

Insändare införd i Nynäshamns Posten 28 juni 2005

## **Miljöskäl talar emot en stor containerhamn vid Norvik**

Miljöprövningen för en storhamn vid Norvik har nu inletts. Vad betyder det för Nynäshamn med omnejd? Om hamnen byggs uppstår en kraftig ökning av transporter på kommunens vägar, med fler olyckor och sämre luftkvalitet som följd. Vinsterna för Nynäshamn av etableringen av tung transportverksamhet i form av en ny storhamn är marginella, nackdelarna för den fagra skärgårdskommunen Nynäshamn många och stora.

Den hamn som planeras för Norvik är en mycket stor containerhamn. I dagsläget hanterar hamnarna i Stockholm, Västerås, Gävle och Norrköping 190 000 TEU (ett mått för containrar), varav Stockholms hamn bara hanterar drygt 30 000 TEU. Den kapacitet som planeras för Norvik är hela 300 000 TEU.

För det första kan konstateras att den typ av hamn som nu planeras för Norvik inte skulle innebära någon större minskning av fartygstrafiken genom Stockholms skärgård. Mer än 80% av fartygstrafiken på Stockholm utgörs av passagerartrafiken, som knappast vill gå till någon annan hamn. Den containertrafik som idag går in till Stockholm kan med lätthet sväljas av andra, befintliga ostkusthamnar. En ny hamn i Norvik skulle främst öka antalet transporter i länet i stället för att flytta transporter. Och med den storlek på Norviks hamn som planeras skulle det röra sig om en explosionsartad ökning av långtradartransporterna över Södertörn.

För det andra skulle denna ökning av långtradartransporterna vara orimlig för vissa kommuner ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Bara en del av det gods som anländer till en containerhamn ska till närbelägna mål. Minst hälften av det rullande gods som idag kommer till Sverige via Stockholms hamnar har mål utanför Mälardalsregionen. I ett första läge skulle således den smala och slingrande väg 225 genom Sorunda bli en minst lika stor transportled för långtradarare som väg 73. Det är en typ av trafik som väg 225 inte är anpassad efter, vare sig ur trafiksäkerhetssynpunkt eller miljösynpunkt. Vi menar att containertrafiken i stället ska ledas till befintliga ostkusthamnar som redan i nuläget har goda väg- och järnvägsförbindelser.

För det tredje riskerar en storhamn att leda till allvarliga dominoeffekter. Det talas mycket om en framtida Södertörnsled över Huddinge som en anslutning från väg 73 till E4:an. Vi befarar att denna eventuella anslutning kommer att anses otillräcklig eller olämplig för att ta emot den ökning av långtradartrafiken som Norvik leder till. I stället uppstår troligen krav på att motorleden E4 Syd byggs, så att långtradarna kan ta sig betydligt lättare till E4:an och vidare söderut och västerut. E4 Syd är som bekant en tvärförbindelse från väg 73 som skulle skära tvärs över

Sorunda, Himmerfjärden och Mörkö till E4 söder om Vagnhärad. En sådan led skulle innebära helt oacceptabla intrång i ett ovanligt rikt natur- och kulturlandskap. Men just en sådan typ av storhamn som nu planeras för Norvik är ett steg mot en sådan led.

För det fjärde handlar planerna för Norvik inte bara om hamnen i sig. Skärgårdsbergen vid Norvik löper stor risk att jämnas med marken för att planerade kringverksamheter ska få plats.

Sammantaget betyder det här att Norvik inte är den "miljösatsning" som storhamnsplanerna har kallats i den politiska retoriken. Det finns tvärtom mycket starka miljöskäl som talar för alternativa användningar av Norvik. Exempelvis har havsnära bostäder, en annan typ av hamn, eller ett rekreationsområde av typen äventyrsländ förts fram som alternativ, och dessa bör studeras närmare.

Vi är medvetna om den besvärliga sysselsättningssituationen i Nynäshamn i spåren av nedläggningarna av Musköbasen och Ericsson. Därför är påpekanden att en hamn kan skapa jobb förståeliga. Men kom ihåg att det finns andra och troligen mer kostnadseffektiva arbetsmarknadspolitiska åtgärder än att bygga en hamn. En rapport från Stockholms läns landstings Regionplane- och trafikkontor och länsstyrelsen visar att hamnars endast bidrar marginellt till sysselsättning och tillväxt. Satsa i stället pengar på dubbelspår på Nynäsbanan. Det är däremot en miljösatsning som dessutom skulle förbättra pendlingsmöjligheterna för nynäshamnsborna, som då får en smidigare tillgång till en större arbetsmarknad. Och varför inte förmå regeringen att utlokalisera någon statlig myndighet till Nynäshamn?

Vi ifrågasätter dessutom om Norvik överhuvudtaget behövs ur kapacitetssynpunkt. Gävle hamn planerar att öka sin containerkapacitet till 170 000 TEU. Norrköping siktar på att hantera 100 000 TEU inom 5 år. Oxelösund och Södertälje har börjat satsa på containerhantering genom inköp av kranar. Om man till detta lägger Norvik uppstår en containerkapacitet på drygt 600 000 TEU mellan Gävle och Norrköping. Prognoserna talar dock bara om en möjlig fördubbling av containertrafiken i regionen. Allt tyder på att kapacitetsutbyggnad i de befintliga hamnarna kan hantera ökningen. Vi ser därför planerna för Norvik som ett symptom på att Sverige saknar en samlad hamn-, väg- och järnvägsplanering. En samordnad planering av infrastrukturprojekt skulle bidra till en effektivare användning av samhällets resurser.

Göken må ha ett vackert lockrop, men det är dags att inse att den typ av hamn som nu planeras vid Norvik är en gökunge som skulle svälta ut ett av kommunens kärnvärden och en av dess största konkurrensfördelar: en i relativt hög grad oförstörd natur.

*Tore Söderqvist*, ordförande, Nynäshamns

Naturskyddsförening

*Mårten Wallberg*, ordförande, Naturskyddsföreningen i  
Stockholms län

*Pia Engström*, styrelseledamot, Nynäshamns

Naturskyddsförening

*Susanne Ortmanns*, kanslichef, Naturskyddsföreningen i  
Stockholms län