

Till Miljööverdomstolen, rotel 0616

Mål M 1956 – 10 Yttrande till Miljööverdomstolen från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening över Stockholms Hamnar AB:s överklagande av Miljödomstolens dom rörande tillstånd till hamnverksamhet m.m. i Värtahamnen-Frihamnen

Yrkanden

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV, yrkar i första hand avslag på sökandens yrkanden m.a.p. hamnverksamhet *och* på sökt vattenverksamhet, i andra hand avslag på yrkandet om vattenverksamhet.

Bakgrund

Två oförenliga framtidsbilder står mot varandra. Den ena kan karakteriseras som den neoklassiska ekonomiska teorins paradig: ständig tillväxt är såväl möjlig som önskvärd, även i en ändlig värld. ”Business-as-usual” kan fortsätta obegränsat. Detta är den förhärskande uppfattningen, företrädd av bl.a. Svenskt Näringsliv, Stockholms stad och Stockholms Hamnar AB. Enligt den andra uppfattningen, vanligtvis beskriven som ekologisk ekonomi, är evig tillväxt omöjlig på en ändlig planet. Kända representanter är bl.a. Romklubben (inte minst med skriften **Limits to Growth**, 1972, och uppföljaren **Limits to Growth: The 30-Year Update**), Stockholm Environment Institute och ekonomerna E.F. Schumacher och Herman Daly. Detta synsätt vinner alltfler anhängare.

Konflikten framträder tydligt i det aktuella ärendet. Den byggbara marken i Stockholms innerstad minskar raskt, vilket inspirerat många politiker, Exploateringskontoret och Stadsbyggnadskontoret att söka icke-konventionella lösningar. Hit hör rivning av kulturskyddade byggnader och byggande på skolgårdar, i parker och i vattnet. (Exempel är stallbyggnaden och ridhuset på Svea Artilleri, bostäder i Johan Helmich Romans park, bostäder i vattnet vid Liljeholmskajen och ”Badhotellet” vid Norr Mälarstrand. Somligt har stoppats; i andra fall rullar planerna vidare.)

Ett stort, sjönära område i innerstaden finner man i Värta- och Frihamnarna samt Louddens oljehamn. Det är föga förvånande att staden önskar förvandla den lågt utnyttjade marken till ett bostads- och kontorsområde. Det problematiska är, att staden *samtidigt* vill behålla den befintliga hamnverksamheten. Eftersom bostäder och industriell verksamhet inte kan blandas, har Stockholms stad och Stockholms Hamnar – mitt under pågående tillståndsprovning enligt MB – kläckt idén att ta delar av Lilla Värtans vatten i anspråk för nya kajer och uppställningsplatser för långtradare och trailers m.m. Vattenytan utgör en s.k. fri nyttighet (marginalkostnaden är noll), samtidigt som värdet av hamnmarken kan förväntas stiga kraftigt om den bebyggs med bostäder och kontor. Ur neoklassisk ekonomisk synpunkt kan därför förslaget, vid en ytlig betraktelse, framstå som förtjänstfullt. Ett närmare studium av planerna avslöjar emellertid förekomsten av ett antal kostnader, mer eller mindre väl kvantifierbara. Därtill kommer att förslagen strider mot ett flertal av de nationella och regionala miljömålen, drabbar ett stort antal boende i Hjorthagen och på Gärdeshöjden **samt i Baggeby på Lidingö**, bygger in en konflikt mellan näringslivet och de blivande hyresgästerna och bostadsrättshavarna i området samt strider mot den ansats till nationell hamnstrategi som kommer till uttryck i prof Bengt-Owe Birgerssons utredning **SOU2007:58 Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet** (ä.k.s. **Hamnstrategiutredningen**).

Vi kommer att nedan styrka våra påståenden. Vi vill inledningsvis blott understryka att planerna på en utbyggnad av pirarna och planerna på bebyggelse på nuvarande hamnmark är oupplösligt förenade: flyttning av hamnverksamheten är en absolut förutsättning för byggande och utan byggande finns – i vart fall enligt *stadens* uppfattning – ingen anledning att flytta hamnen. Att diskutera hamnutbyggnaden utan att samtidigt beakta planerna för den friställda hamnmarken är följaktligen synnerligen vilseledande.

Allmänna utgångspunkter

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 måste 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 MB**.

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. Nya IPCC-rapporter (senast **AR 4**), **Sternrapporten** och filmen **En obekvämt sanning** m.fl. har givit klimatproblematiken allt större uppmärksamhet de senaste åren. Insikten om nödvändigheten av en hållbar utveckling medför att man måste söka effektiva lösningar för att hantera den ständigt växande efterfrågan på transporter.

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 såväl sjöss som lands – kommer att ske i decennier framöver. Därmed har de också stor betydelse för möjligheten att nå miljö kvalitetsmålen.

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.

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.

Bemötanden av sökandens påståenden

1. Allmän hamn och riksintresse.

Hamnen anför i sitt överklagande (s 2) följande:

Stockholms hamn är av Sjöfartsverket utpekad som en allmän hamn och ett riksintresse. En allmän hamn ska enligt förarbetsuttalanden (SOU 1943:32 och prop. 1981/82:130) vara öppen för allmän trafik, vilket innebär att Hamnen är skyldig att ta emot de fartyg som vill anlöpa hamnen. [.....]

Hamnverksamhet har förekommit i Stockholm i flera hundra år. Redan på 1200-talet förekom hamnverksamhet i gamla Stan och på 1500-talet vid Skeppsbron. Stadsgården och Värtahamnen byggdes under 1870-talet. Frihamnen och Loudden invigdes 1926 respektive 1927.

Om detta är följande att säga:

Det är sant att Stockholm - "Nordens Venedig" - alltsedan grundandet för snart 800 år sedan är en sjöfartsstad, men vilka slutsatser bör dras härav? Även Italiens Venedig – grundat någon gång mellan 421 och början av 700-talet e.v.t. - har en månghundraårig tradition som sjöfartsstad. Detta föranleder dock inga ansökningar om muddring av rännor eller storskalig utfyllnad av lagunen. Tvärtom värnar man i Venedig stadens unika karaktär; exempelvis utgörs sjöfarten av småbåtar, "busslinjer" på vattnet (vaporetton) och gondoler. Större fartyg hänvisas till Porto Marghera i Venedigs förstad Mestre. Att bygga om Venedig för att attrahera stora kryssningsfartyg vore fullständigt otänkbart.

Då Värtahamnen anlades på 1870-talet hade den karaktären av uthamn. Marken hade inget större värde. Sedan dess har mycket vatten flutit under Stockholms broar och Värtanområdet ligger nu i innerstaden. Fartygen har vuxit från en dräktighet på några hundra eller kanske något tusental dödviktston till dagens bruttodräktighet på upp emot 160.000 för (vid tiden för Hamnens ansökan) världens största kryssningsfartyg. 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 medborgarnas. Inte heller kan det motiveras att en stor del av Finlands utrikeshandel går genom miljözonen i Stockholms innerstad.

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 *uthamn*.

Sökandens påpekande att Värtahamnen är en allmän hamn - och därmed skyldig att ta emot alla fartyg, oavsett miljöprestanda, som önskar anlöpa den (se MKB april 2007, s 45, och Icke teknisk sammanfattning, s 1) – är mer relevant. Detta innebär nämligen att hamnens enda styrparameter av betydelse är *kapaciteten*. För eller senare kommer verksamheten att bedrivas på den maximalt möjliga nivån. Vi återkommer till denna fråga under punkten 3 nedan.

Vad slutligen Värtahamnens karaktär av riksintresse anbelangar, kan vi bara konstatera att hamnen gränsar till världens första nationalstadspark – Kungliga Nationalstadsparken. Denna är också ett riksintresse, överordnat *alla* andra riksintressen (**MB 4:7**). Fråga uppkommer därför om huruvida hamnverksamheten, med dess avgaser, buller och ljusstörningar, riskerar att skada detta överordnade intresse. I **MKB**, s 77, finner vi exempelvis den oroväckande upplysningen att

Riktvärdena [för buller i Nationalstadsparken] kan överskridas under kvällsperioden om samtidig verksamhet sker i olika delar av hamnen.

2. Godsets destinationer och alternativa lokaliseringar av hamnverksamhet

Sökanden anför (s 3) att ”huvuddelen av det gods som kommer till Stockholms hamn bedöms ha Stockholms- och Mälardalsregionen som målpunkt.” Vi förs inte ha någon mening om det riktiga i bedömningen (det kan dock vara värt att erinra om att mindre än en tiondel av godset skall till *Stockholm* och att omkring 1/3 av godset transiteras till kontinenten), men vi vill påminna om att SHAB med ”Stockholms- och Mälardalsregionen” (ibland bara kallad Stockholmsregionen) avser ett område innefattande Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands och Örebro län – d.v.s. ett område av mer än 25 mils längd och mer än 20 mils bredd, inkluderande inte bara Stockholms hamndelar, utan även samtliga övriga ostkusthamnar från Gävle till Oxelösund (MKB, s 58).

Frågan om alternativ lokalisering behandlas mycket översiktligt och ytligt i MKB, ss 61 – 63. Långt mer finns att säga, men vi måste här fatta oss kort:

Nynäshamn har sedan länge färjetrafik och redan idag hänvisas en del av kryssningstrafiken till denna stad. Den ungefär 50 ha stora Norviksudden strax norr om Nynäshamn, en gång inköpt för det s.k. NEX-projektet, har länge diskuterats som ett möjligt läge för en ny hamn. Dessa planer har på senare tid fått fastare form och 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.

Vi vill också erinra om att Oxelösunds hamn, vilken för några år sedan var aktuell för försäljning, har utmärkta inseglingsförhållanden och goda väg- och järnvägsförbindelser med omvärlden (samt bergrum för olja). Då Ostlänken en dag – troligen ganska snart – förverkligas, kommer Nyköping/Oxelösund att få ett mycket gynnsamt läge i förhållande till Stockholm, inte minst p.g.a. Skavsta flygplats. Även Gotlandstrafiken skulle med fördel kunna gå via Oxelösund. 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.

Att t.o.m. hamnverksamhet kan förändras framgår av att de tidigare planerna på att lägga ett riskfyllt lager med LNG – flytande natur(d.v.s. fossil)gas – vid Norra Kajen i Värtan nu har ändrats till att i stället lägga lagret i Norviks hamn, och att flygbränslet, trots stort motstånd från bl.a. Hamnen och Stockholms handelskammare, sedan oktober 2006 går till Arlanda via Gävle och Brista – inte genom Stockholms innerstad.

Då frågan om nedläggning av Louddens oljehamn studerades på 1990-talet visade det sig att en lösning med en hamn norr om Stockholm och en söder om staden faktiskt var det bästa alternativet. Det är långt ifrån osannolikt att detsamma skulle visa sig gälla även den resterande trafiken.

Till sist vill vi påminna om att Kapellskär, *men inte Värta- och Frihamnarna*, utpekats som strategisk i den statlige utredarens, professor Bengt-Owe Birgersson, utredning **SOU 2007:058 Hamnstrategi. Strategiska hamnader i det svenska godstransportsystemet.**

Sökandens påstående att Värtan-Frihamnen skulle vara det enda möjliga valet är alltså ogrundat.

Se även avsnittet **7. Den valda platsen** nedan.

3. Utvidgning av verksamheten

Som ovan nämndes är kapaciteten hos hamnanläggningarna den enda verksamma styrparametern. Sökanden hävdar – numera - att den sökta utbyggnaden av pirarna och utfyllnaden i Värtabassängen inte skulle medföra någon ökning av hamnverksamheten. Detta är brännvinsadvokatyr av sämsta slag. Hamnen söker göra åtskillnad mellan sin egen verksamhet, d.v.s. att tillhandahålla kajplatser m.m., och vad man benämner *följdföretag* – d.v.s. den verksamhet hamnen är byggd för: gods- och passagerartrafik. Det är för medborgarna helt ointressant hur många papper hamnens egna anställda vänder på sina kontor eller hur många man som avsätts att övervaka embarkering och debarkering av passagerare; det relevanta är omgivningseffekterna av transporter. Sökanden medger i o f s i viss mån detta på sid 5 i överklagandet:

Detta medför dock inte att *Hamnens verksamhet* - bestående i att tillhandahålla kajplatser m.m. - ökar, utan endast att de idag befintliga anläggningarna skulle komma att användas i större omfattning än hittills. Detta kan i sig ge upphov till ökad omgivningspåverkan genom *följdföretag*.

Sanningen är, att hamnledningen fått kalla fötter då man insett att talet om ökad verksamhet inte fallit i god jord. I MKB (april 2007), s 23, finner vi följande prognos:

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 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, från den 26 januari 2009 beskriver man på s 16 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.	526 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

De uppgivna ökningarna uppgår till mellan 200 och 300 procent. Vi förstår inte hur Hamnen kan påstå att utbyggnaden av pirarna inte skulle innebära någon ökning av verksamheten.

Värtahamnen har idag en total kajlängd av ca 1,9 km; Frihamnens kajlängd är ca 2 km (se MKB). Efter planerad utbyggnad ökar kajerna med 1 192 respektive 140 m, en ökning med 35 procent. (MKB s 36 och 38.) Det befintliga hamnområdet har en areal av 114 000 kvm; arealen hos det nya området uppgår till 134 000 kvm – en ökning med närmare 20 procent. (Källa: **Den nya porten till Stockholm**, utgiven av SHAB.)

Under perioden 1998 – 2006 varierade godsomsättningen i Värtahamnen mellan ca 2,2 och 2,6 miljoner ton; omsättningen i Frihamnen varierade mellan ungefär 450 och 550 tusen ton. (Se figurer i MKB s 20). Antalet passagerare varierade mellan 3 och 4 miljoner per år. Utgående från dessa data skriver Hamnen att ”Godsomsättningen i hamnen bedöms kunna ha en omfattning av ca 4,4 miljoner ton hanterat enhetsgods (lolo och roro) per år.” och ”Antalet passagerare, inklusive passagerare från kryssningstrafiken, bedöms kunna ha en omfattning av ca 5,7 miljoner per år.” Någon motivering för den tänkta, mer än femtioprocentiga, ökningen redovisas inte i MKB. Inte heller förklaras det på vilket sätt den inte skall anses utgöra en ökning ...

Vad som inte heller får någon förklaring är, att Hamnen söker tillstånd för fartyg med en bruttodräktighet av 160.000, en längd av 340 m och en bredd av 60 m (t.ex. världens - vid ansökningstillfället - största kryssningsfartyg, Liberty of the Seas och hennes systerfartyg), då man i Bilaga 1 till ansökan (**Teknisk beskrivning**, 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. väsentligen dagens Finlandsfärjor).

Dagens uppställningsytor i Värtahamnen framgår av figur 14, s 28 i MKB. Figuren skall jämföras med figur 20, s 41. Några siffror presenteras inte, men det är uppenbart att planerna innebär en utvidgning med flera hundra procent. En förvånande observation är att den utbyggda piren helt saknar byggnader – *hela ytan utgörs av biluppställningsplatser*. I **PM avseende miljökonsekvensbeskrivning ...** (se ovan, s 5) beskrivs planerna i mer detalj:

- Det maximala behovet av uppställning efter incheckning innan påfart är ca 36 000 kvm. I den nu redovisade skissen till utformning redovisas ca 30 000 kvm, vilket således täcker drygt 80 % av det maximala behovet.
- Extra plats för eventuell uppställning under lastning motsvarande ca 2 000 kvm (beläget nära respektive färjeläge).
- Förslaget redovisar ca 100 centralt belägna uppställningsplatser för trailers och ca 34 uppställningsplatser längs med utfarten. Behovet bedöms dock vara större än detta, varför fler platser behöver läggas till i detaljskedet.
- Personbilsuppställning motsvarande ca 900 kvm.

Påverkan på landskapsbilden är uppenbar.

Hamnens påståenden om att utbyggnaden av pirarna inte kommer att innebära någon ökning av verksamheten i hamnen är således, vilket även Miljödomstolen tagit fasta på i sin dom, uppenbart felaktiga.

I MKB (april 2007), s 60 överst, kan man inhämta att

Hamnanläggningens kapacitet i nollalternativet [d.v.s den situation som råder om sökt verksamhet inte kommer till stånd; vår anm.] är densamma som i sökt verksamhet, däremot är kapacitetsutnyttjandet i nollalternativet lägre.

På sidan 61 i MKB står, beträffande den sökta hamnverksamheten, att

Den framtida verksamhetens omfattning förväntas bli större än dagens verksamhet.

Tydligare kan det knappast uttryckas: ***en eventuell utbyggnad av pirarna kommer att leda till en ökad verksamhet och därmed till större störningar.*** En sådan ökning är dessutom helt oacceptabel från klimatmålsynpunkt. Kommande infrastrukturinvesteringar i Sverige måste utgå från målet att minska de totala utsläppen. Faktum är emellertid, att SHAB har en klart uttalad ambition att växa, något som framgår även av diverse övrigt material:

I **Hamnens ansökan för Skeppsbron - Stadsgården** räknar man med en femtioprocentig ökning av antalet anlöp och en fördubbling av antalet kryssningsfartyg (från 129 år 2003 till 240). Lastbilar och trailers etc beräknas öka med 70% o.s.v.

Verksamheten vid Louddens oljehamn beräknas i stort sett fördubblas (se ansökan).

I årsberättelsen **Stockholms Hamnar 2008** skriver man (s 20):

Aldrig tidigare har så många passagerare rest via Stockholms Hamnar. Vi är Östersjöns största mötesplats med 11,7 miljoner passagerare, och antalet resande växer konstant från år till år. Det är de resande med den reguljära färjetrafiken som är flest, medan det är de internationella kryssningsresenärerna som har den snabbaste tillväxten. [.....] De nya fartygen innebär såväl kapacitets- som standardförbättringar. Rederierna har också genomfört stora marknadsföringskampanjer för att uppmärksamma och positionera de nya produkterna. Tillsammans med en stor nyfikenhet på de baltiska resmålen och den växande gruppen ryssar ombord bidrar detta till ett ökat antal passagerare. [....] Trenden går mot större fartyg och fler passagerare. Dessutom ser bokningsläget inför kommande säsong mycket bra ut. Stockholm kommer därför med stor sannolikhet att välkomna än fler kryssningsresenärer kommande säsong.

Samma ambition att växa lyfts fram i **Stockholms Hamnar 2009** (s 4):

Volymererna är en viktig barometer för vår verksamhet och i år har vi slagit både positiva och negativa rekord. Stockholms Hamnar har nu spräckt 12 miljonersstrecket vad gäller passagerare, aldrig tidigare har så många åkt till och från Stockholm sjövägen.

Även samarbetet med Arlanda flygplats i det s.k. Gateway Stockholm syftar till att öka Stockholmsområdets attraktionskraft och därmed dessa företags omsättning. Vi saxar från hemsidan:

Vår vision är att Stockholmsregionen, år 2020, ska vara Östersjöns viktigaste Gateway för handel och resande.

Oberoende av vilket kapacitetstak Värtahamnen än tilldelas, har hamnledningen (högst naturligt i en tillväxtfixerad ekonomi!) uppenbarligen ambitionen att uppnå detta tak. Om samhällets mål för en hållbar utveckling skall kunna nås måste därför detta tak sättas så lågt som möjligt – helst till noll.

4. Bullerfrågan.

Denna punkt sönderfaller *de facto* i två: buller under byggtiden och buller under driftfasen. 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 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 miljökvalitetsmålen 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 fysiologiskt 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.

Miljökvalitetsmålet 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 miljökvalitetsmålet **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 miljökvalitetsmålet som omfattar människors hälsa och bebyggelsens kulturvärden är svårast att nå. Trafikbuller och dåliga inomhusmiljöer hotar många människors hälsa.

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

Stockholms stads hantering av bullerproblemen lämnar åtskilligt i övrigt att önska:

I Utlåtande 2008: RII (Dnr 314-1500/2008) □ tgårdsprogram mot buller enligt förordningen (SFS 2004:675) om omgivningsbuller anför föredragande borgarrådet, tillika ordföranden i styrelsen för Stockholms Hamnar AB, trafik- och miljöborgarrådet 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 miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. **miljöbalken**. Omgivningsbuller är därmed per definition en miljökvalitetsnorm. 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.

Det framgår mycket tydligt av MKB och bakomliggande utredningar att hamnverksamheten redan idag är utomordentligt störande för de boende i Hjorthagen och på Gärdeshöjden. Bilden kompletteras på ett förtjänstfullt sätt av de skrivelser som inlämnats till Miljödomstolen av Per-Olof Fredriksson, Sandhamnsgatan 12, och Maria Hagdahl, Öregrundsgatan 18. (Kopia på den sistnämnda skrivelsen bifogas). I dagsläget orsakas problemen främst av godshantering, i synnerhet den som sker på järnväg, vilken – liksom antalet långtradare - beräknas i det närmaste fördubblas efter utbyggnaden (se tabell 1 under punkt **3. Utvidgning av verksamheten**).

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 (dBC). Hamnstyrelsen initierade en utredning i frågan för ett tiotal år sedan, men vi 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 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 kan alltså beskrivas som 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).

Avslutningsvis vill vi citera Miljöjuristerna Lex Terra AB:

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

Bullrets karaktär är mycket olika under bygg- respektive driftfasen:

4.1 Byggbuller

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 Bilaga 1 till ansökan (**Teknisk beskrivning**), sid 25, är den totala mängden massor 1 500 000 kbm (volymen hos tre Globen). Volymen motsvarar 187 500 lastbilslast. Om arbetet skall genomföras på 34 månader (se tidsplan s 28) innebär det 5500 transporter i månaden, d.v.s. mer än 180 tunga lastbilstransporter varje dag. Om transporterna sker under åtta timmar om dagen betyder detta mer än 20 fyllda lastbilslast och lika många tomma *varje timme i nästan tre år*. Inte bara bullerproblemen längs hela transportvägen, utan även de logistiska problemen, framstår som ytterst svårbemästrade. Slutsatsen måste bli att endast massor som, färdigkrossade, kan levereras direkt till byggplatsen medelst pråm över huvud taget kan tillåtas komma i fråga!

Vi önskar dock här framhålla en omständighet, som på ett kusligt sätt belyses av en karta, upprättad av H C Callisen på uppdrag av Stockholms Hamnar AB:

Bergmassor kommer att transporteras med dumpers till Hjorthagen från bl.a. Söder Mälarstrand, via Stadsgårdsleden, Södra Länken, Essingeleden, Norra Stationsgatan, Valhallavägen och Lidingövägen, en försvarlig sträcka. En annan transportväg startar vid Högbergsgatan för att fortsätta via Ringvägen, Götgatan och Södra Länken etc. Totalt handlar det om ungefär 220.000 fordonsrörelser. Det kan dock inte utläsas av handlingarna hur stor del av dessa som går de längsta vägarna. Ansökan är i själva verket synnerligen missvisande på den här punkten. Där sägs nämligen ingenting om *transporterna till Gasverkstomten*; i stället skriver man i Bilaga 1, s 27, att

Stenmassorna kommer att hanteras vid Husarviken [...]. Enligt masshanteringsplanen kommer ca 80% av fyllnadsmassorna från Husarviken att transporteras till Värtahamnen med pråm, övriga 20% kommer att transporteras med lastbil.

Dessa omfattande lastbilstransporter under många år genom innerstaden är miljövidriga och fullständigt oacceptabla, inte bara för de boende i Hjorthagen och på Gärdeshöjden.

För de boende i området tillkommer under tre år bullret från krossning och hantering av de mottagna bergmassorna på gasverkstomten (Bilaga 1 till ansökan, ss 26 och 28).

Den värsta bullerkällan under byggtiden torde dock vara den pålning och/eller spontning som skall utföras under 9 månader (se tidsplanen, s 28). Det finns ingen anledning sätta tilltro till eventuella utfästelser om bullerdämpande åtgärder – då det kommer till kritan är det entreprenören och ekonomin som styr.

DLV anser att ambitionsnivån vad gäller förebyggande åtgärder för att minimera bullret under såväl byggskedet som under det senare driftsskedet måste sättas högt. Därest SHAB:s ansökan skulle godkännas anser vi att SNV:s riktvärden för industribuller (**RR 1978:5**) måste 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 – ytterst angeläget att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller får vara vägledande.

4.2 Buller under drifttiden

Det påstås ofta att öppnandet av Norra Länken kommer att leda till minskade bullerstörningar för de boende. (Se t.ex. **MKB** s 48 eller sista sidan i Icke teknisk sammanfattning) Detta är emellertid inte korrekt: Norra Länken går i öppet läge från ridhuset vid Storängsvägen/Fiskartorpsvägen, via den upphöjda trafikplatsen ("urbanodukten") vid Jägmästargatan och vidare mot Ropsten förbi hamnavfarten. Länken ligger närmare bostäderna i Hjorthagen än den ena av dagens stora störningskällor,

nämligen Lidingövägen. 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 70 km/tim (vilket får Vägverket att räkna med en *genomsnittlig* hastighet på 77 km/tim) mot dagens skyltade hastighet på Lidingövägen: 50 km/tim. Att rejält höjda bullernivåer blir följden är uppenbart. Tidigare har ett bullerskyddande glastak utlovats, men detta har, troligen som en följd av Länkens galopperande kostnader, nu utgått ur planerna. Dessutom räknar Vägverket (sedan första april Trafikverket) med att en betydande del av trafiken på Lidingövägen kommer att kvarstå även efter öppnandet av Norra Länken. **Vägtrafikbullret kommer således att öka, inte minska.** 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?

Vi vill här även påminna om vad Hamnen medger i fallet Norvik – där de som motsatt sig en utbyggnad bor *betydligt* längre bort från hamnområdet än vad fallet är i Värtan-Frihamnen:

Landtransporterna kommer att öka på anslutande vägar och på järnvägen. De ökade transporterna på vägarna kan komma att upplevas som ökat buller trots att gällande riktvärden inte överskrids. (Se **Norviksdomen**, s 14.)

Vägtrafik är emellertid inte den enda störningskällan. Järnvägstrafiken, redan idag mycket störande för de boende, förväntas fördubblas om SHAB:s utbyggnadsplaner realiserar (se tabellen s 5 ovan). **I MKB för Värtahamnen-Frihamnen** skriver sökanden (s 105)

Landtransporter till och från hamnen kan orsaka höga bullernivåer på anslutande järnväg och vägnät. Miljö kvalitetsnormerna överskrids för närvarande utmed Valhallavägen bland annat p.g.a. att det är en vältrafikerad väg.

Man bör ha klart för sig att fordonsflödet på den västra delen av Valhallavägen uppgår till 52 000 fd/d – ungefär samma flöde som förväntas på Lidingövägen efter Norra Länkens öppnande.

Det stannar emellertid inte ens vid detta:

Buller av hamnverksamhet orsakas av lastning och lossning av fordon och konventionellt bulk gods, motorer på fartyg (inte minst de hjälpmotorer som är igång då fartygen ligger vid kaj), bilar, truckar och järnvägslok, buller från rangering av tågagnar och från fläktar på fartygen samt av däcken hos bilar och arbetsmaskiner. Vidare alstras buller vid tilläggningar och i samband med fartygsrörelser (vändningar) i hamnbassängen. □ tskilligt av detta buller är lågfrekvent, vilket försvårar dämpningen.

I Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd om hamnar 2003:7 anges att man bör

vara medveten om att lågfrekvent buller kan uppkomma från fartygens fläktar, hjälppaggat mm. Detta buller medför särskilda problem då störningen av lågfrekvent buller är mycket större. Lågfrekvent buller dämpas mycket sämre av en husfasad än buller med högre frekvens vilket innebär att bullernivån inomhus blir högre.

Avslutningsvis citerar vi ånyo sökanden Stockholms Hamnar AB, först i **Norviksdomen**, s 256:

Buller från fartygstrafik är ofta mycket lågfrekvent. Detta gör det svårt att med enkla medel isolera befintliga hus från sådant ljud. Till exempel skulle det krävas att glasavståndet i befintliga fönster ökades till över 300 mm för att man skulle få en märkbar förbättring i frekvenserna kring 40 Hz vilket är en vanlig ton hos hjälppaggat. Detta skulle i sin tur medföra att man var tvungen att göra fasaderna tjockare för att matcha de

djupa fönstren.

I ansökan om verksamhet vid Nybrokajen skriver sökanden:

Fönsteråtgärder i bostäder längs Nybroviken är enligt Hamnens bullerutredning den enda för Hamnens del praktiskt genomförbara åtgärden för att begränsa bullerstörningar i bostäder. För att klara en tillräcklig dämpning av lågfrekvent ljud görs dock bedömningen att det varken skulle vara tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt (> 10 000 - 15 000 kr per fönster) att vidta sådana åtgärder.

Hamnen har uppenbarligen inte tagit till sig Polluter Pays Principle – principen att *förorenaren* skall betala. Intresset för att säkerställa en god miljö för de boende är, milt talat, måttligt. Det måste antagas att Hamnens inställning gäller även boende i Hjorthagen, på Gärdeshöjden och på Lidingö.

Sökandens påståenden om den framtida bullersituationen efter en eventuell utbyggnad av Värtahamnen är således fullständigt felaktiga.

Vad som behövs för att närma sig det nationella målet är en *förbättring*, inte en *försämring*, av situationen för de boende i Hjorthagen och på Gärdeshöjden. Enligt **SNV:s allmänna råd om hamnar** bör verkets riktvärden för externt industribuller (**RR 1978:5**) tillämpas vad gäller buller från hamnverksamheten. (Det bör noteras att Stockholms Miljöförvaltning yrkar på dessa villkor för Södra Hammmarbyhamnen. Se **MF:s jänsteutlåtande 2010-01-19** om SHAB:s ansökningar för övriga hamndelar.) Där kan man vidare inhämta att

om ljudet innehåller ofta återkommande impulser såsom vid nitningsarbete, slag i transportörer, lossning av järnskrot etc. och innehåller hörbara tonkomponenter eller bådadera skall för den ekvivalenta ljudnivån ett värde 5 dBA-enheter lägre än vad som anges i tabellen tillämpas.

I PM avseende miljökonsekvensbeskrivning (se s 5 ovan) beskrivs först nuläget,

Tågtrafiken inom hamnområdet orsakar maximala ljudnivåer som medför att närboende, framförallt under nattperioden, kan exponeras för buller över riktvärdet. På Stockholmssidan berörs maximalt ca 1 700 boende och på Lidingösidan maximalt ca 800 boende av buller över riktvärdet 55 dBA maximal ljudnivå. Nollalternativet innebär att fler personer än idag riskerar exponeras för buller över riktvärdet.

Tågtrafiken på Värtabanan medför att boende vid Hjorthagen kan exponeras av maximala bullernivåer över riktvärdet. Även det ekvivalenta och maximala riktvärdet inom Nationalstadsparken överskrids av tågtrafiken.

därefter (på sidan 34) situationen efter utbyggnad (jmf sökandens uppgifter på sidorna 5 (tabell 1) och 6 (Tabellerna 1 och 2) om tågtrafiken idag och i framtiden):

Om tågtrafiken på Värtabanan skulle komma att öka till följd av planförslaget ökar även antalet maximala bullerhändelser, vilket skulle kunna orsaka ökad bullerstörning för boende i närheten av järnvägen.

Rangeringen av järnvägsvagnar ger upphov till slagljud och fartygens hjälpmaskiner och fläktar innehåller hörbara tonkomponenter. Därför bör alltså riktvärdena för ekvivalent buller under driftfasen skärpas med 5 dBA jämfört med riktvärdena för externt industribuller. Det behöver

knappast framhållas att Stockholms Hamnar AB vägrar godtaga dessa rimliga krav, förebärande att man inte har rådighet över andra aktörers agerande. Detta argument saknar emellertid giltighet. I dom rörande Kapellskärs hamn (målnummer M 6387-06) uttalar nämligen Miljööverdomstolen att inom hamnområdet, inklusive det vattenområde som utgör en del av hamnområdet (verksamhetsområdet), är dock bolaget, i enlighet med vad som sägs ovan om prövningens omfattning, ansvarigt för *samtliga olägenheter* som uppstår för omgivningen från verksamheten, d.v.s. även fartygsdriften. [vår kurs.]

Sökandens hänvisning (s 7 i överklagandet) till **domen den 22 december 2009 i M 8675-08** saknar följaktligen all relevans.

Vi vill i detta sammanhang även erinra om **Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6)**.

Vi kan inte annat än instämma med Hamnbolaget (Norviksdomen, s 311. Vår kursivering.):

I alla hamnprojekt finns betydande miljöproblem

5. Ansökan strider mot ett flertal miljömål.

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 miljö kvalitetsmålen utom Skyddande ozonskikt.

För kommunerna är fysisk planering kanske det viktigaste instrumentet för att kunna bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen. 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 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 kulturmiljö värden om miljö kvalitetsmålen 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. Sökanden hävdar i MKB, ss 103 – 105, att den sökta verksamheten inte kommer att försvåra möjligheterna att uppfylla miljömålen. Som framgår av Miljömålsrådets hemsida är det emellertid 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.]

Vi vill här erinra om en oberoende bedömning av läget. Den 23:e december 2009 rapporterade Elias Vänerlov, Sveriges Radio, följande:

Med bara en vecka kvar tills Stockholm blir miljöhuvudstad visar det sig att Stockholms län kommer att misslyckas med nästan alla miljömål som satts upp till 2020. Stockholm kommer inte att nå femton av sexton mål.

Bland de ouppnåeliga målen återfinns ”God bebyggd miljö”, vilket bl.a. innebär att trafikbullret skall minska. Målet kan inte uppnås även om ytterligare åtgärder sätts in.

6. Elanslutningen

Denna fråga har funnits på dagordningen i åtminstone 15 år. Den var även föremål för diskussion i hamnstyrelsen i slutet på 1990-talet; troligen gjordes i samband med detta en utredning. Trots detta och trots åratals klagomål från de boende har ingenting hänt. Detta är extra anmärkningsvärt med tanke på att Viking Lines färjor sedan länge har elanslutning i Stadsgården/Masthamnen. Sökanden presenterar i sitt överklagande de vanliga undanflykterna vad gäller elanslutning i Värtahamnen (några hundra meter från Värtaverket och det stora ställverket!), men nämner ingenting om Masthamnen. Detta obstruerande är totalt oacceptabelt; självfallet har Hamnen möjlighet att inom ett år erbjuda åtminstone rederierna med linjetrafik elanslutning i Värtahamnen/Frihamnen. Det handlar bara om god vilja – alternativt ett föreläggande.

Vi vill även hänvisa till Miljöprövningsdelegationens beslut av den 11 juni 2008. Där meddelas villkor för Nynäshamns Hamn AB (ett dotterbolag till Stockholms Hamnar AB):

Bolaget skall senast den 31 december 2010 utrusta samtliga kajplatser inom det tillståndsgivna hamnområdet med de tekniska anordningar som behövs för att samtliga fartygstyper som förväntas trafikera hamnen skall kunna erbjudas anslutning för matning av land-el.

Motsvarande villkor måste naturligtvis kunna läggas på verksamheten i Värtahamnen.

7. Den valda platsen

Utbyggnaden av pirarna och den därmed förbundna flyttningen av hela hamnverksamheten från land till dessa pirar innebär att det *de facto* handlar om en **ny verksamhet**, underkastad **Miljöbalkens** bestämmelse i **11 kap. 5 §**:

Tillstånd, godkännande eller dispens får inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds.

Faktum är, att sökanden ingenstans lyckas visa att den valda platsen är lämplig för verksamheten, så som erfordras enligt **MB 2 kap. 6 § 1 st**:

För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde skall det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet skall kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Även om domstolen skulle finna platsen lämplig, finns restriktioner. Beträffande de allmänna hänsynsreglerna i **MB kap 2** skriver Naturvårdsverket [kontakt: Camilla Frisch] i en samling frågor och svar, uppdaterad 2000-04-11, 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.

Det ovanstående framgår även av vad som meddelas i **2 kap 2 § i PBL**:

Planläggning skall, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten och med energi och råvaror skall främjas. Hänsyn skall tas till förhållandena i angränsande kommuner. Planläggning får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds.

Det föregående hänger intimt samman med en fråga vi tagit upp vid ett flertal tillfällen: avsaknaden av en strategisk miljöbedömning, SMB. I likhet med Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholm anser DLV att en strategisk miljöbedömning 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.

Att Värtahamnen utpekats som riksintresse betyder på intet sätt att en utbyggnad där är en lämplig åtgärd. Ett av problemen med Bo Malmstens utredning **Att hamna rätt** är, att den inte tar ett samlat grepp i form av en SMB, utan utgår från ett Stockholmsperspektiv. Östra mellansverige har ett flertal hamnar med utnyttjad eller medelst blygsamma insatser lätt utökad kapacitet, nämligen Norrköping, Oxelösund, Södertälje, Kapellskär och Gävle. Av dessa ingår Norrköping, Kapellskär och Gävle i Birgerssons lista över förslag till strategiska hamnar. Oxelösund har för inte så länge

sedan utvidgat verksamheten med trafik Åbo-Oxelösund-Travemünde och kommer den dag Ostlänken passerar Nyköping/Skavsta att ha ett utomordentligt gynnsamt läge. I **Norviksdomen**, s 295, förespråkar Team Lines ett utökat samarbete mellan hamnarna på ostkusten och menar att Södertälje hamn ganska snabbt och lätt skulle kunna byggas ut rejält. Den värdefulla marken i Värtan-Frihamnen-Loudden skulle då kunna utnyttjas för ett högkvalitativt strandnära boende på en anständig exploateringsnivå.

Av det ovanstående och av vad vi anfört under punkt 2 ovan framgår att **sökandens påstående att Värtan-Frihamnen skulle vara det enda möjliga valet vilar på lösan sand.**

8. Ekonomin i projektet

Det är inte nog med att sökanden inte visat att den nya *platsen* för verksamheten är lämplig, man har inte heller visat att projektet uppfyller rekvisitet i **MB 11 kap. 6 §**:

En vattenverksamhet får bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

Sökanden hanterar i själva verket denna fråga på ett synnerligen lättvindigt sätt. På sidan 32 i ansökan av den 4 maj 2007 skriver man, utan skynten av motivering, att

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

Här är uppenbarligen en betydligt djupare analys av nöden. En dylik visar något helt annat: i själva verket torde hela projektet – utbyggnaden av pirarna såväl som den därav möjliggjorda och avsedda exploateringen av området för bostads- och kontorsändamål – komma att innebära en mycket betydande belastning för Stockholms skattebetalare. Detta framgår klart av **tjänsteutlåtande 2009-12-09** från Stockholms Exploateringskontor och Stockholms Hamn AB. Projekten Valparaiso och Södra Värtan, vilka beskrivs i väsentligen likalydande ordalag, sägs vara mycket komplicerade och utbyggnaden uppges vara förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer. Mer precis sägs, i kort sammanfattning:

Den antagna höga exploateringsgraden (området förutsätts inrymma *minst* 30 st Hötorgsskrapor) har ännu inte prövats i någon nämnd, tidsmässiga förskjutningar får stora ekonomiska konsekvenser, konjunkturförändringar kan försämra de ekonomiska förutsättningarna, bullerfrågan är avgörande för möjligheten att bygga bostäder i Södra Värtan och ger därmed mycket stort utslag på projektets nettonuvärde, transporter av farligt gods till och från Louddens oljehamn kan komma att innebära restriktioner för byggandet längs Södra Hamnvägen, halten föroreningar i marken är delvis mycket hög, o.s.v.

Även under de mest optimistiska antaganden finner Exploateringskontoret att hela projektets nettonuvärde (för en total investeringskostnad om 5.900 mnkr) uppgår till blygsamma 50 mnkr; de något mer pessimistiska (d.v.s. mer realistiska) scenarierna leder till en förlust på 700 mnkr. Man gör här klokt i att erinra sig en gemensam egenskap hos stora projekt: de överskrider *alltid* budget (se prof Bent Flyvbjergs forskning) – ibland (som bl.a. Norra Länken) med flera hundra procent.

Till det föregående skall läggas kostnaden för själva sjöfartsverksamheten: 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 ; om all färjetrafik inkluderades låg utsläppskostnaden på ungefär 215 mnkr. Att siffrorna inte är lägre idag framstår som uppenbart. Ändå drivs dessa fartyg, till skillnad mot kryssningstrafiken, med förhållandevis lågsvavlig olja. Om även kryssningsfartygens utsläpp tas i beaktande, torde kostnaden bli åtskilliga tiotal miljoner högre. Detta bör jämföras med Stockholms Hamnars 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.)

Om samtliga kostnader beaktas torde man finna att hamnverksamheten ger ett *företagsekonomiskt överskott*, men att den *samhällsekonomiska vinsten är blygsam eller troligen negativ*. Ekonomiska argument för hamnverksamhet (i nuvarande eller planerad omfattning) i Värtan och Frihamnen saknas således.

Ytterligare miljö- och olyckskostnader uppkommer vid de fortsatta godstransporterna på land. Detta gäller såväl landsvägstransporter som transporter på järnväg. I frånvaro av hamnverksamhet skulle Värtabanan befrias från godstrafik. Detta skulle underlätta och förbilliga exploateringen av Norra Stationsområdet (merkostnaden för att skydda bostäderna från järnvägsolyckor har på kort tid stigit från tidigare angivna 500 miljoner till ungefär 1 miljard), undanröja motståndet mot byggandet av lokaler för högre utbildning och forskning i Albanoområdet och ge en allmän miljöförbättring i Kungliga Nationalstadsparken. Samtidigt skulle det ge möjlighet att använda banan för kollektivtrafikförsörjning av den nya stadsdelen i Värtahamnen/Frihamnen/Loudden. Hamnbolaget önskar, av lätt insedda skäl, bortse från dessa risker och kostnader, men sanningen 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. Sökandens begäran att hamngenererade, men utanför hamnområdet pågående, aktiviteter inte skall beaktas, måste därför lämnas utan avseende.

Vi kan således konstatera att den tunga fartygstrafiken ger upphov till stora kostnader, vilka inte bestrids av rederierna - kostnader vilka flerfalt överstiger såväl Stockholms Hamnar AB:s intäkter av färje- och kryssningstrafiken som företagets nettovinst. Rederierna – och i viss mån Stockholms Stadshus AB - tar hem intäkterna, men låter stockholmarna och de skärgårdsboende stå för kostnaderna. Med den sökta utbyggnaden kommer dessa problem att ytterligare förvärras. Därtill kommer att det av hamnutbyggnaden möjliggjorda kontors- och bostadsbyggandet med största sannolikhet blir en rejäl förlustaffär.

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

9. Nyskapade konflikter

Det framgår klart av **Hamnens miljökonsekvensbeskrivning** att den planerade utbyggnaden kommer att ytterligare försämra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsmålen (jmf punkt 5 ovan). Men det stannar inte vid detta: för att genomdriva planerna yrkar staden/Hamnen 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 dylikt.

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

Det stannar emellertid inte vid detta. Skälet till SHAB:s utbyggnadsplaner är ju att staden planerar att bygga bostäder på den friställda marken. 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 Hammens rätt att störa - ”hamnverksamheten var ju där först”. Det är mycket svårt att tro att bostadsrättshavare, vilka betalat mångmiljonbelopp för sina lägenheter (för ett par år sedan utbjöds takvåningen i ett nybyggt hus vid änden av Öregrundsgatan för 12 eller 13 miljoner ...) kommer att nöja sig med detta besked. 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.

10. Sammanfattning

Vi har i nio punkter bemött sökandens påståenden. Våra bemötanden är grundligt motiverade med ordentligt angivna referenser. Slutsatsen är fullständigt klar:

1. Hamnen är fellokaliserad. Redan befintlig hamnverksamhet är synnerligen miljöstörande och skadlig för de boende inom ett stort område. Verksamheten motverkar ett närmande till miljö kvalitetsmålen. Därtill kommer att verksamheten inte är samhällsekonomiskt effektiv. Det bästa vore därför att utlokalisera hamnen. Ett flertal alternativa platser finns i Stockholm-Mälardalsregionen.
2. Den sökta vattenverksamheten är helt fel väg att gå. Den skulle ytterligare förvärra dagens problem och dessutom för mycket lång tid låsa fast staden i en olämplig struktur. Den planerade bebyggelsen i kombination med utbyggda pirar och ökad hamnverksamhet kommer att ge upphov till långvariga och svåra konflikter mellan näringsliv och boende.

E.u.

Claes Trygger
Tekn dr, v ordf DLV
Artillerigatan 78
115 30 STHLM