

## **Bebygg inte Stockholms sista större hamnområde**

Enligt den nya strategin för Stockholms hamnar, som tagits fram av stadsledningskontoret i Stockholm, skall allt gods och all oljehantering tas bort från Värtan, Frihamnen och Loudden inom en snar framtid. Man avhänder sig alltså möjligheten till omlastning direkt från energisnål sjöfart till Stockholms tätbefolkade centrala delar. Förutom passagerartrafiken som blir kvar blir där bostäder och kontor mm. Någon allsidig belysning av tänkbara konsekvenser i ett längre tidsperspektiv har inte presenterats.

Under en dryg tioårsperiod har vi byggt bort större delen av det som genom århundraden varit den viktigaste förutsättningen för Stockholms utveckling, möjligheten att försörja citykärnan sjövägen på ett energisnålt sätt. Detta trots att hoten om energibrist blivit allt tydligare och att miljö- och hälsoproblem är viktiga politiska frågor. Det blir inte bättre av att det finns farhågor att gränsen är nådd när det gäller köpviljan för de mycket dyra lägenheter det blir fråga om på dessa svårsanerade områden.

Värtahamnen, Frihamnen och Loudden är det enda kvarvarande större hamnområdet centralt i Stockholm. Sannolikheten är stor att de förr eller senare kommer att upplevas som nödvändiga för försörjning särskilt av Stockholms centrala delar. Mycket snart kan det visa sig att våra politiker gjort ett katastrofalt misstag genom att bebygga i stort sett samtliga Stockholms hamn- och sjönära industriområden. Dominansen av långtradartransporter på landsväg är kanske bara en historisk parentes. Järnväg är kanske inte alltid ett alternativ.

Huvudparten av godset avses att flyttas till en ny hamn Norvik nära Nynäshamn. Den och andra hamnar i Stockholms närområde behövs säkert. Men de ligger alla på väl stort avstånd för att betjäna Stockholms tätbebyggda delar dit en stor del av godset skall. Det är svårt att tro att vi i framtiden kommer att anse det rimligt att köra tungt gods som sand, sten cement, kol, pellets mm som flytande bränsle och konsumtionsvaror genom Stockholms omland och förorter till centrala Stockholm när det kunnat tas direkt dit sjövägen.

En grundsten i långsiktig hållbarhet för Stockholm bör vara att skapa möjlighet för olika utvecklingsscenarioer för strategiskt viktiga ytor och funktioner som Stockholms hamn- och småindustriområden och inte låsa upp dem med kontors- och bostadsbyggande i den omfattning som planeras. När t ex sandupplaget vid nordvästra Kungsholmen upphörde ökade antal lastfordon genom världsarvet Drottningholm, genom de västra förorterna och över Tranebergsbron med 20 000 lastbilar per år. Det betyder en tung lastbil var 5-10 minut under vardagar. Ökningen av CO2 utsläpp, buller och andra störningar vid flyttning av varje enskild verksamhet blir naturligtvis inte så stor, men sammantaget blir den betydande. Det verkar dock som om ingen vill se detta.

EU:s vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" har tagits fram eftersom lastbilstrafiken på Europas vägar är nära sammanbrott på grund av trängsel, föroreningar och andra störningar. Den förutspår att allt mer gods kommer att lastas om till mindre fartyg ute i de stora hamnarna i Europa för frakt direkt till hamnar med omlastningsmöjlighet nära slutkonsumenterna. Redan nu kommer mindre containerfartyg till Frihamnen från Rotterdam, Bremerhafen med kläder, elektronik mm. Östersjöregionen är den näst snabbast växande marknaden i världen. Containertrafiken växer med drygt 24% per år.

Vi vet att förr eller senare kommer Stockholms strategiska strandlägen att behövas. Blir det inte för hamn- och industriverksamhet så blir det för andra ändamål som absolut behöver vattenkontakten eller det magnifika läget. En dag framstår det kanske som nödvändigt att finna ett paradläge likt Sydneyoperans för en monumentalbyggnad för något idag totalt okänt ändamål. Vad vet vi? Av tidigare erfarenheter vet vi däremot att om det då inte finns utrymme och utvecklingsmöjlighet för strategiskt viktiga funktioner så kan vi tvingas till olyckliga rivningar och utfyllnader av vattenytor.

För att bygga de nya bostäder som Stockholm så väl behöver behövs en kraftfull satsning på att skapa attraktiv urban miljö i nya lägen. Var det är mest lämpligt att bygga måste ses i ett regionalt perspektiv. Att bebygga resterande hamnområden för att realisera höga markvärden kan bli en rejäl återvändsgränd i nuet pga kostnaderna och för framtiden pga olyckliga lösningar och ingrepp i natur och kulturvärden. Med arkitektoniska medel kan nytt värde skapas på nya platser med färre olägenheter.

**Brist på flexibilitet och utvecklingsmöjligheter för strategiska funktioner innebär ett hot mot kultur- och naturvärden.**

**Stockholms gynnsamma läge vid vatten måste utnyttjas bättre för att avlasta vägtrafiknätet och minska energiåtgången. Kanske kommer i framtiden varje stadsdel i Stockholm att anses behöva egen hamn med rejält tilltagna omlastningsytor.**

Kerstin Westerlund  
Ordförande Samfundet St Erik