

OLOF NELSON

Postadress
Hammarby Allé 3
120 32 Stockholm

Mob 0705 40 80 50

NACKA KOMMUN	
2007-04-30	
Dnr
Dpl

Stockholm 2007-04-26

34

9174

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden
KFKS 496/2003 214
Planenheten
Nacka Kommun
131 81 Nacka

c/c Kungl Djurgårfsförvaltningen
Länsstyrelsen i Sockholms län
Nationalstadsparken
Räddningsverket
Sjöfartsverket
Stockholm Stad

Synpunkter på planförslaget
DETALJPLAN FÖR DEL AV SICKLAÖN 37:41, FINNBODA PIRAR
NACKA KOMMUN

Bifogat ingives mina synpunkter gällande rubricerat planförslag som fn är utställt.

Inlagan kommer att kompletteras inom ca en vecka.

Jag anhåller också om anstånd till 2007 05 18 för att ytterligare utveckla grunderna för de anförda synpunkterna. Jag hemställer att per brev till min postadress ovan erhålla Nacka kommuns svar i fråga om begärt anstånd.

Med vänlig hälsning

Olof Nelson

Ägare av fastigheter i Nacka kommun

OLOF NELSON

Postadress
Hammarby Allé 3
120 32 Stockholm

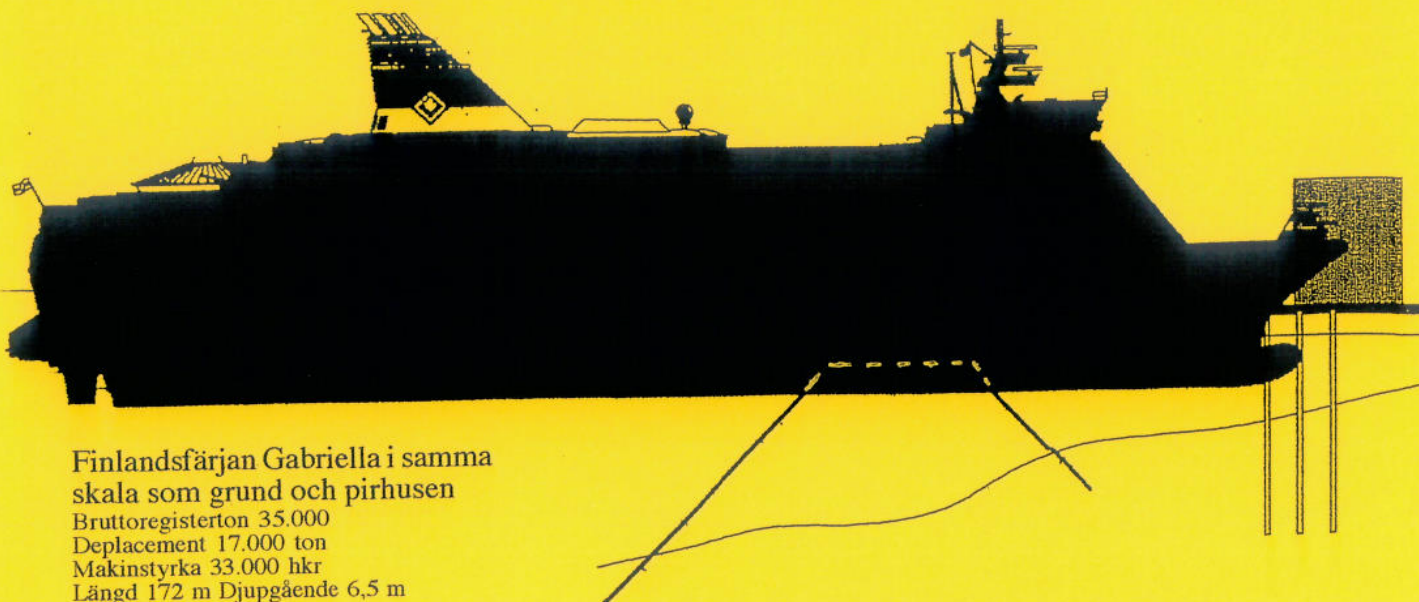
Stockholm 2007-04-26

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden
KFKS 496/2003 214
Planenheten
Nacka Kommun
131 81 Nacka

c/c Kungl Djurgårfsförvaltningen
Länsstyrelsen i Sockholms län
Nationalstadsparken
Räddningsverket
Sjöfartsverket
Stockholm Stad

Synpunkter på planförslaget DETALJPLAN FÖR DEL AV SICKLAÖN 37:41, FINNBODA PIRAR NACKA KOMMUN

- **Föreslaget grund ger inte avsett skydd för bostäder på pirarna**
 - Stora fartyg kan gå rakt igenom grundet och krossar bostadshusen
 - En kollision medför mycket allvarliga konsekvenser för de boende med 100-tals döda och skadade
 - Byggbolagets beräkningar bygger på subjektiva antaganden utan stöd i verkliga förhållanden eller teknisk erfarenhet.
 - Byggbolaget påstår att ett stort fartyg stoppas 7 meter innan det kolliderar med husen - I praktiken ingen säkerhetsmarginal !
- **Föreslaget grund strider mot Miljöbalkens och Plan & Bygglagens krav på säkerhet för människors liv och hälsa. Utan god säkerhet tillåter inte lag att pirhusen byggs.**



Finlandsfärjan Gabriella i samma skala som grund och pirhusen
Bruttoregisterton 35.000
Displacement 17.000 ton
Makinstyrka 33.000 hkr
Längd 172 m Djupgående 6,5 m

Skyddgrund med krönbredd 15 meter
Grundet ligger ca 3 m under vattenytan. Rasvinkel ca 45 grader
Grundets mitt ligger endast 30 meter från pirhusen.
Pirhusens loftgång ligger i kant med piren och husens fasader 4 m in från pirens kant., Pirens höjd är ca 2 meter över vattenytan.
Bostadshusen i 4 våningar rymmer 77 lägenheter. 200 - 300 boende.
Pirarna står på pålar som ett fartygs bulb krossar och husen rasar.

**Synpunkter på planförslaget
DETALJPLAN FÖR DEL AV SICKLAÖN 37:41, FINNBODA PIRAR
NACKA KOMMUN**

Med anledning av det utställda planförslaget får undertecknad fastighetsägare i Nacka anföras.

1. ALLMÄNT OM PLANFÖRSLAGET

1.1 HEMSTÄLLAN

Jag hemställer att

- det utställda planförslaget förkastas eller i vart fall visas åter till Planenheten vid Nacka kommun för erforderlig omarbetning med beaktande av vad nedan påpekas.
- Miljö- och stadsbyggnadsnämnden inte skall tillåtas besluta att planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan och att en Miljökonsekvensbeskrivning sålunda skall göras och ingå i ett utställt detaljplaneförslag enligt vad som krävs enligt lagregler då det som här är fråga om en anläggning som medför risker för människors liv och hälsa.
- Kommunfullmäktige inte ska att ge Miljö- och stadsbyggnadsnämnden delegation att anta eller eljest besluta om rubricerade detaljplanen eller del därav.

1.2 GRUND FÖR HEMSTÄLLAN

Grund för hemställan gällande planförslaget är främst att detta omfattar en byggnation vars gestaltning och utförande står i strid med

- gällande bestämmelser för riksintresset som enligt Miljöbalken gäller för Stockholms sjöinfart och den omsorg om stadens stränder som kommer i uttryck i Stockholms byggnadsordning, strandskyddsbestämmelser och hänsyn till närheten till nationalsstadsparken och de förutsättningar för utbyggnad som fastställdes i det sk Kvalitetsprogrammet för Sicklaön och de krav och synpunkter som framställts av en rad remissinstanser under den inledande planeringsprocessen samt förslaget innebär.
- allvarliga konsekvenser om ett fartyg kolliderar med bostadshuset eftersom det nu anlagda skyddsgrundet inte är dimensionerat och utfört på sådant sätt att det ger erforderligt skydd för att större fartyg kan genomträngning och passera grundet samt kollidera med bostadshuset på pirarna.

1.3 OM PLANFÖRSLAGET

1.3.1 Synpunkter på planförslaget avser främst

- A. Gestaltning och lämplighet
Gestaltning och lämplighet av den föreslagna byggnationen av bostadshus på pirar ute i vattnet vid Stockholms sjöinfart.
- B. Bristande säkerhet
De allvarliga konsekvenserna om fartyg kolliderar med bostadshuset eftersom det anlagda skyddsgrundet är helt otillräckligt dimensionerat för att hindra större fartyg att kollidera med och krossa bostadshuset på pirarna.

1.3.2 Planförslaget är i allt väsentligt det samma som tidigare har redovisats. Det utställda planförslaget överensstämmer i allt väsentligt med de förslag som tidigare har redovisats för byggnation i strandområdet vid fd Finnboda Varv. Den enda skillnaden av betydelse är att ett skyddsgrund av det slag som Stiftelsens Stolta Stad år 2001 initierade med förslag att anläggas som ett skydd mot större fartygs påsegling av pirhusen numera är anlagt. Förslaget, som förutsatte att skyddsgrundet skulle ges erforderliga dimensioner för att ge adekvat skyddsförmåga, stöddes kort därpå bl av Sjöfartsverket.

Flertalet av de synpunkter som tidigare har anförts av olika remissinstanser gällande den föreslagna byggnationen har således fortfarande full och aktuell relevans.

Nacka kommun döljer i textmaterialet till föreliggande detaljplaneförslag med undvikande, och även med direkt oriktiga, uppgifter de risker som finns, de påpekanden om dessa risker som redan gjorts av olika remissinstanser och de lagregler som de facto förbjuder ett utförande som det föreslagna.

Inte minst den långa handläggningstiden för planärendet - nu snart 10 år - och det omfattande materialet bidrager till svårighet att i detaljplaneförslaget genomskåda oriktigheter och försöken att dölja verkliga förhållanden. Det finns därför anledning att repitera vad tidigare anförts från Nacka kommun själv och från olika remissinstanser med gjorda uttalanden som fortfarande har oförändrad relevans för det i allt väsentligt oförändrade planförslaget.

Det finns också anledning att särskilt notera att Nacka kommun i föreliggande förslag inte har beaktat väsentliga synpunkter och krav som olika remissinstanser redan har framfört. Planförslagets text ger istället en direkt oriktig eller missvisande bild av verkliga förhållanden och av vad remissinstanserna har anfört.

1.3.3 Genomgång av vad remissinstanser har anfört

Yttranden och synpunkter gällande den aktuella byggnationen har lämnats vid tidigare skeden i planerings- och förberedelseprocessen för den aktuella byggnationen. Det gäller bla från detaljplaneförslaget för Sicklön, det sk Kvalitetsprogrammet, behandlingen i Miljödomstolen och de inlagor som olika sakkunniga lämnat till denna behandling.

Flera av remissinstanserna har alltifrån början motsatt sig byggnation av bostadshus på pirar ut i vattnet av planarkitektoniska och gestalningsmässiga skäl.

Flera tunga instanser har också ifrågasatt skyddsgrundets förmåga att hindra att större fartyg kan kollidera med bostadshuset och begärt att grundets stabilitet, hållfasthet och styrka skall redovisas på sådant sätt att full säkerhet föreligger att grundet verkligen har den skyddsfunktion som påstås och erfordras. Detta krav har också ställts i ett föreläggande från Miljödomstolen, vilket dock aldrig har kommit att besvaras på korrekt sätt.

Miljödomstolen, som i dom tillåter bl a anläggandet av det nu anlagda skyddsgrundet, har inte berört eller ens försökt att ta ställning till huruvida grundet har förmåga att hindra stora fartyg att passera detta och kunna kollidera med pirhusen. Domen ställer inte några krav på grundets storlek, styrka, stabilitet hållfasthet, utförande, material eller skyddsförmåga. Domen nämner syftet med grundet men innebär endast ett tillstånd att anlägga det grund som sökanden yrkat få tillstånd att anlägga.

Miljödomstolen har sålunda överhuvudtaget inte prövat grundets påstådda förmåga att ge skydd mot större fartygs kollision med bostadshuset på pirarna. Denna prövning anstår således att göra i samband med beslut om föreslagen detaljplan och bygglov för bostadshuset på pirarna.

Det har, som närmare förklaras nedan, ännu idag inte visats att grundet har sådan skydds-

funktion som erfordras. De tekniska beräkningar som redovisats för Miljödomstolen och som nu ingår i utställningsmaterielet bygger på subjektiva och overifierade antaganden utan förankring i verkliga förhållanden eller skeppstekniska erfarenheter.

Nacka kommun har i planförslagets material antingen valt att förbise eller möjligen inte ha förstått dessa förhållanden och brister i de beräkningar som HSB lämnat.

En närmare översikt av vad som redan tidigare har framkommit med kommentarer och förklaringar gives nedan.

Noteringar av väsentliga ståndpunkter från tidigare skeden i planeringsprocessen.

<u>År</u>	<u>Fas</u>	<u>Inlagor mm från</u>
PLANPROCESSEN		
1997	Planförslag för Sicklaön	Hård exploatering av Sicklaöns norra strand. Man tillät spränga bort Bagarberget innan planförslag vunnit laga kraft.
	- Samråd	Folkstorm mot Nacka kommuns ambition att omvandla Sicklaöns strand till en ny betongförort.
1999	Kvalitetsprogram för Nackas norra kust	Programmet framtvingades av den hårda kritik som från många håll riktades mot Nacka kommuns planförslag. Jfr Länsstyrelsens värdetext 1991 01 30. Kvalitetsprogrammet visade en mindre hårdhänt exploatering och vann uppskattning från Länsstyrelsen , Stockholm Stad och många remissinstanser.
		<u>Nacka kommun angav</u> att byggnationen skulle ske med hänsyn till intentionerna i lag om Strandskydd och Riksintresset för Kulturminnesvården. Byggnaderna skulle inte dölja eller dominera natur, vegetation och bergsbranterna.
		Kort efter Programmets presentation valde Nacka kommun att glömma dess intentioner och återgick till de hårdexploaterade planförslag som det nu visade är ett av.
1999	Förslag Sicklaön 37:41	Program för detaljplan presenterades och många sakkunniga ifrågasatte hård exploatering, alltför dominerande byggnation nära stranden och det lämpligheten att bygga bostäder på pirar.
2000	Detaljplaneförslag -Samråd 2000	Många remissinstanser invände mot stora avvikelser mot Kvalitetsprogrammet, den åter hårda exploateringen och mot det olämpliga att bygga bostäder på pirar liksom i skuggläge nedanför bergsbranten mot stranden.

Länsstyrelsen

Gestaltning Östra Hamnplan med massiv byggnation ifrågasätts.

Förkastningsbranten mot farleden och Djurgården skall framträda mer tydligt.

Ej beaktat i planförslag 2007

Kranbana och stapelbädd skall bevaras

Ej beaktat i planförslag 2007, Redan rivet !

Sjöfartsverket

Den strandnära bebyggelsen löper stor risk att bli påseglad av stora fartyg med oöverskådliga konmsekvenser.

Flytta utsatt bebyggelse längre in på kajen alt ordna påseglingsskydd utanför kajerna (med tillräcklig skyddsförmåga).

Ej beaktat i planförslag 2007, som visar ett skyddsgrund som saknar förmåga att hindra stora fartyg att kollidera med pirhusen.

Miljö- & Stadsbyggnad föreslog att ett signalsystem skulle installeras för att varna om fartyg kolliderar med bostadshusen på pirarna (sic!) och menade att ett skyddsgrund skulle bli för dyrbart.

Stockholm Stad Stadsbyggnadsnämnden

Den föreslagnabebyggelsen är alltför kompakt i området närmast vattnet, bla mht Stockholms inlopp är ett område av riksintresse för kulturminnesvärde som gränsar till Nationalstadsparken. Stockholm Stad och Nacka har tidigare haft gemensam syn på hur miljön bör värnas genom att behålla grönska och inte skymma de karaktäristiska naturliga sluttningarna

Ej beaktat i planförslag 2007

2001 Efter samrådet

Stiftelsen Stolta Stad

ingav skrivelse 2001 06 12 till Nacka kommun bla med påpekanden gällande

- Det olämpliga att bygga bostäder på pirar.
- Risken för påsegling med statistik över sådana olyckor i Stockholmsområdet
- Möjliga tekniska skyddsåtgärder och jämförelse med hur skyddsbehov löst på andra håll
- Planförslagets konflikt med Kvalitetsprogrammet för Sicklaön, Riksintresset mm
- Möjlighet att nyttja kajer för förtöjning av fartyg för att skapa en levande miljö med anknytning till tidigare verksamheter.
- Den alltför höga exploateringsgraden i det strandnära området.
- Olämpligheten att förlägga lekplatser och daghem invid kajer.
- Avsaknaden av lokaler för småföretag, verksamheter och affärer skapar ett dött sovstadsområde.
- Bevarandet av minnen från Varvsepoken

Mycket lite av detta har beaktats i planförslag 2007.

MILJÖPRÖVNING

2001 Miljödomstolens
prövning

Exploatören HSB yrkade hos Miljödomstolen om tillstånd för vattenbyggnadsarbeten bl a för att anlägga ett

- två nya pirar för att på dessa uppföra radhusbebyggelse i två gånger två våningar
- ett grund utanför bostadspirarna

2002- 04

HSB ingav konsultutredningar redovisande de tilltänkta åtgärderna, dessas miljöpåverkan och grundets påstådda förmåga att hindra större fartyg att kollidera med bostadspirarna.

Konsultutredningen anger att dess beräkningar bygger på subjektiva antaganden (om hur ett fartyg bromsas av ett grund i form av en sprängstensvall) utan förankring i verkliga förhållanden eller erfarenheter.

2002- 04

Stiftelsen Stolta Stad ingav med stöd av Finnboda Varvs fd tekniska avdelning utredning visande att det av HSB föreslagna skyddsgrundet saknar förmåga att hindra stora fartyg att passera genom grundet och kollidera med pirhusen med mycket allvarliga konsekvenser. HSBs konsulter har mot detta inte förmått visa att grundet har den erforderliga skyddsförmågan.

2005 Miljödomstolens
dom 2005 01 28

Domen ger tillstånd att anlägga två nya pirar samt ett grund utanför dessa.

Miljödomstolen har inte berört eller ens försökt att ta ställning till huruvida grundet har förmåga att hindra större fartyg att passera detta och kunna kollidera med pirhusen.

Domen ställer inte några krav på grundets storlek, styrka, stabilitet hållfasthet, utförande, material eller skyddsförmåga. Domen nämner syftet med grundet men innebär endast ett tillstånd att anlägga det grund som sökanden yrkat få tillstånd att anlägga.

Miljödomstolen påpekar i sitt föreläggande 2004 08 02 (aktbil 61) att det saknas redovisning för beräkning av grundets hållfasthet. Någon beräkning som visar att grundet har den påstådda förmågan att stoppa ett större fartyg har inte heller därefter eller ännu (2007 april) redovisats. Av HSBs konsulter visade beräkningar bygger fortfarande på subjektiva och overifierade antaganden som är helt avgörande för den (oriktiga) slutsats beräkningarna ledertill.

Sammanfattningsvis kan noteras att Miljödomstolen huvudsakligen lagt vikt vid frågor gällande miljöstörning, utsläpp, ljud och buller under den tid anläggningsarbeten pågår och endast i ringa grad uppmärksammat Miljöbalkens krav rörande säkerhet och skydd för liv och hälsa efter det att pirhusen har uppförts. Miljödomstolen har med den sammansättning den haft i ärendet inte heller haft kompetens för frågor som kräver skeppstekniska insikter.

Miljödomstolen har inte heller angivit några krav på skyddsgrundets egenskaper, funktion eller skyddsförmåga.

FÖRNYAT PLANFÖRSLAG 2007

2007 Utställningsmaterial

Förslag till ny detaljplan visar hus på två pirar utanför stranden med i allt väsentligt samma utförande som visats i planförslagen från år 2000.

Förslaget visar bostadshus på pirarna i form av 4-våningslimpor och inte radhus i två gånger två våningar som är förutsatt i Miljödomstolens dom.

Förslaget förutsätter att det nu anlagda skyddsgrundet utanför bostadspirarna har sådan skyddsförmåga att stora fartyg säkert hindras att passera grundet och kollidera med bostadshusen på pirarna.

Inte något material som lagts fram under planeringsarbetet eller domstolsprövningen har visat att skyddsgrundet har sådana förmåga.

De skeppstekniska beräkningar som Stiftelsen Stolta Stad tidigare har ingivit till Miljödomstolen samt det material som jag nu redovisar bekräftar att det nu anlagda skyddsgrundet saknar förmåga att hindra stora fartyg att kollidera med bostadshusen på pirarna.

Utställningsmaterialet innefattar ett flertal oriktiga uppgifter vilket belyses i huvudtexten till detta yttrande.

1.3.4 Administrativa frågor

Ang Miljöpåverkan

I planförslaget anges utan angivande av grund att Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden saknar möjligt att med laga verkan fatta sådant beslut varför jag hemställer att sådant beslut inte ska fattas och om så ändå sker eller har skett hemställer jag att beslutet undanröjes mot bakgrund av vad här anförts.

Påståendet att planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan vad gäller fråga om liv- och säkerhet är uppenbart grundlöst utifrån vad nedan redovisas gällande de allvarliga risker som här är fråga om med en anläggning som medför betydande miljöpåverkan genom risker för människors liv och hälsa. Av detta följer att en Miljökonsekvensbeskrivning skall göras som redovisar risker och konsekvenser av sådant skadefall som, särskilt med hänsyn till gdet föreslagna grundets bristande skyddsförmåga, inte kan uteslutas. En sådan Miljökonsekvensbeskrivning skall ingå i detaljplaneförslaget enligt vad som krävs enligt Miljöbalkens regler då det är fråga om en anläggning som kan medföra väsentliga risker för människors liv och hälsa.

Ang Delegering av beslut

I planförslaget anges att Miljö- och stadsbyggnadsnämnden hemställer till Kommunfullmäktige att ge Miljö- och stadsbyggnadsnämnden delegation att anta detaljplanen för del av Sicklaön 37:41, Finnboda pirar.

Jag hemställer att nämnda delegering inte ska tillåtas.

Planförslaget strider på fundamentala grunder mot gällande lagbestämmelser och krav och synpunkter som flera tunga remissinstanser framfört liksom

Demokratiska grundprinciper och anständighet talar därför starkt för att Nacka kommunfullmäktige tar politiskt ansvar för beslutet och inte delegerar bort ärendet till en nämnd vars ledamöter saknar eget ansvar mot väljarna och också tillräcklig styrka för att inte fatta ett sådant beslut som ledande politiker i kommunfullmäktige förväntar att nämnden skall tillhandahålla istället för dem själva.

1.4 UTSTÄLLNINGSMATERIALET

I utställningsmaterialet ingår en Tjänsteskrivelse 2007 02 19 från Planheten vid Nacka kommun. Dnr KFKS 496 / 2003 214 Projekt 9174.

Denna skrivelse innehåller flera oriktiga eller i vart fall direkt missvisande uppgifter som förtjänar att påpekas.

Sid 1 (4) nx

Texten anger

Bostadsbebyggelsen på pirar prövades då bla mot riksintresset för kulturminnesvården och kommunens Kvalitetsprogram för Nackas norra kust samt riksintresset för kust- och skärgård, farled och Nationalstadsparken.

Kommentar

Någon sådan prövning har aldrig skett och det har inte varit möjligt att från Nacka kommun erhålla något material som visar att sådan prövning har skett. Inte heller är känt hur den i så fall gått till.

Det skall anmärkas att flera tunga remissorgan bla Stockholm Stad och Djurgårsförvaltningen-Nationalstadsparken anmält starka invändningar mot den tänkta bebyggelse. Detta söker Nacka kommun fortfarande förringa eller fördölja.

Sid 2 (4) x

Texten anger

En skyddsbestämmelse infördes för bostadshusen på pirar. Bestämmelsen, som villkorade bygglov för pirhusen, var utformad i samråd med Länsstyrelsen efter önskemål från Sjöfartsverket.

Kommentar

Texten synes antyda att det skulle finnas någon form av godkännande från angivna myndigheter att bygga bostäder på pirar. så är inte fallet. Det är oriktigt. Dessa myndigheter har ställt frågor och krav gällande grundet, vilka aldrig har besvarats !

Sjöfartsverket skrivelse 2001 10 08 Dnr 0406-0023198

Sjöfartsverket har i samråd med Länsstyrelsen motsatt sig den lösning med uppförande av två nya pirar med bostadshus och förordar alt

1. Byggnaderna flyttas längre in på kajerna
2. Pirarna breddas så bygganderna står minst 20 meter från den sida som kan träffas vid påsegling.
3. Påseglingsskydd - skyddande grund.

Sjöfartsverket skrivelse 2004 04 21 Dnr 0406-02-25096

Den tekniska redovisning som gjort i Miljödomstolen är inte tillfyllest, beaktar inte konsekvens av större fartyg, hur långt innanför grundet ett fartygs överhängande stäv kan nå, otillräckligt att utgå från högsta fart med 5 knop när fartgränsen är 7 knop. Man bör också se på dimensioneringen av pirarna. (Aldrig gjort) Att bygga på grundet ytterligare är bästa sätt eliminera påseglingsrisken.

Sjöfartsverkets påpekanden har inte beaktats.

Länsstyrelsens skrivelse 2001 10 31, beteckn 18452-2001-51116

Anger att det är frågan om att bygga två nya pirar för radhusbyggnad i två våningar.

Det har sedan kommit att gälla betydligt utökad bostadsbyggnad.

Sjöfarten i området är av riksintresse. Om bostäder byggs på pirar finns påtaglig risk att detta intresse skadas då alltför stora risker för människors liv och hälsa uppkommer.

Länsstyrelsen anser även efter ha tagit del av sökandens riskanalyser att det finns väsentlig risk för människors hälsa. Verksamheten får då endast bedrivas om det finns särskilda skäl. Länsstyrelsen finner inte att sådana har redovisats.

Den senare frågan har ännu inte varit föremål för prövning.

Nacka Brandförsvaret har i tjänsteskrivelse 2004 04 21, Dnr 14, 2004, 171 ställt ett antal frågor om hur sökandebolaget har gjort beräkningarna för att visa att grundet hindrar fartyg att passera.

Frågorna har aldrig besvarats.

Länsstyrelsens skrivelse 2004 05 05, beteckn 531-2004-26790

Efter samråd med Nacka brandförsvaret och Sjöfartsverket finner Länsstyrelsen att sökandebolaget inte tillfredställande redovisat beräkningarna för grundets utformning och riskerna för att stora fartyg kör in i bostäderna.

Länsstyrelsen anser att grundet bör stoppa även de största fartygen och att dimensioneringen bör vara 7 knop och ej 5 knop.

Länsstyrelsens påpekanden har inte beaktats eftersom inga beräkningar har redovisats som visar att grundet har den skyddande förmåga som bla Länsstyrelsen finner nödvändigt.

Länsstyrelsen anger att tillåtligheten bör bedömas i förhållande till de bostäder på pirarna som grundet är till för att skydda och inte i förhållande till hela utbyggnaden av bostäder inom Finnboda Varvs område.

Sid 2 (4) nx
Texten anger

Det krävs en miljödom för att avgöra om och hur ett påseglingsskydd är möjligt att åstadkomma.

- Kommentar** Formuleringen är missledande, eftersom den ger intryck att miljödomen skulle ge svar på hur grundet skall vara utformat, dimensionerat och konstruerat för att ge avsedd skyddsfunktion. Det korrekta är att det krävs en miljödom för att få tillstånd till de vattenbyggnadsarbeten som krävs för att anlägga grundet.
- På sista raden sid 2(4) konstateras att HSB nu anlagt grundet. Det är korrekt, men detta betyder inte att det anlagda grundet har förmåga att hindra stora fartyg att kollidera med pirhusen.
- Sid 3 (4) ö**
Texten anger Då påseglingsskyddet i form av ett grund som nu är genomfört och säkerheten därmed tillgodosedd kan planarbetet med Finboda pirar fortsätta.
- Kommentar** Denna formulering visar ett fundamentalt missförstånd. Nacka kommun påstår, eller säger mot bättre vetande, att säkerheten var tillgodosedd. Miljödomstolens dom betydde inte annat än att tillstånd gavs för att anlägga grundet. Domen innebär inte att domstolen prövat och funnit att grundet har erforderlig skyddsförmåga.
- Sid 3 (4) x**
Texten anger Under rubriken 'Detaljplanens huvuddrag' anger Nacka kommun. Då påseglingsskyddet nu finns i form av ett grund behöver detta inte säkerställas genom bestämmelse i detaljplanen.
- Kommentar** Det må vara korrekt att det i detaljplanen inte behöver säkerställas att ett grund finns. Detaljplanen måste dock kräva att det anlagda grundet verkligen har erforderlig förmåga att hindra att även stora fartyg med säkerhet hindras att kunna kollidera med pirarna.
- Detta har ännu inte visats av något material som framlags, vare sig i Miljödomstolen eller i samband med planarbetet.
- I det fall det inte kan visas att grundet verkligen har erforderlig skyddsförmåga skall enligt hänsynsreglerna i Miljöbalken och i Plan och Bygglagen åtgärden inte få utföras och en säker lösning väljas. Enda säkra lösning är att avstå från att bygga bostadshus på pirarna.
- Texten anger** Planförslaget innebär att två bostadslängor i 4 våningar förslås uppföras på pirarna.
- Kommentar** Miljödomstolen har angivit att det är frågan om att på pirarna bygga radhus i två gånger två våningar. Det var alltså inte alls fråga om bostadslängor när Miljödomstolen gav sitt tillstånd.

Sammanfattning

Sammantaget konstateras att Miljödomstolens dom inte innebär att det anlagda grundets skyddsförmåga har prövats och än mindre att grundets förmåga i detta avseende har befunnits tillräckligt eller "blivit godkänt". Inget framlagt material har visat att grundet har den påstådda förmågan att hindra stora fartyg att kollidera med pirhusen.

Det ankommer nu på Nacka kommun att i planprocessen fastställa huruvida grundet har den påstådda skyddsförmågan. Om detta inte med säkerhet kan visas kan Nacka kommun inte besluta om förliggande detaljplaneförslag med bostäder på pirarna.

2. SYNPUNKTER PÅ GESTALTNING OCH LÄMPLIGHET

2.1 ALLMÄNT OM PLANERING OCH PRÖVNING

Historiskt är Stockholm sedan närmare ett årtusende en sjö- och hamnstad. Hamnen har stor betydelse för huvudstaden, skärgården, regionen, riket och för den växande sjöfarten i Östersjön som följer av den nya geopolitiska utvecklingen i vår del av Europa. Dessa självklara förutsättningar för hamnens verksamhet är befästa i att hamnen, som enligt författning är sk Allmän hamn, är ett riksintresse och liksom farleden in till Stockholms Ström också är riksintresse enligt Miljöbalken (3:8). Stockholms hamn har sedan landets inträde i den Europeiska Unionen också TEN-status.

Sjöfarten är viktig för näringslivet med alla slag av godshantering i hamnen och för en ständigt expanderande passagerartrafik i linje- och kryssningssjöfarten. Anknytningen till vatten och sjöfart utgör också en dominerande del av stadens karaktär och ger den dess särart som turist- och sjöstad. Stockholms hamn och dess verksamhet har således i allra högsta grad allmänintresse och skall därmed främjas före enskilda intressen som på något sätt riskerar att nu eller framledes göra intrång på detta allmänna intresse. Jfr Miljöbalken 3 kap 10 §.

Stockholms hamn och sjöinfart med kajer, stränder, fartyg och hamnverksamheten utgör också en viktig del av stadens och regionens kulturhistoria och stadsvärden. För att värna om strandområdena och vattenrummet måste de starka kommersiella krafterna som gör anspråk på de strand- och kajnära områdena balanseras med intressen som värnar om kultur- och naturvärden. Planering måste med stor insikt väga hänsynen till olika intresser och verka för att bästa möjliga teknik brukas för att skapa en god och säker miljö för en hållbar utveckling.

Syftet med planering är att förbereda sig för framtida händelser, såväl sådana som kan vara resultat av egna, eller andras, åtgärder eller sådana som inte styrs av mänsklig påverkan. Miljöbalkens regelverk avser att främja en hållbar utveckling innebärande att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Regelverket bygger bl a på tillämpning av principerna i de sk hänsynsreglerna och ambitionen att tillämpa bästa möjliga och säkraste teknik.

Med en klok och framsynt planering bör lärdom tas av historien för att i möjligaste mån undvika inte bara framtida miljöfaror utan också konflikter som kan uppkomma med konkurrerande intressen. Den fysiska samhällsutvecklingen är fylld av tydliga exempel på hur samhällsplaneringen misslyckats med att i förväg förstå och vidtaga åtgärder för att undvika sådana konflikter. När de har uppkommit eller upptäckts framstår de ofta som överraskande, stora, svåra, eller som oöverstigliga. Tillrättställandena orsakar betydande kostnader och eftergifter.

Ett obetänkt uppförande av kompakterad bebyggelse och anläggningar av art och sort som till sin natur har inneboende konflikter med befintlig struktur, kultur- och naturvärden är vanliga i våra storstäder. Bostadsbyggnation som tillåtits tränga nära industrier, motorleder, flygfält, hamnar och skeppsvarv och sedan bildar hot mot dessa verksamheter är exempel på otillräcklig framsynthet och misslyckad planering. Milslånga bullerstaket som klyver våra samhällen är tydliga vardagsexempel på senkomna eftergifter till följd av oförständig och bristfällig samhällsplanering.

Stor respekt bör visas behovet av skyddsdistans mellan verksamheter av olika slag. Framtida behov av expansion måste beaktas i planering och tillståndsprövning så att inte befintliga värden skadas av framtida expansion och investeringar.

En omdömesgill och riktig tillämpning av gällande regelverk, främst i Miljöbalken och Plan och Bygglagen är grundläggande för att framtida problem av berört slag skall undvikas.

2.2 FRAMTONING OCH ANPASSNING TILL OMGIVNING

Konflikt med Strandskydd, Riksintresse och Kvalitetsprogram

Den planerade byggnationen av stora byggnader för bostäder inom området Finnboda Varv strider mot syftet med strandskydd, mot Riksintresset för kulturminnesvården för Nackas norra kust som detta beskrivs i Miljöbalken samt mot vad som uttryckligen anges i det Kvalitetsprogram som Nacka Kommunfullmäktige har antagit.

Riksintresset

Planförslaget strider mot Strandskyddet trots att området tidigare har varit bebyggt för annat ändamål än som nu föreslås. Den planerade byggnationen på områdets östra del strider mot de fastlagda riktlinjerna i Kvalitetsprogrammet och mot nämnda skyddsbestämmelser.

Kvalitetsprogrammet anger att bebyggelsen i området skall tillåta att bergsbranterna att framträda och att byggnaderna inte skall dölja terrängens olika nivåer. Detta kan inte betyda annat än att berget skall kunna ses ända från fot till krön från farleden och från Djurgården. Bostadspirarna och den täta, höga och storskaliga bebyggelsen på östra hamnplan bryter starkt mot områdets karaktär och bör helt utgå. De tre tänkta höghusen skymmer till stor del den dramatiska bergsbranten bakom husen som utgör en viktig del av naturen i området. Husens form och arkitektur har intet gemensamt med en varvsmiljö och raderar ut den karaktär som Kvalitetsprogrammet beskriver.

Kvalitetsprogram

Nacka Kommuns arbete med nya detaljplaner för de stora fd industriområdena på Sicklaön, dvs Saltsjöquarn, Danvikshem, Finnboda Varv och Tre Kronor avbröts då de framlagda planförslagen befanns leda till en alltför stark förtätning och en byggnation i med strid mot lag om Strandskydd och Riksintresset för kulturminnesvården samt som innebar att stora delar av områdets natur och karaktär doldes och förvanskades. Flera remissinstanser, bla Stockholm Stad och Länsstyrelsen fordrade väsentliga förändringar i planförslaget. Nacka Kommun beslöt då att ta fram ett utredningsmaterial som skulle beskriva områdets karaktär och de krav som borde ställas på det färdiga planförslagen för Sicklaön. Utredningen, som Nacka Kommun gjorde utom den ordinarie planprocessen, benämndes Kvalitetsprogram för Nackas norra kust gick ut på remiss. De synpunkter som lämnades på Kvalitetsprogrammet var till väsentliga delar positiva och uttryckte uppskattning för den lägre exploateringen, avsikten att respektera Strandskydd och Riksintresset för kulturminnesvården genom att avstå från standnära bebyggelse, hög exploateringsgrad och stora sammanhängande huskroppar som skulle komma att dominera vyn av området från farleden, från Djurgården och Nationalstadsparken.

Nacka Kommun har nu i förslaget till Detaljplan för Finnboda Varv valt att bortse från väsentliga delar av det Kvalitetsprogram som Nacka Kommunfullmäktige har beslutat att gälla.

Stockholm Stad och Länsstyrelsen i Stockholms Län har i yttranden till Nackas detaljplan

särskilt noterat att den i det inledande arbetet gällande planen för Sicklaön och Kvalitetsprogrammet rått stor enighet mellan dessa och Nacka Kommun i grundvärderingar och avgörande frågor. Såväl Stockholm som Länsstyrelsen har uttryckt stark förvåning över den brist på respekt som planförslaget visar med den föreslagna bebyggelsens kompakthet och avvikelserna från vad som konstaterats lämpligt med hänsyn till Riksintresset och närheten till Nationalstadsparken.

Den del av Detaljplanen som nu gäller den östra delen av Finnboda utgör en total avvikelse mot vad som fastlagts för Finnboda Varv enligt Kvalitetsprogrammets riktlinjer.

För en engagerad iakttagare är det en gåta att Nacka Kommun driver Detaljplaneförslaget för Finnboda Varv i strid mot Kvalitetsprogrammet för Nackas norra kust samt med en så massiv okänslighet för de synpunkter som kommit fram och mot de klara deklARATIONER från både sakkunniga och grannkommuner, inte minst från Stockholm Stad, som anfört att den nu planerade byggnationen på Sicklaön strider mot Kvalitetsprogrammet och Riksintresset för kulturminnesvården samt inte minst utgör ett mycket graverande intrång i Nationalstadsparkens kringmiljö. Förvåningen kring detta väcker frågor vilka krafter som driver Nacka kommunens till att vilja missförstå sitt uppdrag från väljarna och föredraga att främst tillmötesgå exploatörernas intressen.

2.3 GESTALTNING OCH ANPASSNING TILL OMGIVNINGEN

Bostadshus på pirar ute i vattnet saknar förankring i Stockholms byggnadsordning och arkitektur och har inte någon som helst idé-mässig anknytning till den tidigare varvsverksamheten eller den typ av byggnader, flytdockor etc som tidigare fanns på platsen. Byggherrens avsikt med att bygga bostäder på pirar betingas av ambitionen att nå en hög exploatering av området och hög lönsamhet.

En väsentlig del av särarten hos Stockholm och Nackas här aktuella del är just närheten till vatten, såsom är fallet vid Finnboda. Den upplevelse detta ger utgörs av gränsen och gränslandet mellan land, strand och den fria vattenytan. När bebyggelse, och särskilt dominerande byggnader, placeras ända fram till strandlinjen eller kajkanten förintas mycket av den upplevelse som ett områdes närhet till vatten ger. Att eliminera själva strandlinjen med tunga byggnader står därför i direkt kontrast till själva tanken att skapa en närhet till vattnet.

Den föreslagna byggnationen av bostäder på pirar ut i vattnet saknar förankring i områdets historia, är förfulande och saboterar upplevelsen av bostäder vid en strand.

3. SYNPUNKTER PÅ BRISTANDE SÄKERHET

3.1 LAGBESTÄMMELSER

Miljöbalken och Plan och Bygglagen har som främsta uppgift att skydda människor och miljö för allvarliga skador. De allmänna hänsynsreglerna i Miljöbalken och portalparagrafen i Plan och Bygglagen anger explicit att en anläggning inte får ske om det medför skaderisk för människor eller miljö samt att annat utförande skall väljas om sådana risker finns och inte kan undvikas.

I de fall osäkerhet finns gällande allvarliga risker skall säkerhet främjas enligt den grundläggande regel som är utgångspunkten för lagstiftningen: In dubio pro reo - eller med vardagsspråk - Tag det säkra före det osäkra. Detaljplaneförslaget bygger på det motsatta synsättet, nämligen chanstagnation, okunskap eller i strid mot bättre vetande !

De planerade pirhusen är placerade och utformade så att betydande risk finns att 100-talsmänniskor kan dödas och skadas om ett större fartyg kolliderar med pirarna. Det nu anlagda skyddsgrundet har helt otillräcklig dimension för att hindra en sådan olycka. Den planerade byggnationen i kombination med det otillräckliga skyddsgrundet strider därför mot fundamentala krav i nämnda lagstiftning. Detaljplaneförslaget skall därför inte tillåtas komma till utförande och i vart fall inte utan att ändamålsenliga ändringar först genomföres.

3.1.1 Miljöbalken

Miljöbalkens regelverk avser att främja en hållbar utveckling innebärande att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Detta omfattar också krav på en säker miljö. Regelverket bygger på tillämpning av principerna i de sk hänsynsreglerna och ambitionen att tillämpa bästa möjliga teknik. I sagda hänseenden sammanfaller Miljöbalken med grundläggande syften i Plan och Bygglagen.

- 1 kap 1§ p1 anger att människors hälsa och miljö skall skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan orsak.
- 3§ anger att i fråga om verksamhet som kan orsaka skada eller olägenhet för människors hälsa eller andra intressen som skyddas enligt miljöbalken tillämpas utöver denna även bestämmelser i annan lag.
- 2 kap 2§ anger att alla som bedriver eller avser bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.
- 2 kap 3§ anger alla som bedriver eller avser bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik.
- 2 kap 8§ anger att alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälps.
- 2 kap 9§ anger att om en verksamhet eller åtgärd befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön, även om sådana skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått vidtas som krävs enligt miljöbalken, får verksamheten bedrivas eller åtgärden vidtas endast om det finns särskilda skäl.

- 3 kap 8 § Mark och vattenområden som är särskilt lämpade för anläggningar för . . osv, kommunikationer skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjadets av sådana anläggningar.
I detta mål är fråga om säker sjöfart i farleden till Stockholm Ström.
Område som är av riksintresse för anläggningar som avses ovan skall således skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjadets av anläggningarna, dvs här farleden.
- 3 kap 10 § Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet eller den fysiska miljön i övrigt.
- 11 kap 6 § anger att för vattenverksamhet gäller de grundläggande bestämmelserna bla om portalparagrafens hänsynsregler och att vattenverksamhet skall vara samhälls-ekonomiskt motiverad. Detta uttrycks med att vattenverksamhet endast får tillåtas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av denna.

3.1.2 Plan o Bygglagen

Plan o Bygglagen ställer otvetydiga krav på att byggnader och byggnadsverk som uppföres eller anlägges skall erbjuda en god, säker och hållbar livsmiljö för människorna.

- 1 kap 1 § anger att dessa krav gäller all planläggning av mark, vatten och byggande.
- 2 kap anger att mark- och vattenområden skall användas på sätt de är lämpade för samt att företräde skall ges till sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning samt att bestämmelserna i 3 och 4 kap i Miljöbalken skall tillämpas. Se ovan gällande 3 kap 8 § samt 3 kap 10 §.
- 2 kap 4 § anger att inom område med sammanhållen bebyggelse skall bebyggelsemiljön utformas med hänsyn till behovet av:
 - p1 skydd mot uppkomst av spridning av brand samt trafikolyckor och andra olyckshändelser,
 - p4 trafikförsörjning och god trafikmiljö.
- 3 Kap § 2 Byggnader (och särskilt bostäder enl kommentarerna) skall placeras och utformas så att de eller deras avsedda användning inte inverkar menligt på trafiksäkerheten eller på annat sätt medför fara eller betydande olägenhet för omgivningen.
Byggnader skall uppfylla de krav som ställes i:
Lag (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk vars
2 § anger krav bla gällande:
 - p1 bärförmåga och stadga
 - p4 säkerhet vid användning
 - p7 lämplighet för avsett ändamål
 med dess hänvisning till
Förordningen (1994:1215) om tekniska egenskaper på byggnadsverk, som särskilt anger tekniska egenskapskrav enligt:
 - 2 § Byggnadsverk skall vara projekterade och utförda på ett sådant sätt att den påverkan de sannolikt kan utsättas för under bygg- och bruksskedet inte leder till:
 - p1 ras av byggnadsverk
 - p2 oacceptabel deformation
 - p3 skada på andra delar av byggnadsverket
(pirarna, pålverket, bostadsbyggnaderna på dessa)
 - p4 skada som inte står i proportion till den händelse som orsakat skadan
(en lätt kollision från ett fartyg betyder omfattande skador på bostadsbyggnader på pirarna, med mycket allvarliga konsekvenser för de som finns i husen)

5 § Byggnadsverk skall var projekterade och utförda på ett sådant sätt att de inte medför risk för brukarnas hälsa.

6 § Byggnadsverk skall var projekterade och utförda på ett sådant sätt att de inte medför oacceptabel risk för olyckor vid . . . eller sammanstötning.

3.1.3 Lagkrav

Av detta följer att såväl Miljöbalken som Plan o Bygglagen anvisar att ett allmänintresse såsom säker sjöfart i farled, som dessutom är angiven som riksintresse till Stockholms hamn, som tillika angives som riksintresse gällande kulturhistorisk miljö skall främjas framför ett enskilt intresse såsom att bygga ett begränsat antal bostäder på pirar ut i vatten 100 meter från stora farleden och 250 meter från Nationalstadsparken.

Den riskfyllda placeringen och utformningen av bostadshusen på pirar skyddade mot påsegling blott av ett konstgjort grund av otillräcklig storlek och styrka strider mot intentionerna i nämnda lagstiftning. Den Miljökonsekvensbeskrivning som redovisades inför prövningen i Miljödomstolen redovisade inte hur utformning av pirar, bostadshusen på dessa eller det tilltänkta grundet skall kunna uppfylla nämnda lagreglers krav på säkerhet för de boende och omgivningen. Någon Miljökonsekvensbeskrivning som redovisar risker och konsekvenser vid ett skadefall som inte kan uteslutas med hänsyn till grundets avsaknad av erforderlig skyddsförmåga föreligger inte.

Nacka kommun har i Utställningsmaterialet valt att bifoga en skrivelse benämnd Miljöredovisning istället för en Miljökonsekvensbeskrivningen av det slag och med det innehåll som Miljöbalken kräver.

Den visade Miljöredovisningen anges vara upprättad av en landskapsarkitekt, en biolog och en kulturantikvarie, vilka med sina resp yrkeshärkomster och -erfarenheter knappast kan begäras vara bekanta med de skeppstekniska frågor och tekniska beräkningar som är avgörande för att kunna bedöma de risker och konsekvenser som följer av en påsegling av grundet med självklart följade allvarliga konsekvenser för pirhusen och de människor som visas i dessa. De tre nämnda författarna av Miljöredovisningen ägnar texten åt de mer harmlösa frågor som ligger inom deras kompetenser och nöjer sig (aningslöst) med att antaga att grundet skyddar pirhusen från att skadas, såsom byggbolaget HSB påstår. Redovisningen tillgodoser inte de krav som ställes i Miljöbalken 6 kap och någon konsekvensbeskrivning finns överhuvudtaget inte redovisad i planärendet.

Det tänkta grundets förmåga att erbjuda ett skydd vid påsegling av större fartyg är otillräcklig. I förslaget till detaljplanen anges oriktiga och missvisande formuleringar som döljer att grundet inte ger det skydd som fordras.

Det är anmärkningsvärt att Nacka kommun, trots många tidigare framförda ifrågasättanden gällande grundets bristande skyddsförmåga och de öppet redovisade förutsättningarna i konsulternas beräkningar visande att deras slutsatser är helt beroende av antaganden som inte har stöd i verkliga förhållanden eller erfarenheter. Än mer anmärkningsvärt är att Nacka kommun oreserverat accepterar en lösning där säkerhetsmarginalen utgörs av en blott 7 meter distans mellan ett påkörande fartygs stäv och den punkt där fartygets stäv krossar bostadshuset. Obetydliga variationer i förutsättningarna betyder en mycket allvarlig katastrof med 100-tals döda och skadade.

Uppförande av de planerade bostadsbyggnaderna på pirar ut i vattnet invid farleden är inte ett allmänintresse eftersom:

1. Bostäderna kan utan hinder väl inrymmas på andra platser inom Finnbodaområdet eller annorstädes och behöver inte uppföras på pirar i vatten.
2. Frågan om säkerheten för de boende har inte kunnat lösas med visade förslag.

3. Sökandebolaget har inte förmått visa att den föreslagna byggnationen av bostäder på pirar ute i vattnet med det otillräckliga skyddsgrundet är en samhällsekonomiskt motiverad åtgärd och inte ens att åtgärden, bortsett från detta ekonomiska krav, på annat sätt tillgodoser ett allmänintresse, såsom Miljöbalken kräver.

Det är således inte förenligt med gällande lagregler att anlägga bostäder på pirar innanför det föreslagna skyddsgrundet. Av det följande framgår att det saknas lega grund att godkänna den föreslagna detaljplanen.

3.2 DET FÖRESLAGNA GRUNDET OCH DESS UTFÖRANDE

3.3 RISKER FÖR OCH KONSEKVENSER VID PÅSEGLING

3.4 BERÄKNING AV KONSEKVENSER VID PÅSEGLING

4. BEVARA VARVSUTRUSTNING

5. SAMMANFATTNING

Bilagor enligt förteckning

STOCKHOLM HARBOUR

FARLENS BREDD VID FINNBODA
VATTNETS BREDD MELLAN 10-Meters-kurvorna

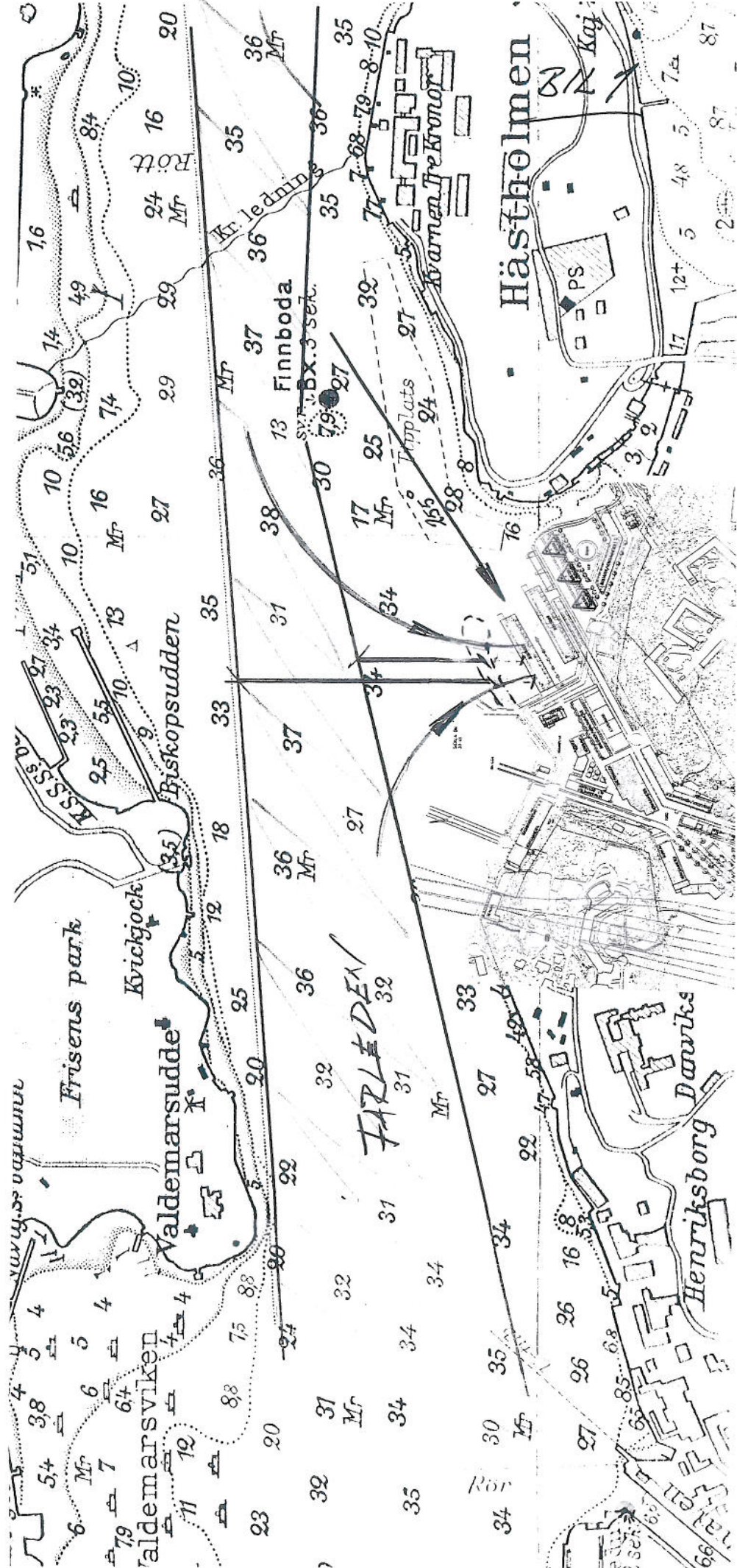
200 - 250 Meter
450 Meter

AVSTÅND FRÅN PIRHUS TILL
- FARLEDENS ÖSTGÅENDE TRAFIK
- FARLEDENS VÄSTGÅENDE TRAFIK

200 Meter
350 Meter

AVSTÅND FRÅN SKYDDSGRUNDET TILL
- FARLEDENS ÖSTGÅENDE TRAFIK
- FARLEDENS VÄSTGÅENDE TRAFIK

150 Meter
300 Meter



ÖVERSIKT FARTYGG SOM BESÖKER STOCKHOLM STRÖM
Med uppgift om Displacement och Djupgående (204 05 03)

BIL 2

Fartyg	Besöker Stockholm Ström	Längd	Djup	Brt	Deplac	Djup/ / Deplac x 10 ⁻⁴
Stora Kryssningsfartyg						
Celebration	Ofta	223 m	7,8	48.000	34.000	2,3
Crystal Symphony	Ofta	238 m	7,7	50.000	35.000	2,2
Regal Princess	Ofta	247 m	7,8	70.000	39.000	
Costa Atlantica	Möjlig	292 m	8,3	86.000	49.000	
Costa Fortuna	Möjlig	272 m		105.000	52.000	
QE 2	Fn ej planerad	294 m	9,9	70.300	52.000	1,9
Constallation	Ofta	294 m	8,0	90.000	53.000	1,5
Diamond Princess	Kommer	290 m	8,1	113.000	58.000	0,7
QM 2	Fn ej planerad	345 m	9,9	150.000	88.000	0,7
Under leverans 2005						
Mariner of the seas	Kommer	311 m	9	137.300	65.000	
Royal Caribbean	Kommer	330 m	9	160.000	75.000	
Normalstora Kryssningsfartyg						
Saga Rose	Ofta	189 m	8,3	25.000	20.000	4,2
Black Watch	Ofta	205 m	7,6	28.700	23.000	3,3
Caronia	Ofta	191 m	8,2	24.500	23.800	3,3
Costa Marina	Ofta	174 m	8,2	25.400	22.000	3,7
Små Kryssningsfartyg						
Silverwind	Ofta	156 m	5,3	17.000	10.000	5,3
Seaborn Pride	Ofta	134 m	5,2	10.000	7.000	7,3
Normal Finlandsfärja						
Cinderella	Dagligen	191 m	7,3	46.400	22.000	3,3
Gabriella	Dagligen	171 m	6,8	35.400	17.000	
Birka Princess	Dagligen	143 m	5,6	24.000	11.600	4,8
Birka Paradise	Kommer höst -04	177 m	6,5	35.000	18.600	3,6
Silja Europa		202 m	6,8	60.000	28.000	2,4
Äldre fartyg						
Birger Jarl	Dagligen	92	5,1	3.600	2.400	2,1
Skärgårdsfartyg						
Saltsjön	Ofta	38	2,1	249	224	9,3
Gustafsberg VII		35	2,5	266	230	
Stockholm		49	3,2	600	520	
Söderarm		40	2,8	600	440	6,4
Teaterskeppet		61	4,5	962	960	4,7
Tynningö		29	2,7	163	210	
Västana		32	3,1	118	160	
Lastfartyg						
Transfennica		205 m	7,2		22.000	3,3

Det ovanliga måttet Djupg / Deplac illustrerar att de allt större fartygen med stor skadeförmåga har ett relativt sett allt mindre djupgående. Ett skyddsgrund ger allt lägre skydd för stora fartyg.

Källor 2004 04 20

Lloyds Register of Shipping, Edition 2004

Resp rederi

Besöksstatistik från Stockholms Hamn 2000 - 2003

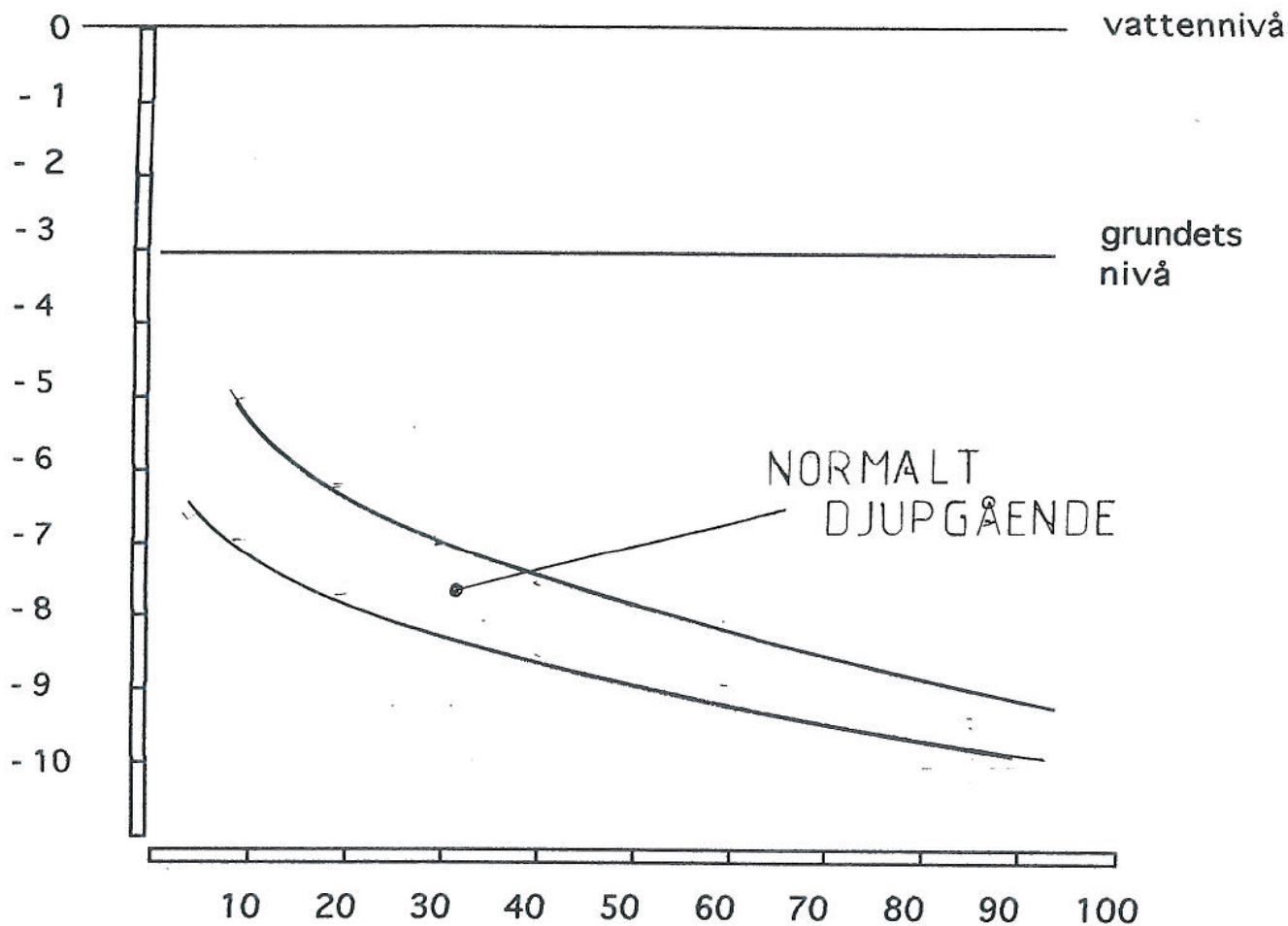
FÖRKLARING AV NÅGRA SKEPPSTEKNISKA MÅTT

Dräktighet	Ett sortlöst jämförelsetal för ett fartygs storlek beräknat enligt 1969 års Internationella Skeppsmättningskonvention. Mäts i Registerton.
Registerton	Ett volymmått som motsvarar 100 kubikfot vilket i metriska mått motsvarar 2.83 kbm vilket använd för att mäta ett fartygs inre volym.
Bruttoregisterton, BRT Gross Register ton, GRT	Mått på fartygets totala inneslutna rymd av skrov och överbyggnad med undantag för ett fåtal utrymmen ombord. Passagerarfartyg som ofta har stora överbyggnader får på så vis stora BRT, jämfört med skrovet och jämfört med last- och tankfartyg som har små överbyggnader.
Beteckningen UR	UR - Universal Rule anger att fartyget är mätt enligt det senaste regelverket.
Nettoregisterton, NRT Net Register ton, NRT	Mått på fartygets totala volym av skrov och överbyggnad med undantag för sådana utrymmen ombord som används för fartygets drift tex maskinrum, tekniska utrymmen, bränsleförråd, besättningsutrymmen mm. Måttet avser vara ett mått på den volym som kan nyttjas för att ta last eller passagerare.
Displacement. Depl	Måttet mäts i metriska ton. Ett mått som anger hur mycket fartyget väger, normalt när det är lastat så att det flyter på sin konstruktionsvattenlinje, KVL. Måttet används främst för skeppstekniska ändamål och anges sällan i kommersiella sammanhang.
Dödsvikt Deadweight, DWT	Måttet mäts i metriska ton. Vikten av den last, bunker och lös utrustning som fartyget får bära enligt klass eller myndighetskrav. Dödsvikten är således skillnaden i displacement när fartyget inte är lastat och när det är nedlastat så djupt detta tillåts.
Längd över allt	Fartygets största längd mätt över stävar eller fast utskjutande delar
Längd i vattenlinjen	Avståndet från den punkt där förstävans förkant skär vattenytan till den punkt där akterstävans akterkant skär vattenytan när fartyget flyter på sin konstruktionsvattenlinje.
Bredd	Skrovets största bredd mätt på skrovets utsida med undantag från utanpåliggande avvisarlistor etc.
Djupgående	Avstånd från vattenlinje fartyget flyter på till den djupast liggande delen av skrovets utsida.
Mallat djup	Avstånd från fartygets huvuddäck till den djupast liggande punkten skrovet med undantag för ev utskjutande köl.

DEPLACEMENT OCH DJUPGÅENDE FÖR OLIKA SLAG AV FARTYG

Bil 4

Djup-
gående



KOMMENTAR

Displacement
1.000 tal ton

Praktiskt taget alla Skärgårdsfartyg har mindre djupgående än 3 meter.

De passerar över grundet

Ett antal Last- och Tankfartyg har olastade djupgående omkring 3 meter, särskilt i förskeppet.

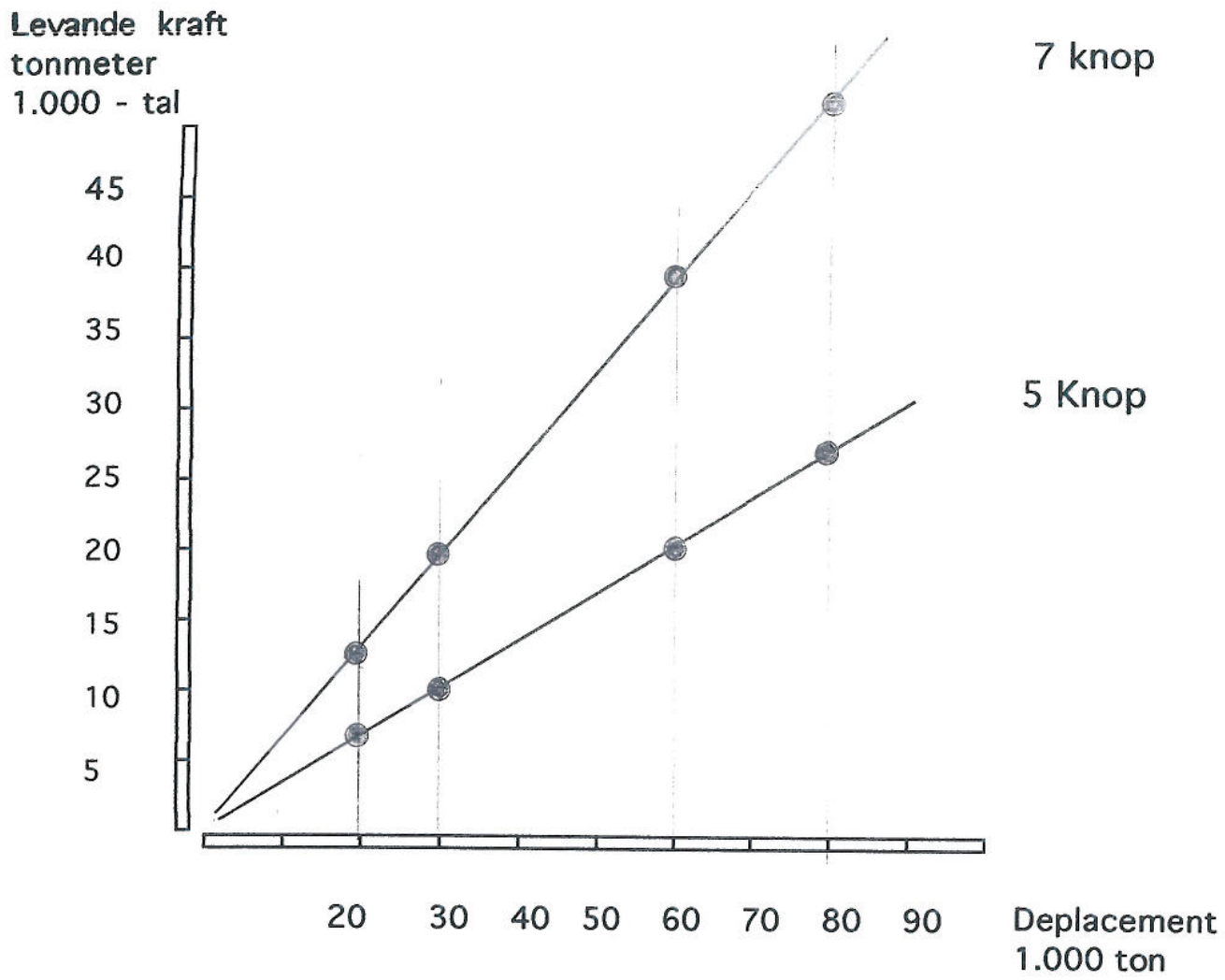
De kan ev passera över grundet

Finlandsfärjorna har djupgående mellan 5 och 7,5 meter.

Större kryssningfartyg har djupgående mellan 7 och 9 meter, ett fåtal närmare 10 meter.

Föreslaget grund förmår ej stoppa dessa fartyg innan de kolliderar med och krossar bostadshusen på pirar.

SKADEKRAFT HOS FARTYG MED OLIKA DEPLACEMENT OCH FART



EXEMPEL

En finlandsfärja med deplacementet 30.000 ton anstöter grundet i farten

- 5 knop med kraften 10 tusen tonmeter
- 7 knop med kraften 20 tusen tonmeter

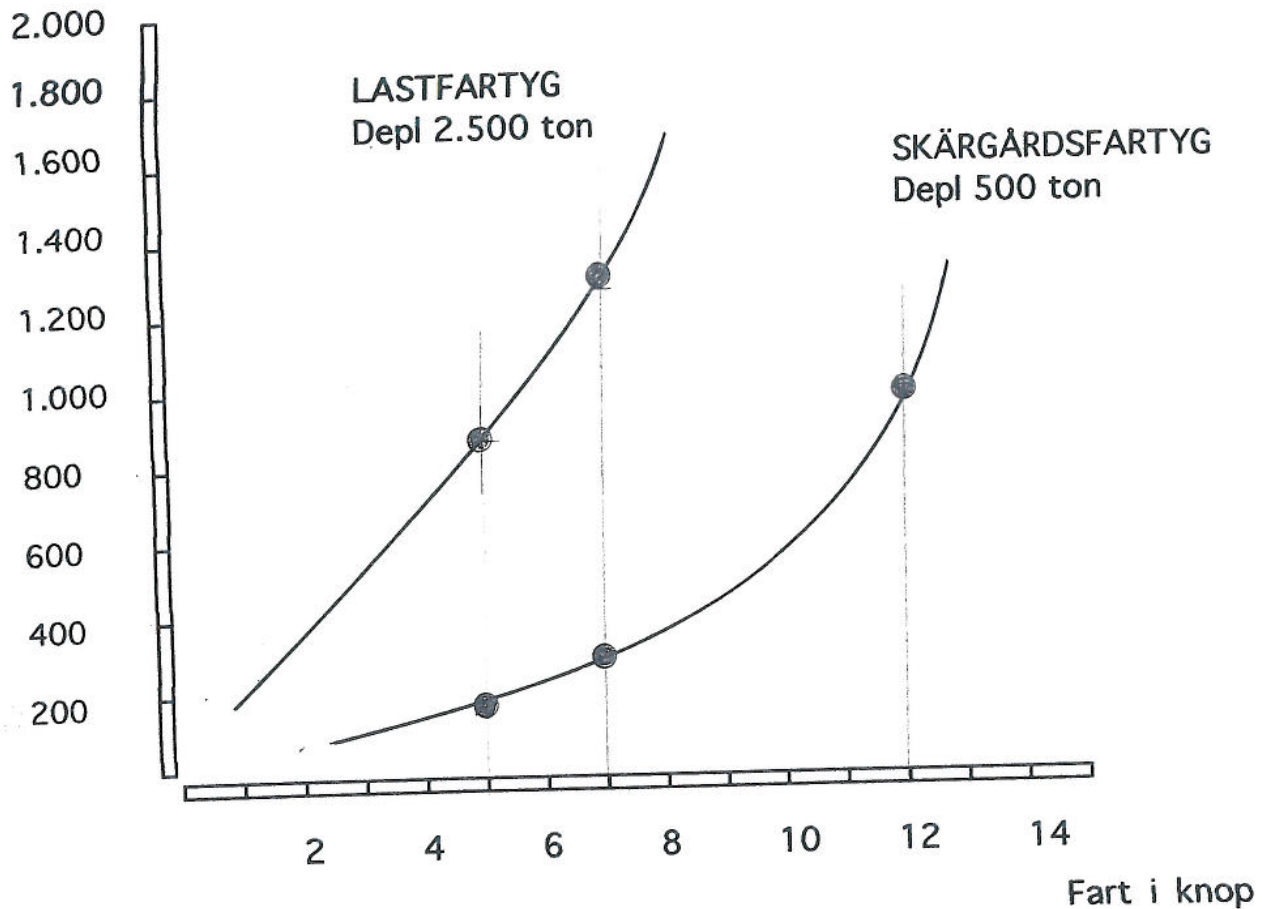
Ett kryssningsfartyg med deplacementet 60.000 ton anstöter grundet i farten

- 5 knop med kraften 20 tusen tonmeter
- 7 knop med kraften 40 tusen tonmeter

SKADEKRAFT HOS FARTYGG MED OLIKA DEPLACEMENT OCH FART

BIL 6

Levande kraft
tonmeter



EXEMPEL

Ett Skärgårdsfartyg med mindre djupgående än 3 meter och deplacementet 500 ton kolliderar med bostadspiren i farten

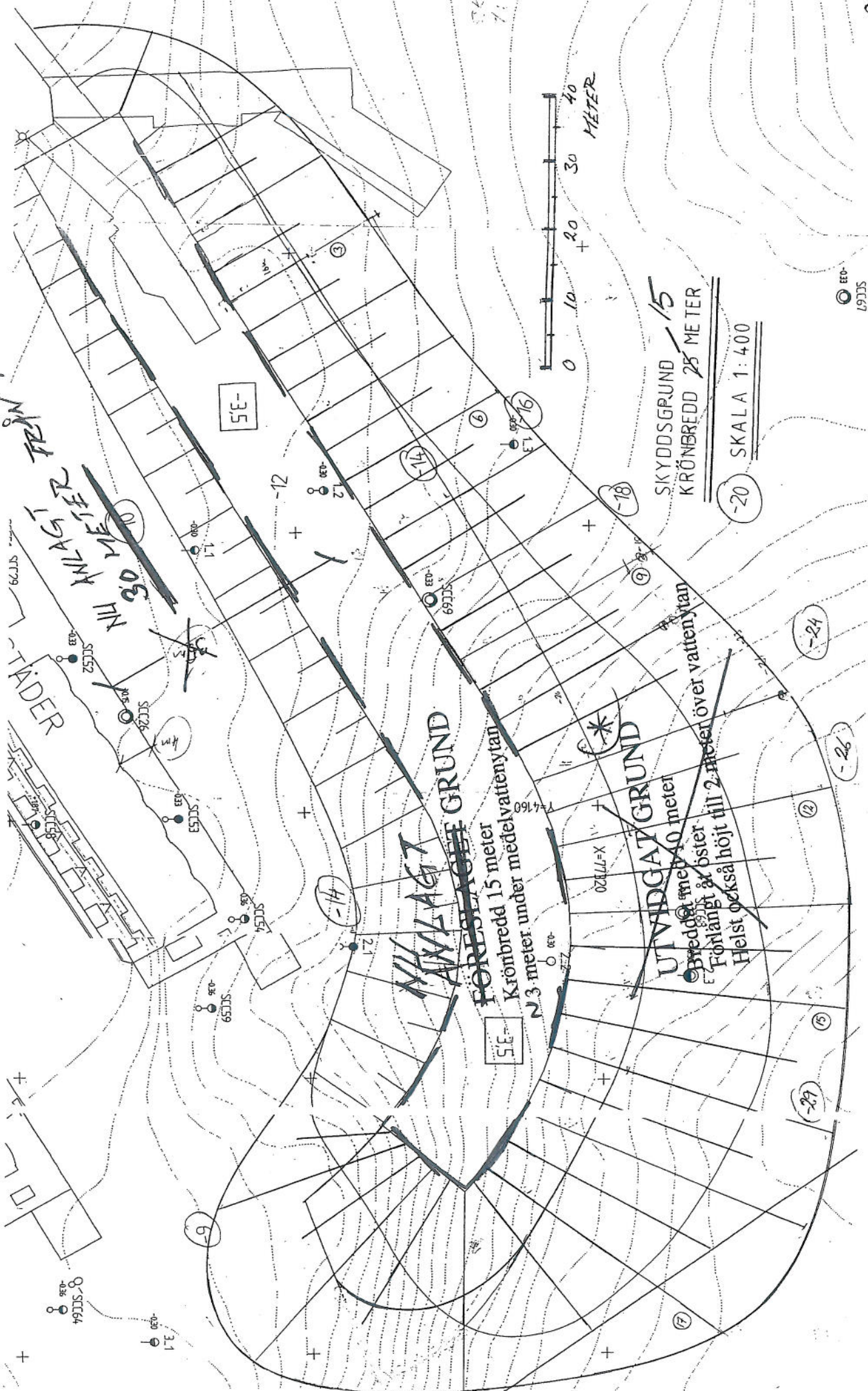
- 5 knop med kraften 0,17 tusen tonmeter
- 7 knop med kraften 0,33 tusen tonmeter
- 12 knop med kraften 1,0 tusen tonmeter

Ett Lastfartyg med mindre djupgående än 3 meter och deplacementet 2.500 ton kolliderar med bostadspiren i farten

- 5 knop med kraften 0,85 tusen tonmeter
- 7 knop med kraften 1,25 tusen tonmeter

FRÅN PIR
30 METER
KILLAGER

TÄDER



NYLAGT
FÖRESLAGET GRUND

Krönbredd 15 meter
2.3 meter under medelvattentytan

UTVÄDGAT GRUND

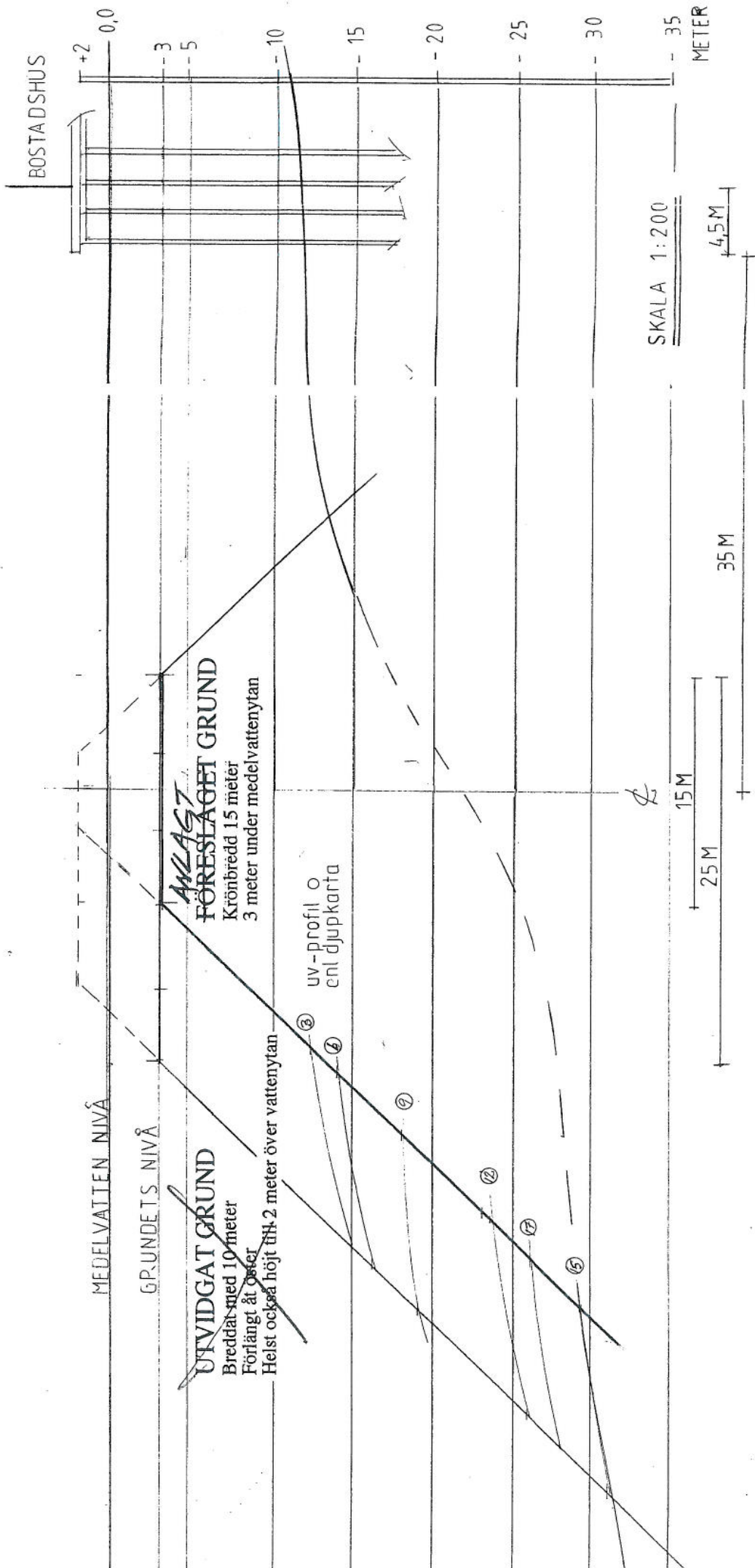
breddet med 40 meter
Förlängd är bster
Helst också höjt till 2 meter över vattentytan

SKYDDSGRUND 15
KRÖNBRÉDD 25 METER

SKALA 1:400



* HAR DISKUTERATS
MEN EJ GENOMFÖRTS
ISTÄLLET HAR GRUDET LAGTS NÄRARE PIREN - 30 M.



BIL 9