

Till Regeringen, Miljödepartementet

Överklagande av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut att avslå Djurgården-Lilla Värtans Miljöförenings (DLV) överklagande av Stockholms byggnadsnämnds beslut 2009-10-19 §20 att antaga detaljplan för Värtapiren m.m. i stadsdelen Ladugårdsgärdet.

Bakgrund

Stockholms stad och dess helägda bolag Stockholms Hamnar AB planerar stora förändringar i hamnområdet Värtan-Frihamnen. Aktörerna önskar dels möjliggöra en betydande ökning av hamnverksamheten, dels få till stånd ett omfattande bostadsbyggande i området. Önskemålen är oförenliga: den tid är längesedan förbi, då tung industriverksamhet kunde ses som förenlig med en god boendemiljö. Planerna

- står i direkt motsättning mot flera av de nationella och regionala miljömålen
- drabbar ett stort antal boende i Hjorthagen och på Gärdeshöjden
- bygger från början in en konflikt mellan näringslivet och de blivande hyresgästerna och bostadsrättshavarna i området
- strider mot den ansats till nationell hamnstrategi som kommer till uttryck i prof Bengt-Owe Birgerssons utredning **SOU2007:58 Hamnstrategi - strategiska hamnader i det svenska godstransportsystemet** (ä.k.s. **Hamnstrategiutredningen**)

Våra invändningar enligt ovan utvecklas närmare i vårt överklagande till Länsstyrelsen i Stockholms län; se **Bilaga 1**.

Vi önskar vidare komplettera innehållet i ovan nämnda bilaga med det som anförs i Stockholms miljöförvaltnings skrivelse till TallinkSiljaAB (**Bil 2.1**), ssk sid 2, och en närboendes redogörelse för dagens verklighet (**Bil 2.2**).

Vidare vill vi erinra om läget vad gäller de nationella miljömålen. 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.

Länsstyrelsen har i beslut 2009-12-18 (**Bilaga 3**) avslagit Djurgården-Lilla Värtans Miljöskydds-förenings överklagande av Stockholms kommunfullmäktiges beslut av den 19:e oktober 2009 att antaga detaljplan och MKB för Värtapiren. Vi menar att Länsstyrelsens beslut är felaktigt. Denna vår uppfattning grundas dels på Länsstyrelsens instruktion, dels på att Länsstyrelsen uppenbarligen missuppfattat vissa sakförhållanden.

Begäran till Regeringen

Vi hemställer att Regeringen måtte undanröja Länsstyrelsens beslut och således ogiltigförklara Stockholms kommunfullmäktiges beslut av den 19 oktober 2009.

Motiveringar

1. Staden hänvisar i en PM till **MKB för tillståndsansökan** för verksamheten enligt miljöbalken. Vi vill inledningsvis betona att det inte föreligger någon miljödom som medger en utbyggnad av Värtapiren och utfyllnad av delar av Värtabassängen.

Staden anger att denna PM avseende miljökonsekvensbeskrivning (**MKB**) till detaljplan har tagits fram till utställningen av detaljplanen för fastigheten Casablanca 1 m.m. (Värtapiren). Syftet är att tydliggöra vilka miljökonsekvenser som uppkommer av ett genomförande av denna detaljplan.

- 1.
2. PM:en ska också komplettera **tillstånds-MKB:n** som togs fram till hamnens tillståndsansökan och tillsammans utgör dessa två dokument en fullständig **plan-MKB**.
- 3.
4. Vi finner så stora brister i **MKB** för hur staden anser att miljön drabbas av utbyggnad av Casablanca 1 m m (Värtapiren), vilket framgår av invändningar i våra skrivelser, att vi anser att nämnda **MKB** ej kan godkännas.

2. I Förordning (2007:825) med länsstyrelseinstruktion står under rubriken Uppgifter

1.

2 § Länsstyrelsen ska verka för att nationella mål får genomslag i länet samtidigt som hänsyn ska tas till regionala förhållanden och förutsättningar.

Länsstyrelsen ska utifrån ett statligt helhetsperspektiv arbeta sektorsövergripande och inom myndighetens ansvarsområde samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser.

Länsstyrelsen ska främja länets utveckling och noga följa tillståndet i länet samt underrätta regeringen om dels det som är särskilt viktigt för regeringen att ha vetskap om, dels händelser som inträffat i länet.

Länsstyrelsen ska vidare ansvara för de tillsynsuppgifter som riksdagen eller regeringen har ålagt den. Förordning (2008:1346).

3 § Länsstyrelsen har bland annat uppgifter i fråga om

- 1. yrkesmässig trafik, körkort och trafikföreskrifter,
- 2. livsmedelskontroll, djurskydd och allmänna veterinära frågor,
- 3. regional tillväxt,
- 4. infrastrukturplanering,
- 5. hållbar samhällsplanering och boende,
- 6. energi och klimat,
- 7. kulturmiljö,
- 8. skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar,
- 9. naturvård, samt miljö- och hälsoskydd,
- 10. lantbruk och landsbygd,
- 11. fiske,
- 12. social omvårdnad,
- 13. jämställdhet, och

- 14. integration.

•

Länsstyrelsen skall således enligt sin instruktion

- verka för att de nationella miljömålen får genomslag i länet
- samordna olika samhällsintressen (t.ex. näringsliv och boende)
- ha tillsyn över hållbar samhällsplanering och boende.

Beslutet att avslå Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings överklagande innebär att Länsstyrelsen sätter sig över sagda instruktion.

2.

3. Missuppfattningar

I motiveringen för beslutet anför Länsstyrelsen att

containertrafiken flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklas och att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen och Frihamnen.

Verkligheten är emellertid att Miljödomstolen i dom den 10:e december 2009 (Mål nr M 2190-07) avslagit Hamnens ansökan om utbyggnad i Norvik strax norr om Nynäshamn och att den avveckling av Louddens oljehamn, som initierades för över 10 år sedan, tycks ha gått i stå: något avvecklingsbeslut föreligger fortfarande inte, trots att oljehamnen enligt tidigare beslut skulle vara avvecklade senast 2011-12-31. Den 17:e december 2009 fattade i stället hamnstyrelsen beslutet att arrendeavtalet med oljebolagen på Loudden skall förlängas till 2016-12-31 med möjlighet till ytterligare tre års förlängning.

Vad den sista punkten i citatet anbelangar (fördelningen av kryssningstrafiken) kan vi bara konstatera att inte heller Masthamnen utgör ett lämpligt kajområde: boende i närheten har vid upprepade tillfällen klagat över lågfrekvent (dBC) fartygsbuller.

Vidare skriver Länsstyrelsen i sin motivering att

Landtransporterna till och från hamnen avses i huvudsak gå via Norra Länken med minskade bullerstörningar för de boende som följd.

Än en gång skiljer sig verkligheten dramatiskt från Länsstyrelsens beskrivning: Norra Länken går i öppet läge från ridhuset vid Storängsvägen, 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. Vidare blir den skyltade hastigheten på Norra Länken 70 km/tim till skillnad mot dagens hastighetsbegränsning 50 km/tim på Lidingövägen. Trafikflödet på länken förväntas bli betydligt större än dagens flöde på Lidingövägen; dessutom räknar Vägverket 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.

Vi vill här även påminna om vad Hamnen medger i fallet Norvik – där motståndarna till 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 domen, s 14.)

Vägtrafik är emellertid inte den enda störningskällan. Järnvägstrafiken, redan idag mycket störande för de boende, förväntas fördubblas om SHAB:s utbyggnadsplaner realiseras. (Under 2009 trafikerades Värtapiren av c:a 70.000 järnvägsvagnar, d.v.s. i genomsnitt 200 vagnar per dygn.) 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 däckens hos bilar och arbetsmaskiner. Vidare alstras buller vid tilläggningar och i samband med fartygsrörelser (vändningar) i hamnbassängen. Åtskilligt 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, hjälppaggregat 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, denna gång 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 hjälppaggregat. Detta skulle i sin tur medföra att man var tvungen att göra fasaderna tjockare för att matcha de djupa fönstren.

Länsstyrelsens uppfattning om den framtida bullersituationen efter en eventuell utbyggnad av Värtahamnen är således fullständigt felaktig.

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. 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.

Rangeringen av järnvägsvagnar ger upphov till slagljud och fartygens hjälpmaskiner och fläktar innehåller 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 uttalar nämligen Miljööverdomstolen (se Norviksdomen, s 264) 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.)

Vi vill i detta sammanhang även erinra om Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6), vilka biläggs som **Bilaga 4**.

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

”I alla hamnprojekt finns betydande miljöproblem.”

Frågan är, varför Stockholms stad (och Länsstyrelsen) önskar förvärpa problemen i Hjorthagen och på Gärdeshöjden medelst en otidsenlig planering.

Länsstyrelsen hänvisar i sitt beslut till det dokument - **Att hamna rätt** (Bo Malmsten, 2005-08-31) - som ligger till grund för Hamnens s.k. Vision 2015 (och därmed även för Stadens och Hamnbolagets fortsatta planering). Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening riktade i skrivelse 2005-12-11 skarp kritik mot såväl utredningens förutsättningar och antaganden som mot dess resonemang och slutsatser. Vår skrivelse bifogas som **Bilaga 5**.

Länsstyrelsen stöder sig i sitt beslut även på följande märkliga skrivning i **Stockholms översiktsplan** (bil 2, s 14-15):

Hamnens unika läge i staden och regionen gör platsen intressant som navet för stadens samlade transporter. Värtan-Frihamnen skulle kunna utvecklas mot ett logistikcentrum. På detta sätt skulle delar av all den lokala distributionen kunna samordnas i en punkt där järnväg, väg och vatten möts. Hamnen har goda resurser i och med sitt geografiska läge, sina byggnader och sin mark.

Stycket innehåller inga meningsfulla sakupplysningar, bara tom retorik:

- På vilket sätt är läget unikt, bortsett från att det ligger i slutet av en 90 km lång, besvärlig inseglingsled – en led som man avser att delvis spränga bort för att kunna ta in världens största kryssningsfartyg till Stockholm!? Exempelvis gör Hutchison Port Holdings (det företag som övertagit containerhanteringen i Frihamnen) följande uttalande i Norviksdomen (s 313-314):
 - Vidare, från ett rederis perspektiv, orsakar passagen genom skärgården och avståndet från de större farlederna i Östersjön väsentligen ökad transporttid och ökade kostnader.
- I åtminstone 15 år har SHAB i omgångar hävdad att området *skulle kunna* utvecklas mot ett logistikcentrum. Att ingenting hänt på denna tid torde ge en indikation på realismen i påståendet. Formuleringen måste i själva verket ses som uttryck för ett rent önsketänkande. Vi vill här även peka på den avslutande panelens uttalande vid det i **Bilaga 5** refererade seminariet "Stockholm Gateway" den 9 sept 2005 :
 - Sven Inge Nylund (RTK), Bosse Sundling och Hans Ekström under ledning av trafikutskottets ordförande Claes Roxberg avfärdade planerna [på att Stockholm skulle kunna förvandlas till ett transportnav för Norden]. Paneldeltagarna var eniga om att målsättningen med hänsyn till miljöbelastning och infrastruktur var helt orealistisk, och att de skisserade planerna därför måste omarbetas i grunden.
- Vad innebär ”delar av all den lokala distributionen”? En procent? Fem procent? Något annat? Utsagan saknar fullständigt innebörd.
- Den sista meningen i citatet ur **ÖP** är den i sammanhanget mest bisarra: stadens och hamnens planering innebär ju att hamnen avhänder sig sin mark och sina byggnader och i stället flyttar ut på de i stor utsträckning nybyggda pirarna! Detta innebär dessutom att hela

projektet egentligen bör betraktas som 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.

Inte heller har sökanden 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.

I själva verket torde hela projektet 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 (**Bilaga 6**; endast ett mindre antal av utlåtandets 39 sidor bifogas). Projekten Valparaiso och Södra Värtan beskrivs i väsentligen likalydande ordalag. Projekten sägs vara mycket komplicerade och utbyggnaden är 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 – ibland (som exempelvis Norra Länken) med flera hundra procent.

Långt mer relevant än översiktsplanens floskler är den omständigheten att Bengt-Owe Birgersson inte utpekar Stockholms hamnar (men väl Kapellskärs hamn, även den tillhörande SHAB), som strategiskt intressanta.

Sant är förvisso, som Länsstyrelsen skriver i beslutet, att Värtahamnen av Sjöfartsverket utpekats som riksintresse. Sant är emellertid också, att hamnområdet ligger i närområdet till det överordnade riksintresset Nationalstadsparken. Fråga uppkommer därför om huruvida hamnverksamheten, med dess avgaser, buller och ljusstörningar, riskerar att skada detta överordnade intresse. Vi kan inte finna att denna fråga beaktats i miljökonsekvensbeskrivningen; kanske har Miljödepartementet svaret?

Vi vill slutligen återkomma till den kritik vi formulerade i **Bilaga 5**: att Värtahamnen utpekats som riksintresse betyder på intet sätt att en utbyggnad där är en lämplig åtgärd. Ett av problemen med Bo Malmstens utredning är, att den inte tar ett samlat grepp i form av en strategisk miljöbedömning, SMB, utan utgår från ett stockholmsperspektiv. Östra mellansverige har ett flertal hamnar med outnyttjad eller 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 nyligen 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.

Sammanfattning och yrkande

Sammanfattningsvis finner Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening att

- MKB är alltför bristfällig i beskrivningen av konsekvenserna av en utbyggnad av Casablanca 1
- Länsstyrelsen i det fattade beslutet inte fullgör sitt uppdrag enligt **Förordning (2007:825)**, §§ 2 och 3
- större delen av Länsstyrelsens motivering för beslutet att avslå vårt överklagande bygger på felaktigheter, missförstånd och okunnighet om sakförhållandena.

–

Vi hemställer att Regeringen därför måtte undanröja Länsstyrelsens beslut och således ogiltigförklara Stockholms stadsfullmäktiges beslut av den 19:e oktober 2009 att antaga detaljplan för Casablanca 1 (Värtapiren).

E.u.

Claes Trygger, Tekn Dr, v ordf DLV
Artillerigatan 78
115 30 Stockholm

Bilagor: 1, 2.1, 2.2, 3, 4, 5 och 6

