



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2006-06-09

Till
SWECO VIAK AB
Jenny Svärd
Box 34044
100 26 Stockholm

Naturskyddsföreningens i Stockholms län yttrande över ny hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Yttrandet har tagits fram i samråd med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att

1. Stockholms Hamnar AB bör samordna sina planer på en ny hamn för container- och ro-ro-hantering med pågående processer som syftar till att skapa en samsyn kring den regionala hamnutvecklingen och att med hjälp av en statlig förhandlingsman utveckla stärkt samarbete mellan olika hamnbolag.
2. Miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa vilka effekter en ny hamn i Norvik får på transportströmmarna både i Mälardalsregionen och på Södertörn. Likaså bör miljökonsekvenser av alternativa lokaliseringar av hamnverksamheten och dess effekter på transportströmmarna i ovannämnda region redovisas ingående.
3. Stockholms hamn bör redogöra för hur man tänker säkerställa att så stor del av godset som möjligt transporteras till/från hamnen på järnväg.
4. Norvikuddens betydelse för friluftslivet är större än vad som framgår av samrådsunderlaget. En noggrann utredning av nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder med avseende på friluftslivet krävs.
5. Den planerade hamnens påverkan på naturmiljön och fiske inklusive möjliga kompensationsåtgärder för intrång i värdefulla naturområden bör redovisas.

Övergripande synpunkter

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) instämmer att det kan vara ett miljöanpassat transportalternativ när gods med mål i regionen kommer sjövägen till regionens hamnar. Att hamnen ligger mitt i Östersjöregionen som för närvarande är Europas starkaste tillväxtregion är dock svårt att se som en fördel, då Europas stora marknader inte finns i Sverige, och en stor del av transportererna österifrån kommer att ha mål på kontinenten, inte i Sverige och än mindre i Stockholmsregionen. Risken är att Sverige blir transitland för framtida godstransporter som ska vidare till andra länder.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 - 31 38

Miljöbalken (MB) ställer krav på MKB:n att den tydligt måste visa varför den planerade lokaliseringen och utformningen av en ny hamn vid Norvik är lämpligast ur ett hälso- och miljöperspektiv. Den information som presenteras som samrådsunderlag är mycket knapphändig och listar bara ett antal utredningar som ska tas fram för att belysa verksamhetens påverkan på olika aspekter samt möjliga skyddsåtgärder för att minska negativa effekter. Föreningen anser att underlaget inte uppfyller MB:s krav (6:4) att verksamhetsutövaren före samrådet ska lämna uppgifter om den planerade verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning samt dess förutsedda miljöpåverkan. Verksamhetens förutsedda miljöpåverkan framgår inte av samrådsunderlaget.

Enligt 6 kap. 3 § MB är syftet med en miljökonsekvensbeskrivning *att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.*

I enlighet med Esbokonventionen (Konvention om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang, 1991) Artikel 2 punkt 2 bedöms inrättandet av hamnar med kapacitet för fartyg över 1350 metric tons som åtgärder vilka kan befaras medföra påtagligt skadliga gränsöverskridande effekter (Annex 1). Stämmer Stockholms Hamnars AB vision att den planerade storhamnen kommer att kunna locka över sjötransporter från väst- och sydsvenska hamnar till att direkt anlöpa Norvik kommer fler fartyg att trafikera Östersjön och de känsliga stråken bl.a. förbi Gotland. I enlighet med konventionen skall allmänheten i berörda områden ges tillfälle att yttra sig över MKB:n. Eftersom samrådsunderlaget inte nämner något om konventionen och dess tillämpning anser föreningen att MKB:n ska offentliggöras i enlighet härmed och med hänsyn tagen till ”grannelagsprincipen”.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör också belysa den planerade verksamheten och hur den kommer att påverka miljömålen, hotar verksamheten att miljömålen uppnås eller kan den bidra till att nå dessa? De relevanta miljömålen borde vara: Hav i balans och levande kust och skärgård, God bebyggd miljö, Giftfri miljö, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Begränsad klimatpåverkan och eventuellt Levande sjöar och vattendrag.

Lokalisering

Alternativa lokaliseringar

Som många aktörer inkl Länsstyrelsen tidigare har påpekat kommer etableringen av en ny hamn att ha stora konsekvenser för transportflöden i regionen. Att begränsa MKB:n till att belysa de lokala förhållandena möjliggör inte den samlade bedömning av verksamhetens effekter på människors hälsa och miljön som MB kräver. Tvärtom krävs en utförlig analys och redogörelse för hamnens påverkan på regionens transportflöden, luftutsläpp, buller, olycksrisker mm. MKB:n måste visa att den valda lokaliseringen inte leder till påtaglig skada på naturen eller människors hälsa.

Att etablera en ny hamn ger stora möjligheter att pröva den bästa lokaliseringen utifrån ett helhetsperspektiv. Naturvårdsverket skriver i Handbok med allmänna råd, 2003:7¹ (s. 32) följande ”Enligt 6 kap. 7 § första stycket punkt 4 miljöbalken ska en MKB innehålla en redovisning av alternativa lokaliseringar av verksamheten om sådana är möjliga. Orsaken till att flera alternativ ska utredas är att hamnen ska placeras där det är lämpligast ur hälso- och miljöperspektiv (lokaliseringsprincipen). Detta bedöms genom en jämförelse mellan olika alternativ. Finns inga alternativa lokaliseringar ska det anges och motiveras. Det är prövningsmyndigheten som tar ställning till om MKB:n uppfyller kraven, bl.a. i fråga om redovisning av alternativ lokalisering. Redovisning

¹ Naturvårdsverket. Hamnar - Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m. Handbok med allmänna råd 2003:7, november 2003.

av alternativa lokaliseringar gäller i första hand då oexploaterad mark tas i bruk. ...” Vi vill i anslutning till detta understryka att den planerade hamnen kommer att ta oexploaterad mark i anspråk (jfr avsnitt om naturmiljö nedan) och kommer att vara en ny verksamhet i förhållande till nuläget.

Vidare nämns det i förarbetena till MB (Prop 1997/98:45 s. 291) att beträffande kommunikationer kan det bli fråga om ”en utbyggd järnväg istället för en flygplats”. Här uttalas även att ”miljökonsekvenserna skall vara så utredda att det, om övriga relevanta förutsättningar föreligger, skall vara möjligt för den tillståndsprövande myndigheten att vid behandling av en ansökan ge tillstånd även till en annan verksamhet eller anläggning än den en ansökan i första hand gäller. ... Särskilt beträffande projekt som sker i det allmännas intresse och som kan ha stor påverkan på miljön eller människors levnadsförhållanden måste sökanden vara beredd att acceptera alternativa lösningar och bör vara beredd att medverka till sådana lösningar.”

Föreningen förväntar sig att noggranna utredningar av alternativa lokaliseringar och dess miljökonsekvenser har gjorts i den slutliga MKB:n.

Vägtransporter

Väg 225 nämns som en av vägarna där vägtransporter till/från hamnen kommer att ske. Vägen är fullständigt olämplig för tunga lastbilstransporter. Riktigt är att det redan nu visar sig att ett antal tunga transporter med mål längre väster- eller söderut väljer väg 225. Användandet av väg 225 ökar riskerna för trafikolyckor pga. vägens dåliga beskaffenhet. Vidare finns det en risk att ökande trafikflöden på väg 225 kommer att leda till krav på nya motorleder såsom en vägförbindelse över Himmerfjärden ("E4-syd"), med höga kostnader för skattebetalarna och stora intrång i naturen till följd.

En rapport från BMT Transport Solutions GmbH² visar vidare vilka start-/målpunkter godset från dagens ro-ro-transporter till Nynäshamn beräknas ha. Mål- och upptagningsområden för rutterna Ventspils resp. Riga – Nynäshamn sträcker sig hela vägen till Norge och i stor omfattning till områdena söder om linjen Stockholm-Oslo. Enbart rutten Gdansk-Nynäshamn har ett mål- och upptagningsområde som ligger norr om linjen Stockholm-Oslo. Föreningen menar att rapporten visar tydligt att det finns andra hamnar i Sverige som ligger söder om Norvik som med fördel kunde ta emot den ro-ro-trafik som kommer österifrån, både idag och i framtiden. Norvik däremot kan knappast anses vara en lyckad lokalisering för ro-ro -transporter till Sverige, effekten kommer att bli många tunga transporter via väg 225 för att komma väster- och söderut.

Järnvägsanslutning

Hamnbolaget har marknadsfört Norvik som en extra miljöanpassad hamn, inte minst tack vare möjligheten att utnyttja järnväg för vidaretransport av gods till/från hamnen. I samrådsunderlaget skrivs det nu att spåren med planerad uppgradering 2014/15 ger den kapacitet som erfordras för godstransporter till/från hamnen. Anledningen är dock inte att beslut har fattats om att satsa på en rejäl uppgradering, utan att det bedömts som om enbart en mycket liten del av godstransporterna förväntas gå på tåg. För ro-ro-delen är bedömningen enligt ovannämnda rapport från BMT Transport Solutions GmbH att ca 2-4 procent av godset kommer att vidaretransporteras på spår. Eftersom den totala andelen järnvägstransporter enligt samrådsunderlaget bedöms som ca 12 procent måste containertrafikens andel ligga på ca 10 procent av de totala godsmängderna. Detta kan jämföras med Göteborgs hamn, där drygt 30 procent av containergodset går på spår. Det är viktigt att utredningarna av alternativa lokaliseringar noggrant undersöker om alternativten skulle medföra en större andel järnvägstransporter än en hamn vid Norvik. Vidare måste förutsättningarna för att öka andelen järnvägstransporter från en hamn vid Norvik undersökas närmare.

Sammanfattningsvis anser föreningen att landinfrastrukturen i anslutning till Norvik inte är tillräcklig för en ny hamn, att transportmönster för ro-ro-gods visar att stora delar av godset har mål utanför regionen samt att det finns andra hamnar som kan hantera fartyg av de storlekar som förväntas anlöpa

² BMT Transport Solutions GMBh. Potential RoRo-volumes via Port of Nynäshamn/Norvikudde. Final report 15 March 2006.

Norvik. Samtidigt kan containergodset förväntas ha Stockholms län respektive Mälardalsregionen som mål i mycket högre utsträckning.

Därför föreslår föreningen att Stockholms hamn redovisar effekterna av alternativa lokaliseringar för containergods och för ro-ro-gods var för sig.

Direkta effekter av hamnverksamheten

Emissioner till luft

En viktig punkt och direkt effekt av hamnverksamheten är miljöpåverkan från fartyg i hamnområdet, antingen under manövrering i hamnbassängen eller när de ligger vid kaj. Att bygga en ny hamn borde ge förträffliga förutsättningar att använda sig av bästa möjliga tekniken i olika avseenden. Förutsättningar för el-anslutning för fartyg vid kaj bör skapas från början. Åtgärder för att minska luftutsläpp och buller från fartyg inom hamnområdet bör vidtas. Även om hamnbolaget inte kan tvinga fartyg att tex installera ljuddämpande utrustning, tanka lågsvavelhaltigt bränsle och/eller installera teknik för att minska kväveoxidutsläppen finns det stora möjligheter att antingen via incitamentsystem eller genom samtal med rederier i linjetrafik komma så långt som möjligt. MKB:n måste redogöra för hur hamnbolaget tänker arbeta för att minska miljöpåverkan från fartyg i hamnområdet.

Naturmiljön

Skogsvårdsstyrelsens nyckelbiotopsinventering från 2005 har visat att det finns höga eller mycket höga naturvärden inom det planerade hamnområdet. Enligt samrådsunderlaget kommer de nyckelbiotoper och det naturvärde som har identifierats inom hamnområdet att helt eller delvis avlägsnas vid anläggandet av hamnen. Med tanke på de höga naturvärdena anser föreningen att det är nödvändigt att de olika utformningar av hamnen som nämns på s. 12 i underlaget innefattar alternativ som undviker inverkan på naturvärdena. De alternativa utformningar som innebär intrång i områden med höga naturvärden bör inkludera åtgärder som kompenserar naturvärdesförlusterna genom t.ex. ökat skydd av andra skogsområden med höga naturvärden. Föreningen förväntar sig vidare noggranna kompletterande inventeringar av insekter och svampar med sakkunnig experthjälp.

Marinbiologi

Av underlaget framgår att anläggandet av hamnen medför omfattande störningar av vattenmiljön i form av t.ex. utfyllnader, muddringar och sprängningar. Utredningen som är under framtagande för att redovisa nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder bör ta särskild hänsyn till att redan i nuläget har Fiskeriverket konstaterat att rekryteringssituationen för viktiga fritidsfiskearter såsom abborre är kritisk i Stockholms södra skärgård.³ Med tanke på denna situation är varje tillkommande ny störning av fiskfaunan särskilt allvarlig. Enligt uppgift från sportfiskare är vidare viken vid Norviksholmen viktig för havsöring. Förekomst av eventuella miljögifter på bottenarna bör också undersökas.

Friluftsliv

Underlaget ger en missvisande bild av områdets betydelse för friluftslivet. Området utnyttjas för exempelvis promenader, bad och fiske. Inom själva hamnområdet utgör särskilt Norviksholmen ett mål för friluftslivet. Vidare ligger Alhagens våtmark nära det planerade hamnområdet, och denna våtmark är ett populärt friluftsområde med iordninggjorda promenadslingor och picknickplatser samt med ett rikt fågelliv. I underlagets beskrivning av lokaliseringen (avsnitt 2.4) nämns inte våtmarkens funktion för friluftslivet, utan enbart våtmarkens vattenreningsfunktion. I detta avsnitt beskrivs vidare hamnområdet som att det ligger "i så gott som omedelbar anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB" trots att raffinaderiet knappt är synligt från Norvikudden. Det framgår inte heller uttryckligen att hamnområdets nordvästra hörn och järnvägsanslutningen skulle göra intrång i områden som enligt den

³ Ljunggren, L. Sandström, A., Johansson, G., Sundblad, G., Karås, P., Rekryteringsproblem hos Östersjöns kustfiskbestånd. Finfo 2005:5, Fiskeriverket, Göteborg, 2005.

fördjupade översiktsplanen för Nynäshamns stad är avsett som grön skyddszon och parkmark (jfr underlagets bilaga 1 och 3).

I avsnitt 7 i underlaget hävdas att naturområdena i södra Norviksområdet och Alhagens våtmark utgör närrekreationsområden för boende i bostadsområdena Hacktorp och Kalvö. Föreningens bedömning är att Norviksområdet och Alhagens våtmark utgör rekreationsområden även för en betydligt större krets av boende och besökare. Vidare är själva vattenområdet livligt trafikerat av fritidsbåtar. Det är därför mycket viktigt med en ambitiös och noggrann utredning av nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder med avseende på friluftslivet är tillräckligt ambitiös och görs med sakkunnig experthjälp.

Dagvatten

Bästa möjliga teknik (BAT) för rening av dagvatten som uppkommer genom verksamheten bör tillämpas.

Indirekta effekter av hamnverksamheten

Föreningen anser att avgränsningen för utredning av indirekta effekter från transporter till och från hamnen som redovisas på s 9 samrådsunderlaget är godtagbar när det gäller vägtrafiken. Angående sjötrafiken menar föreningen däremot att den planerade hamnen ska hantera så stora trafikmängder att det är rimligt att redovisa den sjötrafik som går till/från Norvik fram till den punkt där fartygen från hamnen inte längre är den dominerande sjöfarten. Var denna punkt ligger bör analyseras för de olika utbyggnadsetapperna som planeras. Angående järnvägen bör även här gränsen dras vid den punkt där godstransporterna som kan hänföras till hamnen inte längre utgör den dominerande trafiken. Detta är troligen inte där spåren träffar på Nynäsbanan utan där Nynäsbanan träffar på stambanan.

Övrigt

Norvik planeras för att kunna hantera containervolymer mer än 10 gånger större än den nuvarande hamnverksamheten i Stockholm. Många remissyttranden till utredningen ”Att hamna rätt” anser att det inte finns underlag för denna väldiga expansion, inte ens om man tar en stor del av det gods som idag går till andra ostkusthamnar och till Göteborg. Föreningen konstaterar också att den planerade hamnen sedan det tidiga samrådet hösten 2005 har vuxit och att det nu planeras för ytterligare 200 000 TEU som förväntas hanteras av Norvik.

Samtidigt pågår olika processer både för att skapa en samsyn kring den regionala hamnutvecklingen och för att med hjälp av en statlig förhandlingsman utveckla stärkt samarbete mellan olika hamnbolag. Föreningen förordar starkt att Stockholms Hamnar AB inväntar resultat från dessa pågående processer för att sätta sina planer på ny hamn i Norvik i ett större, samhällsekonomiskt sammanhang istället för att låta rent företagsekonomiska intressen styra. Optimalt vore en nationell hamnstrategi som syftar till att samordna infrastruktursatsningar för väg, järnväg och hamnar samt att peka ut de hamnlägen i Sverige som ger störst samhällsekonomiskt nytta.

Stockholm den 9 juni 2006

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

.....
Mårten Wallberg
Ordförande

.....
Susanne Ortmanns
Kanslichef