olägenheterna i själva verket avsevärt överväger verksamhetens allmänna nytta.

Miljööverdomstolen och det övergripande syftet med miljöbalken:

Vi har i inlaga efter inlaga understrukit vikten av att samhällsplaneringen – i föreliggande fall planeringen för Värtanområdet – sker på ett sätt som leder i riktning mot ett förverkligande av de nationella och regionala miljömålen. Speciellt har vi visat att kombinationen av stadsmotorleden Norra länken i öppet läge på hela sträckan från hamnavfarten till ridhuset vid Storängsvägen-Fiskartorpsvägen, kraftigt utökad hamnverksamhet (vad gäller såväl gods som passagerare) med tillhörande ökad väg- och järnvägstrafik samt omfattande kontors- och bostadsbebyggelse, kommer att medföra ökat buller och ökade utsläpp av avgaser och partiklar. Samma invändningar har framförts av både Naturvårdsverket och Socialstyrelsen. Hamnens och stadens planer strider härigenom mot åtminstone ett miljömål, nämligen målet 15. *God bebyggd miljö*. Genom att i domen ignorera denna aspekt, bryter MÖD mot sin egen verksamhetsbeskrivning:

All prövning sker mot bakgrund av det övergripande syftet med miljöbalken, nämligen att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Naturliga planeringsprinciper:

Det naturliga förfarings sättet vid planering måste vara att den sökande preciserar sig och ansöker om tillstånd för exakt ett alternativ. Konsekvenserna av alternativet måste vara ordentligt utredda. Därest det skulle visa sig att ett eller flera miljökrav inte kan uppfyllas, måste givetvis förslaget modifieras i ett eller flera avseenden, till dess att kraven uppfylls. Om så inte sker, innebär det att kostnader (monetära eller andra av mer ideell natur (medicinska problem, ökad dödsrisk)) överflyttas från sökanden till omgivningen. Detta strider mot PPP – Polluter Pays Principle ("förorenaren betalar").

DLV tog i anslutningsöverklagandet upp denna fråga och krävde att bullervillkor skulle fastställas i domen. Vårt krav har inte beaktats; i stället har domstolen valt ett prövotidsförfarande. Risken är därmed överhängande att de faktiska bullernivåerna blir högre än acceptabelt, men att de likväl kommer att godtagas då sökanden finner det alltför kostsamt att vidtaga åtgärder. (Sökandens ovilja att åtgärda bullerproblem har tidigare demonstrerats, bl.a. vid Nybroviken, så vi ägnar oss inte åt lösa spekulationer.) Vi vill här citera Naturvårdsverket, som delar vår uppfattning (domen, sid 23):

Hamnen har inte lämnat ett prövningsunderlag som möjliggör slutligt ställningstagande till vilka försiktighetsmått som är möjliga och skäliga för att begränsa bullerstörningarna. Underlaget redovisar inte hur begränsningsvärdena för buller ska kunna kontrolleras och innehållas. Prövotidsförordnanden bör tillämpas restriktivt och det bör egentligen krävas att Hamnen i sina ansökningshandlingar redovisar underlag som möjliggör att en verksamhet i så stor utsträckning som möjligt kan regleras i samband med tillståndsgivningen.

Övrigt:

Vi noterar avslutningsvis att Hamnens uppgifter och krav redovisats fullt ut, medan innehållet i DLV:s inlagor i stort sett förtigits. Vi hänvisar till bilagorna 1 – 3, särskilt Bil 1, vilka ger en heltäckande framställning av våra synpunkter och av oss framförda fakta, för att styrka påståendet. Det är svårt att se hur Miljööverdomstolens hantering skall kunna beskrivas som objektiv och opartisk. Vi betraktar detta som synnerligen allvarligt och som ett hot mot rättssäkerheten.

Sammanfattning och yrkanden:

Vi yrkar

- i första hand att processen tas om från början
- i andra hand att ärendet återförvisas till Miljödomstolen

I bägge fallen yrkar vi att

- Bo Malmstens bristfälliga och partiska utredning **Att hamna rätt**, vilken lagts till grund för Hamnens och stadens planering, ersätts av en inledande strategisk miljöbedömning, under hänsynstagande till prof Bengt-Owe Birgerssons utredning **SOU2007:58 Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet**, även känd som **Hamnstrategiutredningen**.

Motivering: Det är på intet sätt självklart att Stockholm, i änden av en 90 km lång, besvärlig inseglsled och med omfattande hamngenererad tung vägtrafik rakt igenom stadens miljözon, utgör ett lämpligt hamnläge för de fartyg med en dräktighet på upp till 160.000 och med en längd av 340 meter och en bredd på 60 meter vilka tillåts i Miljööverdomstolens dom. Att en betydande del av godstrafiken utgörs av transitgods från Finland och Baltikum, vilket inte har målpunkt i Sverige (och därmed än mindre i Stockholm) understryker behovet av en omlokalisering. Det förtjänar här även framhållas att SHAB i bilaga 1 (**Teknisk beskrivning**) till den ursprungliga ansökan från april 2007, på sidan 9 anger att dimensionerande fartyg är ropax med löa 216 meter, bredd 30.5 m och djupgående 7 m (d.v.s. ungefär dagens Finlandsfärjor) – *inte världens största kryssningsfartyg*.

- prövningen skall omfatta såväl verksamhetens lokalisering (Värtan alternativt exempelvis Norvik eller Kapellskär) som själva hamnverksamheten och den sökta vattenverksamheten.
Motivering: se bilagorna 1, 2 och 3

- sökanden åläggs inkomma med en ny ansökan med *ett* väl preciserat förslag för vattenverksamheten.

Motivering: Det kan inte vara domstolarnas uppgift att, i långdragna förhandlingar med sökanden, ur ett smörgåsbord av olika förslag utvälja en slutlig lösning. Inte heller är det acceptabelt att, som i föreliggande fall, göra lösningen - såväl tekniskt som tidsmässigt - beroende av utfallet av andra projekt i närområdet (fyllnadsmassorna avsågs ursprungligen tas från bygget av Norra Länken alternativt Citybanan; detta påverkade såväl valet av konstruktionsalternativ som den tänkta tidsplanen; se tidigare omnämnd **Teknisk beskrivning**, sidorna 25 - 28 i ansökan april 2007).

- ansökan måste innehålla en MKB, vilken på ett *seriöst* sätt behandlar utbyggnadsplanernas påverkan på möjligheten att nå de nationella och regionala miljömålen, främst – eftersom staden avser att på den frigjorda marken uppföra 10.000 bostäder och 30.000 kontorsarbetsplatser med en byggnadsyta svarande mot ungefär 160 "hötorgsskrapor" (c:a 1,6 miljoner kvm BTA) - miljömålet 15. *God bebyggd miljö*.

Motivering: Att anonyma personer, avlönade av sökanden, utan motivering i MKB "bedömer" att olika mål kommer att klaras är fullständigt oacceptabelt. Naturligtvis krävs en ordentlig redovisning av grunderna för bedömningen. Miljööverdomstolen har emellertid en annan uppfattning (domen, sid 30 nederst). Är det verkligen lagstiftarens mening att kraven på en MKB skall vara så lågt ställda?

- en ansökan måste innehålla en redovisning av hur olika miljökrav skall kunna innehållas.
Motivering: Ett prövotidsförfarande, där sökanden åläggs att i efterhand – då en anläggning redan byggts – utreda möjligheterna att innehålla kraven, kan inte betraktas som seriöst. Sannolikheten för att sökanden i sin utredning kommer att finna åtgärder för att komma till rätta med eventuella problem alltför kostsamma, är oacceptabelt stor. Annorlunda uttryckt: en ansökan där sökanden *hoppas* klara byggnormerna (men inte törs lova något med bestämdhet) skulle aldrig godkännas – varför skall miljökrav behandlas mer styvmoderligt?
- till ansökan fogas en *seriös* utredning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av hamnverksamheten, såväl i nuvarande form som efter eventuell utbyggnad.
Motivering: Ingen dylik kalkyl har hittills presenterats.

Härutöver menar vi att domens villkor beträffande elanslutning måste ses som absoluta minimikrav och helst bör skärpas.

För Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Claes Trygger, Tekn Dr och v ordf i DLV
Artillerigatan 78
115 30 Stockholm
(claes@trygger.nu alternativt trygger@math.kth.se)

Fyra bilagor:

1. Vårt yttrande till MÖD av den 9:e juni 2010
2. Vårt yttrande till MÖD av den 30:e november 2010
3. Vårt bildspel (Power Point-presentation) vid den muntliga förhandlingen
4. MÖD:s redovisning av bilagorna 1, 2 och 3 (d.v.s. domen, sidorna 10-11 och 19-20)