

Stockholm, 15 september 2005

Till

SWECO VIAK AB

Petra Carlén

Box 34044

100 26 Stockholm

Synpunkter inom ramen för tidigt samråd enl miljöbalken för planerad utbyggnad av hamn i Nynäshamn, Norvikudden

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att

- Norvik inte är ett lämpligt geografiskt läge för en ny hamn som bl.a. hanterar gods med mål utanför regionen,
- Stockholms hamn måste utreda hela storhamnens effekter i miljökonsekvensbeskrivningen för att möjliggöra en samlad bedömning av den långsiktigt planerade verksamhetens effekter på miljö och hälsa,
- miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa vilka effekter en ny hamn i Norvik får på transportströmmarna både i Mälardalsregionen och på Södertörn,
- Stockholms hamn måste kunna visa hur man tänker säkerställa att så stor del av godset som möjligt transporteras till/från hamnen på järnväg,
- miljökonsekvenser av en alternativ lokalisering av hamnverksamheten samt dess effekter på transportströmmarna i ovannämnda region bör redovisas.

Övergripande synpunkter

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) anser att det åligger Stockholms hamn att visa att den planerade lokaliseringen vid Norvik är den bästa även utifrån ett miljöperspektiv. Föreningen förespråkar generellt en förändring av hanteringen och utvecklingen av hamninfrastruktur i Sverige. De flesta allmänna hamnar i Sverige ägs och drivs av kommunala bolag, och det är svårt för dessa att överblicka och ta ansvar för alla effekter som etablering av en ny hamn innebär. En effektiv och hållbar sammankoppling av hamninfrastrukturen med väg- och spårinfrastrukturen är avgörande för i vilken mån en ny hamn bidrar till att miljöanpassa hela transportsystemet, eller alternativt bygga fast den idag rådande situationen där vidaretransport av sjöfartens gods huvudsakligen sker med lastbilstransporter och alltför ofta lastas/lossas i hamnar långt från slutmålet.

Om en ny hamn i Norvik byggs anser föreningen att en ny modern hamn inte får bli något annat än ett föredöme när det gäller miljöaspekterna. Ett väsentligt krav blir då bl a ett kraftigt utnyttjande av järnväg för vidaretransport av godset.

Synpunkter på den planerade hamnen

Lokalisering

En fungerande hamn behöver möjligheter till miljövänlig vidaretransport på land, och en modern miljöanpassad hamn behöver först och främst bra spårförbindelser så att det främst blir tågtransporter som kommer att föra godset vidare till slutmålet. Hamnens läge i förhållande till marknaden och tillgänglig infrastruktur är dåligt. Visserligen kommer väg 73 att byggas ut, men järnvägskapacitet för godstransporter saknas. Byggs hamnen först och eventuella upprustningar i spårkapaciteten kommer senare är risken överhängande att rutiner för vidaretransport med lastbil redan har etablerats som gör det svårare att sedan starta en fungerande och omfattande omlastning från fartyg till tåg. Därför måste problemet med den otillräckliga spårkapaciteten lösas först.

I den marknadsanalys som konsultföretaget Transek har utfört på uppdrag av Stockholms hamn skriver man att den förväntade mängden gods som kommer att transporteras till/från hamnen med järnväg blir ungefär 15%. Det är en oacceptabel låg ambitionsnivå, och Stockholms hamn måste också visa hur man vill verka för att så mycket gods som möjligt går vidare på järnväg.

Hamnen förväntas ta emot till hälften containergods, till hälften Ro/Ro-gods. Enligt Regionplane- och trafikkontoret^[1] har bara mellan 10-20 procent av Ro/Ro-godset som passerar Stockholms hamnar (Kapellskär, Stockholm, Nynäshamn) start eller mål i Stockholms län. 50-85 procent har start eller mål i övriga Sverige, 1-20 procent i Norge och 15-20 procent på kontinenten. I den ovannämnda marknadsanalysen utgår man ifrån att Ro/Ro-trafiken följer samma mönster som containertrafiken när det gäller vidaretransport på land respektive det geografiska läget av slutmålen, dvs att det är närområdet som utgör slutmålet för transportererna. Inga för föreningen kända rapporter talar för att detta antagande är korrekt, och marknadsanalysen motiverar inte antagandet. Därför måste miljökonsekvensbeskrivningen på ett seriösare sätt redogöra för vilka start- respektive slutmål container- respektive Ro/Ro-verksamheten har, och hur dessa kommer att påverka trafikflöden på

Södertörn, inom Mälardalsregionen och även utanför denna region. Redan idag ökar trafiken på väg 225, som är mycket olämplig för tung trafik. I samtal med företrädare för Stockholms hamn har det också framförts att delar av den Ro/Ro-trafik som idag anlöper Kapellskär kan tänkas flyttas till Norvik, vilket

skulle göra landtransporten av en teoretisk transport till tex Linköping kortare. Det är exakt denna typ av resonemang som leder till att föreningen anser sig ha fog för sina farhågor att det långsiktigt kan komma att krävas en ny motorvägsförbindelse söderut. Farhågorna bekräftas av den fördjupade översiktsplanen för Nynäshamns tätort från 2004 som på s. 105ff behandlar Norvik och som tar upp att tidigare utredningar konstaterade behovet av en ny vägförbindelse söderut till motorvägen, den sk E4-syd. En sådan ny motorväg skulle innebära att skattebetalare fick betala miljardbelopp med stora intrång i naturen till följd.

Stockholms hamn måste därför detaljerat redogöra för varför man anser att en ny hamn i Norvik är bättre för miljön än att använda befintliga hamnar längre söderut som Oxelösund eller Norrköping, trots att Norvik kommer att kräva stora investeringar i landinfrastruktur med intrång i viktiga rekreatiomsområden och många fler lastbilstransporter till följd.

Stockholms hamn har också framfört att man hoppas kunna ta emot containerfartyg som idag anlöper sydsvenska hamnar och där vidaretransport till slutmål inom Mälardalsregionen sker med lastbil. Föreningen håller med om att det vore fördelaktigt för miljön om transporter söderifrån till Mälardalsregionen sker så långt som möjligt med fartyg, samtidigt som miljöfördelarna av detta mycket beror på fartygens miljöprestanda. Stockholms hamn måste dock kunna belysa varför befintliga hamnar nära Mälardalsregionen som tex Oxelösund inte är bättre lämpade att hantera denna trafik. Användes befintliga hamnar blir naturintrången pga vägsatsningar (utbyggd väg 225 eller ny E4-syd) lägre, vilket är bättre för miljön. Transporter från Oxelösund till många mål inom Mälardalen är inte nödvändigtvis längre än samma transport från Norvik.

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 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 containergoods och för Ro/Ro-gods var för sig. Man bör också diskutera nyttan av och möjligheterna att se till att gods utan vare sig start- eller målpunkt i Sverige över huvudtaget inte passerar det svenska fastlandet utan istället förs över till t ex direktgående sjöfart.

En kort kommentar angående dagens containerhantering i Frihamnen: Föreningen anser att istället för att flytta trafiken till Norvik och öka kapaciteten med faktor 10 kan Stockholms hamn alternativt välja att lägga ned containerhanteringen och fokusera på passagerartrafiken.

Miljöpåverkan

Det är viktigt att Stockholms hamn redovisar i MKB:n vilken miljöpåverkan transporter till och från hamnen kommer att ha. Här gäller i huvudsak de synpunkter och krav på utredning som vi framför under punkten Lokalisering, se ovan.

Ytterligare en viktig punkt 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.

Synpunkter på innehåll och utformning av MKB:n

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken 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.*

Föreningen förväntar sig att MKB:n redovisar den planerade hamnens effekter enligt våra ovannämnda synpunkter. Viktiga delar blir redovisningen av:

- Direkta effekter av hamnverksamheten (där inte bara arbetsmaskiners miljöpåverkan ska tas upp, utan även effekter från fartyg inom hamnområdet, dvs vid manövrering och vid kaj). Punkten Direkta effekter saknas i underlagsmaterialets avsnitt 7 Förslag till innehåll miljökonsekvensbeskrivning (s. 10). Vi anser att man antingen inkluderar fartygens effekter vid kaj och i hamnbassängen i punkt 11. Hamnverksamhetens miljö- och hälsoeffekter, eller att en ny punkt införs i MKB:n med rubriken Direkta effekter.
- Enligt 6 kap. 7 § punkt 4 miljöbalken måste alternativa lokaliseringar av verksamheten redovisas. Föreningen anser att miljökonsekvenserna av en alternativ lokalisering till befintliga hamnar på Östersjökusten måste beskrivas, inklusive en redogörelse för miljöeffekterna av transporterna till/från mål i Mälardalen till/från dessa alternativa lokaliseringar.

Fler frågor som bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen:

Hanterat gods

Utöver en uppskattning av hanterade årsvolymer borde MKB:n redovisa vilka volymer hamnen kan komma att hantera maximalt, per godsslag. Vidare bör redovisas vilka mängder av respektive godsslag som maximalt kan komma att lagras.

Skyddsåtgärder

Skyddsåtgärder för att minska eller förebygga miljöeffekter av verksamheten skall redovisas – bästa möjliga teknik och kostnad för begränsning av utsläpp och bullerstörningar, utveckling av de miljödifferenterade hamnavgifterna, möjlighet att använda förnyelsebara bränslen för maskinerna som används i hamnen, el-anslutning för fartyg vid kaj, upphandling av miljövänlig el för all verksamhet i hamnen, åtgärder vid olyckor som t.ex. oljeutsläpp m.m..

- Miljöeffekter av de indirekta effekterna skall också omfattas av redovisade skyddsåtgärder – t.ex. möjlighet till omlastning till järnväg för landtransporter till och från hamnen.

Övriga synpunkter

Föreningen anser generellt att Norvik inte är ett lämpligt geografiskt läge för en ny hamn. Föreningen är medveten om områdets potential genom sitt djup och sina isfria vintrar, men anser att området är för avskuret från större vägar och järnvägar för att kunna utgöra något lämpligt läge för en hamn. En stor del av störningarna pga. hamnverksamheten kommer från transporterna till och från hamnen. Att investera i fler vägar är både dyrt för skattebetalarna och skulle innebära stora intrång i naturvärden, och är inte önskvärt.

Det är bättre att ta till vara befintlig hamnkapacitet som finns på den svenska ostkusten, genom att samverka med befintliga hamnar, alternativt köpa en lämpligt befintlig hamn.

.....
Mårten Wallberg

.....
Susanne Ortmanns

Ordförande.....

..... Kanslichef

