

Bebygg inte Södra Värta hamnen

Vi står inför att exploatera det sista större hamnområdet i närheten av Stockholms stadskärna. Detaljplaner för fastigheterna Bristol 1 och Stralsund 1 i södra Värtahamnen har varit ute på remiss och skall beslutas inom kort. Det finns långt framskridna planer att också Frihamnen och Loudden skall bebyggas. Någon allsidig belysning av konsekvenserna i ett längre tidsperspektiv har inte presenterats.

Det är ju märkligt och ohistoriskt att Stockholm inte planerar för att i framtiden kunna dra bättre nytta av sitt gynnsamma läge vid vatten för att avlasta vägtrafiknätet och minska energiåtgången. Detta trots att hoten om energibrist blivit allt tydligare och att miljö- och hälsoproblem är viktiga politiska frågor. 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 sker dessutom under en period med stark utveckling av mindre fraktfartyg för frakt direkt till omlastningsterminaler nära slutkonsumenterna. Detta 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.

Dominansen av långväga transporter på landsväg är kanske bara en historisk parentes. Järnväg är kanske inte alltid ett alternativ. Mycket snart kan det visa sig att vi gjort ett katastrofalt misstag när vi bebyggt i stort sett samtliga Stockholms hamnområden och sjönära industritomter. 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. Sannolikheten är också stor att ytorna för omlastning och distribution direkt intill hamnens kajer behöver ha samma storlek som dagens terminaler för vägburet gods inne i land.

Alternativ är hamnarna i Gävle, Kapellskär, Södertälje, Nynäshamn och den i Nynäshamns grannskap planerade hamnen Norvik. De är säkert ändamålsenliga när det gäller att försörja Mellansverige, men de ligger alla på väl stort avstånd från 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 från hamnar utanför Stockholm med långtradare genom förorter och innerstad via omlastningsterminaler långt in i land till olika innerstadsdestinationer när det kunnat tas sjövägen direkt till innerstaden.

En grundsten i långsiktig hållbarhet för Stockholm bör vara att skapa möjlighet för olika utvecklingsscenarier 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. Motsvarande effekter blir det om asfaltverket vid Hornstrand och andra liknande verksamheter inte får fortsätta att verka i sjöläge. 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. I den poängteras behovet av att utveckla godstrafik med fartyg för att minimera vägtransporterna. 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 omlastningsterminaler så nära slutkonsumenterna som möjligt. Redan nu kommer mindre containerfartyg till Frihamnen från Rotterdam, Bremerhafen med kläder, elektronik mm. Troligen kommer denna typ av frakter att öka väsentligt. Östersjöregionen är den näst snabbast växande marknaden i världen. Containertrafiken t ex växer med drygt 24% per år. Kanske kommer i framtiden varje stadsdel i Stockholm att anses behöva egen hamn med rejält tilltagen omlastningsmöjlighet.

Vi vet inte vilka behov som uppstår i framtiden av dessa strategiska strandlägen. En dag framstår det kanske som nödvändigt att finna ett parläge för en monumentalbyggnad likt Sidneyoperans eller för regering, riksdag och departement. Det kan vara något idag helt okänt. Däremot vet vi av tidigare erfarenheter att flexibilitet i strategiska lägen är en nödvändig förutsättning för att i framtiden slippa olyckliga rivningar och utfyllnader av vattenytor. Skall dessa hamnområden någon gång bebyggas för annat än sitt ursprungliga ändamål så skall det vara för ändamål som absolut behöver vattenkontakten och det magnifika läget. Bebyggelsen måste då formas för att utgöra en värdig

och spännande front mot vattnet. De industrihistoriska minnesmärkena måste sparas. Den nu föreslagna mastodontbebyggelsen för bostäder och kontor motsvarar inget av dessa krav.

För att bygga de nya bostäder som Stockholm så väl behöver behövs en kraftfull satsning på, att i samarbete mellan alla Stockholms kommuner, skapa ny urban miljö med en attraktivitet som kan mäta sig med innerstadens. Att bebygga resterande hamnområden för att realisera höga markvärden kan bli en rejäl återvändsgränd både i nuet pga kostnaderna och för framtiden pga olyckliga låsningar. Med bl a 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. Det är de politiska besluten om stadsplaneringen i stort som skapar förutsättningarna för att kommande behov kan tillgodoses och hur historiska och konstnärliga värden i stadsmiljön kan bevaras, förädlas och utvecklas.

Kerstin Westerlund
Ordförande Samfundet St Erik