



SVEA HOVRÄTT
Miljööverdomstolen
Rotel 0615

DOM
2010-12-22
Stockholm

Mål nr
M 10319-09

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, miljödomstolen, dom 2009-12-10 i mål nr M 2190-07, se bilaga A

KLAGANDE

Stockholms Hamn AB, Box 27314, 102 54 Stockholm

Ombud: advokaten Johan Norman, Box 27707, 115 91 Stockholm

MOTPARTER

1. Kammarkollegiet, Box 2218, 103 15 Stockholm
2. Liliann Flodell, Finska gatan 4, 122 37 Enskede
3. Ove Greisman, Hildebergsvägen 6, 117 62 Stockholm
4. Sten Heckscher, Baldersgatan 10 A, 114 27 Stockholm
5. Birgit Larsson, Strömmen Herrö 38, 148 91 Ösmo
6. Madis Üürike, Baldersgatan 8 B, 114 27 Stockholm
7. Christer Valtersson, Götaforsvägen 8, 122 66 Enskede
8. Barbro Valtersson, Torsbygatan 34, 123 41 Farsta
9. Lars Wretman, Yxlö 112, Edsvik, 148 91 Ösmo
10. AB Himmelsö, Himmelsö Gård, 148 91 Ösmo

Ombud för 2-10: advokaterna Per Molander och Girion Blomdahl, Box 1711, 111 87 Stockholm

11. Caroline Ankarcrona, Villagatan 13 B, 114 32 Stockholm

Ombud för 11: advokaten Karin Dunér, Box 7630, 103 94 Stockholm

12. Ulf Holm, Holmbro 11, 148 91 Ösmo

13. Matts Wikström, Bilsta, 149 00 Nynäshamn

14. Wik-Inn Marina AB, Torsviken Herrö, 148 00 Ösmo

Ombud för 12-14: advokaten Björn Hallengren, Advokatfirman Halldin AB, Skeppsbroplatsen 1, 411 18 Göteborg

15. Maria Olofsson, Torsvägen 12, 130 54 Dalarö

Ombud för 15: advokaten Kjell Bastling, Box 3518, 103 69 Stockholm

16. Vidbynäs Förvaltnings AB, Box 16066, 103 22 Stockholm

17. Marcus Wallenberg, Nordenskiöldsgatan 76, 115 21 Stockholm

Ombud för 16-17: advokaten Johan Cederblad och jur. kand. Johanna Rutberg, Box 1703, 111 87 Stockholm

18. Edvard Raft, Bondegatan 34, 116 33 Stockholm

19. Victoria Raft, Trollstavägen 47, 148 96 Sorunda

Ombud för 18-19: Hans Åhlund, Herrö 54, 148 91 Ösmo

20. Hans Åhlund, Herrö 54, 148 91 Ösmo

21. Länsstyrelsen i Stockholms län, Box 22067, 104 22 Stockholm

22. Nynäshamns kommun, 149 81 Nynäshamn

SAKEN

Tillstånd till anläggande och drift av hamn vid Norvikudden i Nynäshamns kommun

Dok.Id 915232

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00	08-561 675 59	måndag – fredag
103 17 Stockholm		08-561 675 50		09:00-15:00
		E-post: svea.hovratt@dom.se		
		www.svea.se		

MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**Miljökonsekvensbeskrivning**

Miljööverdomstolen godkänner den kompletterade miljökonsekvensbeskrivningen.

Tillåtlighet

Miljööverdomstolen upphäver miljödomstolens dom i tillståndsfrågorna och förklarar att det är tillåtligt att, i enlighet med vad Stockholms Hamn AB angett i ansökningshandlingarna och i målet angett och åtagit sig,

- inom fastigheten Nynäshamn Kalvö 1:25 utföra muddringar om maximalt 900 000 m³ massor, schaktningar, utfyllnader, sprängningar, pålningar samt anläggande av kajer,
- bedriva hamnverksamhet som medger hantering av gods om maximalt 8,5 miljoner ton per år,
- för den ansökta verksamheten uppföra och utföra erforderliga byggnader, anläggningar och installationer,

samt föreskriver att miljödomstolen ska meddela tillstånd till de ansökta verksamheterna och föreskriva nödvändiga villkor och bestämmelser i övrigt för ansökta verksamheter. Det ankommer på miljödomstolen att i samband med detta pröva bolagets ansökan om dispens för dumpning av muddermassor.

Rättegångskostnader vid miljödomstolen

Miljööverdomstolen ändrar miljödomstolens dom såvitt avser ersättning till följande parter för rättegångskostnader och förpliktar Stockholms Hamn AB att betala ersättning till

- Kammarkollegiet med 35 000 kr för ombudsarvode,
- Per Molanders huvudmän med 303 227 kr, varav 300 720 kr avser ombudsarvode,
- Karin Dunérs huvudman med 253 169 kr, varav 201 250 kr avser ombudsarvode,
- Björn Hallengrens huvudmän med 477 781 kr, varav 410 781 kr avser ombudsarvode
- Sture Forsbergs huvudmän med 83 344 kr, varav 81 126 kr avser ombudsarvode och
- Kjell Bastlings huvudman med 78 750 kr, varav 62 500 kr avser ombudsarvode,

allt jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 10 december 2009 tills betalning sker.

Rättegångskostnader i Miljööverdomstolen

Stockholms Hamn AB ska betala rättegångskostnaderna i Miljööverdomstolen till

- Kammarkollegiet med 105 032 kr, varav 89 497 kr avser ombudsarvode,
- Per Molanders huvudmän med 219 271 kr, varav 218 571 kr avser ombudsarvode,
- Karin Dunérs huvudman med 172 500 kr för ombudsarvode,
- Björn Hallengrens huvudmän med 323 243 kr, varav 269 844 kr avser ombudsarvode
- Johan Cederblads huvudmän med 71 000 kr, varav allt avser ombudsarvode,
- Kjell Bastlings huvudman med 94 825 kr, varav 82 500 kr avser ombudsarvode,
- Hans Åhlund med huvudmän med 16 800 kr för eget arbete och ombudsarvode,

allt jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag tills betalning sker.

YRKANDEN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Stockholms Hamn AB har yrkat att Miljööverdomstolen med ändring av miljödomstolens dom

- ska upphäva miljödomstolens dom i tillståndsfrågorna och förklara att ansökt vattenverksamhet, hamnverksamhet och dumpning av muddermassor är tillåtliga samt föreskriva att miljödomstolen dels ska meddela tillstånd till verksamheterna, dels medge dispens för dumpning av muddermassor och dels föreskriva nödvändiga villkor och bestämmelser i övrigt för ansökta verksamheter,
- ska befria bolaget från att utge rättegångskostnader vid miljödomstolen utöver de belopp som medgivits där beträffande Kammarkollegiet, Per Molanders huvudmän, Karin Dunérs huvudman, Björn Hallengrens huvudmän, Sture Forsbergs huvudmän och Kjell Bastlings huvudman.

Länsstyrelsen i Stockholms län och **Nynäshamns kommun** har tillstyrkt bifall till bolagets överklagande.

Kammarkollegiet och de enskilda sakägarna har bestritt bolagets överklagande och yrkat ersättning för rättegångskostnader i Miljööverdomstolen.

TILLSTÅNDSFRÅGAN**Utvecklande av talan i Miljööverdomstolen**Stockholms Hamn AB

Till stöd för talan har de grunder och omständigheter som anförts vid miljödomstolen åberopats samt dessutom grunderna utvecklats enligt följande.

Omfattningen av ansökt verksamhet

Bolaget har återkallat den del av ansökan som avser tillstånd till kajlägena 8 och 9. Vattenområdet som tillhör fastigheten Himmelsö 1:8, ägd av Himmelsö AB, ingår således inte längre i hamnens verksamhetsområde. Hamnens utformning efter den gjorda justeringen framgår av ritning och illustration (Miljööverdomstolens ab 90 med bilaga A och B).

Genomströmningen av gods vid fullt utbyggd hamn, exklusive kajlägena 8 och 9, kan i nuläget beräknas till en maximal volym om cirka 8,5 miljoner ton per år. Om en begränsning av verksamhetens omfattning behöver anges ska den avse denna gods-genomströmning. Vidare kommer mängden muddermassor att begränsas till 900 000 m³ i stället för 1,1 miljoner m³.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Enligt miljödomstolen är bolagets redovisning om alternativa lokaliseringar alltför knapphändig. De alternativa lokaliseringar som ska redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning bör vara realistiska, dvs. det ska vara möjligt att bedriva ansökt verksamhet vid dessa platser. En stor del av Sveriges ostkust, inte minst den aktuella delen, omfattas av riksintresse på grund av sina samlade värden för naturvärden och friluftslivet enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Möjligheterna att finna en alternativ plats till Norvikudden är därför nästan uteslutna. En utredning om alternativa lokaliseringar bör därför avse möjligheten till ut-

vidgning av verksamheten vid redan befintliga hamnar inom regionen eller om anläggande kan ske i anslutning till ett redan ianspråktagat område, som är fallet med Norvikudden.

I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs ingående för förutsättningarna för container- respektive rorohantering samt möjligheten till samlokalisering av dessa verksamheter vid hamnarna i Gävle, Västerås/Köping, Kapellskär, Stockholm, Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Göteborg samt vissa sydkusthamnar.

Att kajlägena 8 och 9 inte byggs innebär att behovet av muddring, sprängning och fyllning minskar med cirka 10-20 procent. Behovet av anläggande av kajspont kommer att minska med cirka 400 meter. Miljöpåverkan med avseende på luft, vatten samt buller bedöms minska. Vidare kommer transporter till och från hamnen att minska. Det är fullt möjligt att med den redovisning som bolaget lämnat bedöma miljökonsekvenserna från den begränsade verksamhet som nu söks tillstånd för.

Lokaliseringsprövningen

En hållbar utveckling

Ett flertal remissinstanser har framhållit att det inte föreligger något behov av en hamn vid Norvikudden. En tillåtlighetsprövning av en miljöfarlig verksamhet eller en vattenverksamhet enligt miljöbalken innefattar inte och kan inte innefatta en behovsprövning av den verksamhet som är föremål för prövning. Prövningsmyndigheterna har att i varje enskilt fall bedöma en ansökt verksamhet ur ett miljöperspektiv och inte ur ett kommersiellt perspektiv. Miljöbalken får anses konkurrensneutral. Oaktat detta kan följande omständigheter framhållas.

Bolaget bedriver hamnverksamhet vid Stockholms Hamn samt genom dotterbolagen Nynäshamn AB och Kapellskärs Hamn AB. Bolagets uppdrag är att säkerställa Stockholms/Mälardalensregionens varuförsörjning via hamnar samt bygga och utveckla hamnarna för nya behov och för miljön.

Det finns flera skäl till satsningen på en godshamn vid Norvikudden. Regionen har växt med ett motsvarande Malmö sedan 1990 och förväntas växa med ett motsvarande Göteborg fram till år 2030, då befolkningen beräknas ha ökat med cirka en halv miljon till cirka 3,5 miljoner.

På 20 år har containertrafiken i världen femdubblats. Transporterna i containrar växer snabbare än den globala ekonomin då allt fler godsslag fraktas i container. Handeln och därmed transporter i Östersjöregionen växer kraftigt och utvecklingen förväntas fortsätta. Ryssland är en tillväxtmotor. Detta innebär att allt större fartyg med krav på större vattendjup trafikerar och kommer att trafikera Östersjön.

För detta krävs större hamnar med kort insegling utan trånga passager och minimal risk för isbildning. Dessutom krävs stora och flexibla ytor på land för omlastning till tåg och lastbil eller för tillfällig lagring. En hamn vid Norvikudden uppfyller dessa kriterier.

Större fartyg i kombination med att godset tas så nära marknaden som möjligt är bra för miljön och ekonomin, vilket stärker Stockholmsregionen i en framtida nationell och internationell konkurrens. De flesta huvudstadsregioner i världen har moderna och effektiva hamnar med hög kapacitet i sin närhet. Nuvarande hamninfrastruktur i Stockholm anlades på 1870-talet respektive 1920-talet. Norvikudden byggs för nuvarande samt morgondagens behov, dvs. för hela 2000-talet. Med en ny hamn vid

Norvikudden får regionen en modern hamn för både container- och rorofartyg, vilket är en avgörande framgångsfaktor för varje större huvudstadsregion i världen.

Det förhållandet att Hutchison Port Holding, som är en världsledande hamnoperatör, har träffat ett långsiktigt avtal med bolaget om driften av en framtida hamn vid Norvikudden är en omständighet som visar på ett stort framtida behov av hamnen.

Som framgår av den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen innebär ett nollalternativ där Norvikudden inte är utbyggd ett miljömässigt sämre alternativ med ökade landtransporter för att försörja en växande region. Sjötransporter är miljövänliga. Om transporterna i större utsträckning kan gå på fartyg än på land minskar den totala belastningen på vägnätet. Vid en jämförelse mellan olika transportslag, vad gäller energiåtgången per kilometer och ton transporterat gods samt emissioner till luft av växthusgaser, är sjötransporter det mest miljövänliga transportsättet. Genom redan fattade beslut inom IMO går utvecklingen mot allt större krav på emissionsreducering från fartygen, vad gäller t.ex. svavel och kväveoxider. Om allt kunde gå på tåg istället skulle utsläppen bibehållas på samma nivå som med fartyg. Stambanenätet har emellertid omfattande kapacitetsproblem, framför allt runt storstadsområdena.

Planunderlaget

I Stockholmsregionen har regionplanering bedrivits i snart 60 år. Fem formella regionplaner har utarbetats och antagits och en sjätte, RUFS 2010, har antagits i år. I samtliga dessa planer har Norvik-Kalvöområdet i Nynäshamn redovisats som utbyggnadsområde för verksamheten med hamnanknytning.

Under åren 1975 till 1988 har fördjupad översiktsplan, områdesplan, stadsplan samt detaljplan för Norvikområdet tagits fram. I samtliga planer har området redovisats som område för hamn- och industriverksamhet.

Kommunfullmäktige i Nynäshamn antog den 10 juni 2009 detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde Kalvö 1:25, 1:11 m.fl. Länsstyrelsen har i beslut den 25 november 2009 avslagit överklaganden beträffande den antagna detaljplanen. Länsstyrelsens beslut har överklagats och regeringen förväntas under innevarande år att avgöra planfrågan. Boverket har i yttrande den 9 september 2010 till regeringen avstyrkt bifall till anförda besvär över länsstyrelsens fastställelsebeslut av detaljplanen.

Genom deldom den 16 januari 1975 lämnade Södertörns tingsrätt, vattendomstolen, tillstånd bl.a. till att med sprängstensmassor utfylla vattenområdet kring Norviksholmen i Mysingsfjärden, vilket även har skett. Det utfyllda området uppgår till cirka 19 ha.

Genom dom den 5 mars 1981 lämnade Stockholms tingsrätt, vattendomstolen, tillstånd att anlägga en hamn med tillhörande anordningar inom det utfyllda området. Hamnen kom emellertid inte till utförande.

Av denna redogörelse framgår att området vid Norvikudden sedan lång tid tillbaka bedömts som lämpligt för hamn- och industriverksamhet.

Planeringen av en hamn vid Norvikudden har föregåtts av en omfattande regional och lokal planering som bl.a. syftar till att förbättra infrastrukturen. Regeringen har tagit ställning till en ny nationell investeringsplan för infrastrukturen och länsstyrelsen har

fastställt länsplanen för regional transportinfrastruktur 2010-2021. Planen innehåller en mängd åtgärder som kan nyttjas vid en hamnutbyggnad vid Norvikudden.

Trafikverket håller på att färdigställa motorväg längs väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn, vilken kommer att bli klar i början av 2011. Vidare beräknas ombyggnaden av Södertörnsleden, väg 259, att påbörjas detta år. Leden utgör den sydliga delen av yttre tvärleden och sammanbinder de regionala kärnorna i södra regionen mot E4:an och Förbifart Stockholm. Frågan om miljö- och säkerhetshöjande åtgärder på väg 225 finns med i den regionala planeringen. Alldeles oavsett en hamnutbyggnad vid Norvikudden är det nödvändigt att förbättra vägens standard.

Regeringen har i mars 2010 fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010-2021 samt ekonomiska ramar för länsplanerna. Beslutet innebär att det totalt satsas 482 miljarder på infrastrukturen mellan 2010-2021. Regeringen har valt ut Nynäsbanan som en av de viktiga järnvägs-satsningarna. Nynäsbanan ska få ökad kapacitet på sträckan Västerhaninge-Nynäshamn och en mötesstation anläggas vid Nynäsgård under planperioden 2010-2021.

I kombination med redan fattade beslut avseende Nynäsbanan kommer erforderlig kapacitet för godstransporter att tillskapas. Detta stöds av Trafikverkets yttrande till Miljööverdomstolen.

Riksintressen

Norvikudden har sedan lång tid tillbaka bl.a. i den fysiska riksplaneringen pekats ut som riksintressant djuphamnsläge. Som framgår av Sjöfartsverkets yttrande den 20 mars 2007 till länsstyrelsen avseende förslaget till detaljplan hävdade verket 1987 riksintresseanspråk för en framtida djuphamnsmöjlighet med tillhörande insegling från havet vid Norvikudden på grund av de mycket goda naturgivna förutsättningarna som finns i området. Verket har därefter år 2001 pekat ut Nynäshamns hamn och anslutande farled som riksintresse. Enligt Sjöfartsverket kan ett utpekande av en hamn vid Norvikudden som riksintresse göras i ett framtida arbete med att precisera Nynäshamns allmänna hamn.

Det är visserligen fråga om en nyetablering, men denna etablering sker inom ett redan ianspråktaget område och i anslutning till befintlig hamnverksamhet. På 1970- och 1980-talet skedde en utfyllnad av området med stora mängder sprängstensmassor. Söderut, precis vid Norvikudden, ligger Nynas AB:s raffinaderi, AGA:s terminal för flytande naturgas (LNG) och Fortums värmekraftverk. Vidare söderut ligger den befintliga hamnen i Nynäshamn, med trafik till Gotland, Polen och Lettland.

Åtgärdernas inverkan på naturmiljön är därför inte så betydande som miljödomstolen vill göra gällande. Bl.a. har länsstyrelsen bedömt att utbyggnaden av hamnen kan ske i förenlighet med riksintressena för natur och friluftsliv samt att det inom området finns begränsat med konflikter med avseende på naturvården. Inte heller yrkesfisket bedöms bli nämnvärt påverkat.

Miljöpåverkan

Inseglingen till den planerade hamnen är relativt kort. Inga åtgärder, utöver viss utprickning som görs i samråd med Sjöfartsverket, behövs för inseglingen till Norvikudden. Djupet finns hela vägen in till hamnen. Det finns stora manöverutrymmen och vändplatser såväl i farleden som inne i hamnområdet.

Etableringen av en hamn vid Norvikudden medför en lokal påverkan av området och dess omgivning. Det uppstår också påverkan av transporter till och från området, på väg, järnväg och till sjöss. Transporterna till och från hamnen ger emissioner till luft. De kan också ge upphov till buller och risker utmed anslutande inseglingsled, väg respektive järnväg.

En lokalisering till Norvikudden berör inte några Natura 2000-områden eller andra särskilt skyddade områden. Industrispåret berör endast marginellt Alhagens våtmark. Vidare får avstånden till närmaste boende anses vara betryggande.

I miljökonsekvensbeskrivningen finns en generell beskrivning av vilka konsekvenser hamnen kan medföra på vattenkvaliteten. Att den inte innehåller en särskild utredning om hur verksamheten förhåller sig till miljökvalitetsnormerna för vatten har sin förklaring i att beslutet om dessa normer fattades av vattenmyndigheten den 16 december 2009, dvs. först efter miljödomstolens dom. Av beslutet följer att miljökvalitetsnormerna i nu aktuellt vattenområde ska vara uppfyllda först år 2021. Av 4 kap. 3 § förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön följer dessutom att ytvatten vid hamnar omfattas av ett lägre krav, då ytvattnet vid dessa bör förklaras som kraftigt modifierade. Arbetet med att anlägga hamnen kommer dock endast att innebära en temporär påverkan, varför någon miljökvalitetsnorm inte kommer att överskridas. Dessutom ska skillnad göras mellan gränsvärdesnormer som faller under 5 kap. 2 § första stycket 1 miljöbalken och normer som faller under punkten 4 i samma bestämmelse. De först nämnda är bindande medan de senare inte är det.

Av den redovisning som getts in i målet framgår att adekvata villkor kan föreskrivas för den ansökta verksamheten.

Alternativ lokalisering

Om godset i stället går till en annan hamn ger också detta påverkan lokalt i den hamnen samt genom transporterna i dess anslutning. De lokala effekterna som uppstår vid en annan hamn skiljer sig inte nämnvärt från de effekter som uppstår av en hamn vid Norvikudden om inte de lokala förutsättningarna, såsom närhet till bostäder, lokala naturvärden, rekreativsvärden, kulturvärden m.m. är mer gynnsamma vid andra hamnar. Utredningarna i målet visar att lokaliseringen av en hamn till Norvikudden inte medför några störningar av betydelse för närboende eller påverkar särskild skyddsvärd natur. Det saknas därför skäl att i detalj jämföra förutsättningarna vid de andra hamnarna i dessa avseenden.

När det gäller de alternativa hamnarna har tyngdpunkten legat på att göra övergripande jämförelser mellan dessa hamnar avseende transporterna till och från hamnarna. Effekterna av transporterna till och från en annan hamn beror även på de förutsättningar som finns i anslutning till hamnen, såsom utformning, placering och kapacitet på anslutande väg- och järnvägsnät, förutsättningar i farleden o.s.v. Effekterna av transporterna beror även på transportsträckorna samt miljöprestanda på fordon och fartyg. I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs ingående för konsekvenserna av etablering vid Norvikudden vad gäller lokal och regional påverkan. En hamn vid Norvikudden medför positiva miljöeffekter i och med att transportsträckorna på land till Stockholmsområdets godsterminaler är förhållandevis korta jämfört med andra hamnar.

Av den redovisning bolaget lämnat framgår att ingen annan lokalisering är bättre än Norvikudden. En samlokaliserad container- och roroamn vid Norvikudden utgör det mest miljövänliga alternativet med närhet till marknaden och konsumenterna i Stockholm och Mälardalen, goda väg- och järnvägsförbindelser samt stora utrymmen på land och kort

insegling. Vid bedömningen ska beaktas att väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn är under utbyggnad till motorväg och att Södertörnsleden, väg 259, kommer att färdigställas efter ett beslut om utbyggnad vid Norvikudden samt att Trafikverket kommer att erhålla medel från regeringen för att bygga ut Nynäsbanan.

Dispens för dumpning

De utredningar som bolaget har presenterat i målet visar att tippning kan ske inom de föreslagna områdena utan olägenhet för människors hälsa eller miljön. Massorna är inte förorenade. Bolagets uppfattning verifieras av det yttrande från professor Ingemar Cato, Statens Geologiska Undersökning och Göteborgs universitet, som bolaget ingivit samt av vad fil. dr Per Björinger redovisat.

Kompensationsåtgärder avseende fiske

Fiskeriverket har yrkat kompensationsåtgärder avseende fiske och bolaget har medgivit att utge en årlig fiskeavgift. Bolaget bestrider dock att en avgift ska omfatta det tidigare utfyllda området. I målet om tillstånd till utfyllnaden anförde fiskeriintendenten att de planerade utfyllnaderna vid Norvikområdet inte bedömdes medföra skador eller störningar på allmänt fiskeintresse. Yrkande om fiskeavgift framställdes inte och deldomen vann laga kraft.

Samhällsekonomisk bedömning

Av ansökan framgår att kostnaderna för de delar av ansökt verksamhet som avser vattenverksamhet uppgår till ca 500 miljoner kronor. Det torde vara uppenbart att någon fullständig samhällsekonomisk analys inte går att genomföra för stora infrastrukturella projekt där avskrivningstiden vanligen ligger inom intervallet 30 till 60 år och där den tekniska livslängden är längre än så. Skulle så vara fallet krävs en känslighetsanalys som visar utfallet under varierande antaganden. Till detta kommer att kravet på samhällsekonomisk nytta endast avser vattenverksamhet. Bolaget har låtit Price Waterhouse Coopers översiktligt bedöma vilka samhällsekonomiska effekter en utbyggnad av en hamn vid Norvikudden kan tänkas få. Av utredningen framgår att investeringen i en ny hamn vid Norvikudden beräknas lämna ett prissatt samhällsekonomiskt överskott om ca 1,7 miljarder kronor.

Kammarkollegiet

Den överklagade domen är korrekt. Det föreligger inte skäl att göra någon annan bedömning av verksamhetens tillåtlighet än den som miljödomstolen gjort.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivning innehåller en felaktig beskrivning av nollalternativet enligt 6 kap. 7 § miljöbalken.

Gällande miljökvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken har inte beaktats, vilket är ett krav enligt 6 kap. 7 § miljöbalken.

Återkallandet av delar av ansökan har inte medfört medföljande justeringar av miljökonsekvensbeskrivningen. Det går därför inte att bedöma hamnens påståenden om

förändringarna av miljöpåverkan. Ändringarna bör även ha betydelse för den samhälls-ekonomiska beräkningen för verksamheten, eftersom intäkterna kommer att minska.

Lokaliseringsprövningen

En hållbar utveckling

Containertransporterna till och från Sverige styrs i hög grad av hur stora transoceanarederier lägger sina rutter. Det förhållandet att endast Maersk Line finner det lönsamt att gå till Göteborg trots att hamnen hanterar närmare 1 000 000 TEU per år visar vilka kvantiteter som krävs för att oceangående fartyg ska anlöpa en hamn. Förutsättningarna för Norviks hamn att uppnå angivet delsyfte föreligger sannolikt inte.

Bolaget har inte visat att den planerade hamnen vid Norvik behövs för att trygga varuförsörjningen i Stockholm och Mälardalen. Bolagets utredning om alternativa hamnars kapacitet är felaktig. Varken nationella eller regionala utredningar har pekat på att hamn- eller terminalkapacitet är någon bristvara i regionen idag och inte heller inom överblickbar tid. Detta framgår av rapporten "Behövs Norvik för Stockholm/Mälardalens varuförsörjning", utförd av konsulten och civilingenjören Lars Arvidsson från konsultföretaget Sevensco AB, samt av de yttranden som kollegiet inhämtat från hamnarna i Norrköping, Södertälje, Gävle och Oxelösund.

En lämpligare lokalisering för att bidra till ändamålet att trygga varuförsörjningen i Stockholm och Mälardalen är att förlägga verksamheten till redan befintliga hamnar.

Hamnen har påstått att nollalternativet innebär ett sämre alternativ eftersom det innebär ökade landtransporter. Ökade transporter med järnväg är emellertid inte negativt för miljön. Vidare saknas skäl att anta att påstådda transporter kommer att övergå till sjötransporter. Av yttrande som kollegiet inhämtat från Maersk Line framgår att det i princip inte sker några transporter med lastbil från södra Sverige till Stockholmsregionen. Hamnens lokalisering utan närhet till större industrier eller annan exportnäring innebär ett för en hamn av planerad storlek relativt lågt antal returtransporter till hamnen, dvs. antalet tomma lastbilar som kör till hamnen blir många till antalet. Av bolagets utredning framgår inte att nollalternativet är ett sämre alternativ ur miljösynpunkt.

Planunderlaget

Bolaget har inte visat att området sedan länge är planerat för hamnverksamhet. Av länsstyrelsens yttrande framgår att planeringen av en hamnutbyggnad endast diskuterats. Detta är inte tillräckligt för att anse att hamnen sedan lång tid funnits som en realitet i den fysiska planeringen.

Det yttrande som kollegiet inhämtat från Sevensco AB visar att trafikverkets yttrande avseende transportbehov och infrastrukturen uppvisar sådana brister att det inte bör ligga till grund för prövningen i målet.

Banverket har på s. 43 f. i sin utredning "Konsekvenser för järnvägssystemet av en framtida hamn i Norvik" uppgivit att om godstrafiken på järnväg ska få bra förutsättningar för att utvecklas och bli konkurrenskraftig i förhållande till godstrafik på väg behöver godstågen kunna köra oavsett tid på dygnet. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att för att transporterna ska kunna köra oavsett tid på dygnet, och därmed uppfylla miljöbalkens krav, behövs en omfattande utbyggnad av det berörda järnvägstransportsystemet. Bland annat behövs en utbyggnad med dubbelspår på hela

sträckan mellan Tungalsta och Nynäsgård. Det framgår inte av utredningen i målet att några faktiska och konkreta beslut har fattats som innebär att kraven avseende gods-transporter kommer att genomföras. Av utdrag ur regeringens beslut den 29 mars 2010 om fastställelse av trafikslagsövergripande plan m.m. framgår endast att Trafikverket ska tillse att ökad kapacitet upprätthålls i Västerhaninge-Nynäshamn och som nya objekt mötesstation Nynäsgård.

Det finns inte någon fastställd järnvägsplan för industrispår mellan den planerade hamnen och Nynäsbanan. Sveriges Geologiska Undersökningar har vid prövningen av detaljplanen avstyrkt att spåret ska byggas på angivet sätt på grund av att den valda järnvägssträckningen är olämplig ur grundvattenskyddssynpunkt m.m. Industrispåret kommer att vara ett stort ingrepp i skyddsvärd miljö.

Standarden hos väg 225 medför allvarliga miljö- och säkerhetsproblem.

Ombyggnationen av väg 73 omfattar endast sträckan fram till Älgviken. Trafikverket har framhållit att om trafikökningen från hamnen innebär att det bör vara fyra körfält hela vägen till trafikplatsen vid Norvik så finns inte dessa medel i den regionala planen för väginfrastruktur.

Riksintressen

Norviksfjärden, Norvikudden och hela påverkansområdet är enligt 4 kap. miljöbalken av riksintresse för friluftslivet. Stockholms skärgård ska alltså skyddas mot ingrepp. Norvikudden är inte exploaterad på något avgörande sätt. Området är naturskönt och omfattar möjlighet till friluftsliv både på land och till sjöss. Verksamhetens och följdverksamheternas omfattning är betydande och kommer att innebära att friluftslivet inte kan bedrivas inom ett mycket stort område. Riksintresset för friluftslivet skadas därför påtagligt.

Enligt den av kollegiet åberopade rapporten från Sevensco AB har en hamn en begränsad effekt för den ekonomiska tillväxten och sysselsättningen i regionen.

Området har med stöd av 3 kap. 5 § miljöbalken utpekats som riksintresse för yrkesfisket. Fiskeriverket bedömer att anläggning och drift av hamnen kommer att ha en tydlig negativ inverkan på riksintresset för yrkesfisket som ligger i direkt anslutning till den planerade verksamheten.

Norviks hamn har inte pekats ut som strategisk hamn i regeringens nationella plan för godstransportsystemet 2010-2021. Det finns inte underlag för att anse att området för den planerade hamnen är av riksintresse för kommunikation.

Miljöpåverkan

Anläggandet av hamnen kommer att påverka vattenvegetationen i hela influensområdet negativt och ha stor lokal påverkan till följd av grumling och sedimentering. Det kommer att ske pålagring av sediment på organismer och botten samt innebära försämrade tillförsel av ljus till växtlighet. Ålgräsängar utanför Låsudden kommer p.g.a. närheten till Norvikudden att störas kraftigt. Bestånd av blåstång i Utterviken kommer att försvinna. Genom undervattenssprängningar kommer bl.a. kväve att tillföras vattnet. Kvävespridningen från sprängningen beräknas till totalt 22 ton.

Hamnen förväntas leda till en ökad trafik av fartyg med storlekar avsevärt större än de som idag trafikerar regionen. Fartygstrafik av den förväntade dimensionen kan medföra stora fysiska och biologiska risker. Genom fartygens rörelser i hamnen sker

en påverkan på den lokala naturmiljön i vattnen runt hamnen som kan förväntas bli avsevärd till följd av det stora antalet anlöp. Detta bl.a. på grund av den stora omrörning av vattenmassorna fartygen orsakar vid ankomst och avgång samt risker med läckage av metaller och miljögifter. Vidare innebär många och stora fartyg en ökad risk för olyckor, vilket kan leda till utsläpp av farliga ämnen.

Norviksfjärden och stränderna av Yxlö, Herrön och Himmelsö kommer att störas av ljudnivåer över de riktvärden som gäller för planlagda områden för rörligt friluftsliv och fritidsbebyggelse. Alhagens våtmarksområde och skogsområdet Blommenstorp kommer att vara kraftigt störda av buller eftersom arbete kommer att pågå i stort sett under hela byggnadsperioden. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer riktvärdena för industribuller att överskridas för norra delen av Alhagen.

Vid bedömningen av störningarna för omgivningen ska också beaktas den täktverksamhet som ska bedrivas för uttag av 25 miljoner ton berg under 10-15 år samt den logistikpark på 460 000 m² som planeras i anslutning till hamnområdet.

Huvuddelen av godset till och från hamnen kommer att transporteras med lastbil. Hamnverksamheten kommer att innebära en kraftig ökning av tung lastbilstrafik på väg 225. Bolaget har inte visat att transportererna till och från den planerade hamnen kan utföras på ett sådant sätt att verksamheten är förenlig med miljöbalkens bestämmelser i 2 kap. och de av riksdagen antagna miljömålen. Miljöbalken kräver att det ska finnas goda förutsättningar för att godstrafik via järnväg ska vara möjligt till och från den sökta hamnen.

Det föreligger hinder enligt 2 kap. 9 § miljöbalken att tillåta verksamheten inklusive följdverksamheter, eftersom verksamheten kommer att innebära olägenheter av väsentlig betydelse för både människors hälsa och miljön. Det rör särskilt den mängd vägtransporter som verksamheten medför, ökade utsläpp av NO_x, SO₂ och fosforutsläpp, belastning på Östersjön, fartygstrafik, omfattande ianspråktagande av havsbotten, muddrings- och dumpningsverksamhet samt byggandet av industrispår genom naturområdet Alhagen.

Dispens för dumpning av muddermassor i havet

Bolaget har inte visat att kravet enligt 15 kap. 33 § miljöbalken, att dumpningen kan ske utan olägenhet för miljön, är uppfyllt. Av utredningen i målet framgår att omfattningen av dumpningen av avfallet innebär en flerårig påverkan på miljön. Bottenfaunan är artrik och kan skadas för all framtid. Detsamma gäller djuphållans funktion för vattenlevande organismer. Vidare är dumpningen förenad med risker vad gäller grumling. Kollegiet delar inte uppfattningen att fisken kan undvika grumlande områden på sådant sätt att den inte skadas. Enligt fil. dr Anders Jönsson från IVL är hamnens underlag bristfälligt vad avser påverkan på vattenmiljön. Hinder föreligger därför att meddela dispens för dumpning (jfr Nacka tingsrätts, miljödomstolen, dom den 21 september 2009 i mål nr M 4022-09). Bolaget har inte heller visat på ett alternativt sätt för kvittblivning av avfallet.

Samhällsekonomisk bedömning

Bestämmelsen i 11 kap. 6 § miljöbalken motsvarar 3 kap. 4 § i vattenlagen. Enligt förarbetena till vattenlagen (prop. 1981/1982:130) bör man i den samhällsekonomiska helhetsbedömningen kunna väga in även indirekta ekonomiska verkningar av verksamheten och den nytta verksamheten kan ha även för andra än företagaren. Bolaget har i sin samhällsekonomiska analys bland annat räknat med att framtida byggrätter i

Frihamnen kommer att ge en intäkt på en miljard kronor. Byggrätterna i Frihamnen är inte kopplade till den planerade verksamheten vid Norvik på ett sådant sätt att de kan medräknas. Bolagets utredning av den samhällsekonomiska nyttan är felaktig på grund av att dels värden inräknas som ligger utanför den ram som anges i bestämmelsen, dels den bygger på ett antagande om ändringar av transportsystemet i regionen som är grundlöst.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Lokaliseringsprövningen

En hållbar utveckling

Handeln i Östersjöområdet ökar och därmed betydelsen av regionens hamnar. Med ett ökat biobränslebehov växer behoven av hamnar och andra terminaler för energihantering, där det också är viktigt med väl fungerande järnvägsförbindelser. Näringslivet ställer krav på företagsekonomisk effektivitet, där transporter och logistik ingår som delar i produktionsprocessen. Dessa krav behöver tillgodoses med en funktionell infrastruktur och strategiskt lokaliserade terminaler. Regionen behöver därför utbyggd kapacitet i hamnar och terminaler samt förbättrade förbindelser mellan dessa. Kapaciteten för godstransporter på järnväg behöver byggas ut både i östra Mellansverige och i landet i övrigt.

Stockholmsregionen, med Sveriges största befolkningskoncentration, måste långsiktigt säkerställa sin internationella och nationella tillgänglighet för en hållbar varuförsörjning samt säkra konkurrenskraftiga förutsättningar för sitt näringsliv. Regionen växer kraftigt och har de senaste 30 åren ökat med nästan 400 000 invånare. Enligt bedömningar i RUFS 2010 måste regionen till år 2030 ha beredskap för ytterligare en halv miljon nya innevånare. Det är viktigt att trygga varuförsörjningen för befolkningens behov, men också företagets möjlighet att fungera som landets tillväxtmotor. Detta har regeringen uttryckt i det övergripande målet för svensk transportpolitik.

När Stockholm växte under 1800-talet flyttades hamnen ut från dåvarande staden till Värtan. Idag har Stockholms hamn ett centralt läge i Stockholms innerstad. Inseglingen går genom skärgården med sina höga natur- och kulturmiljövärden. Från miljösynpunkt är en omvandling av detta område med sina goda möjligheter till kollektivtrafikförsörjning till bostäder och personalintensiva verksamheter en del av en långsiktigt hållbar utveckling av Stockholmsregionen. Härtill sker en avlastning av tunga transporter i innerstaden. En utflyttning av hamnen till Norvik ligger i linje med miljömålen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, levande sjöar och vattendrag, hav i balans, levande kust och skärgård samt god bebyggd miljö.

Det regionala vägnätet i Stockholmsregionen är överbelastat. Transporterna bör ledas förbi de mest belastade delarna av vägnätet. För leverantörer av gods är idag sjöfarten den överlägset bästa transportvägen, givet att hamn- och terminallogistiken fungerar vid övergång från sjöfart till landtransport. Detta visar sig bl.a. i form av trafik med större fartyg med ökad lastkapacitet. Större fartyg genererar färre transportrörelser vilket är positivt för miljön och effektivt för den som transporterar varor. Samtidigt kräver större fartyg bättre manövreringsförutsättningar i fråga om bl.a. djupgående samt kortare och bredare farleder.

Det är av stort allmänt intresse att en växande Stockholmsregion i framtiden kan varuförsörjas på ett sätt som samtidigt tillgodoser miljöintressen. Lokaliseringen av ny

hamnverksamhet till Norvik uppfyller miljöbalkens lokaliseringsregler samt även i övrigt högt ställda miljökrav. Det är orealistiskt att basera regionens utveckling på utbyggnad av befintliga hamnar som varken har kapacitet att möta det växande behovet eller ta emot större fartyg. Norviks hamn kommer, tillsammans med andra viktiga godsnoder i Sverige, att skapa förutsättningar för ett nationellt och regionalt transportsystem som jämfört med befintligt system är miljövänligare, betydligt robustare samt har större tillgänglighet och flexibilitet.

Planunderlaget

Miljööverdomstolen har vid sin bedömning av om lokaliseringen av hamnen är lämplig bortsett från det regionala planeringsarbete som pågår. Planeringen för en hamnutbyggnad vid Norvik har under åren ständigt aktualiserats i regionplaner, översiktsplaner och detaljplaner samt tillstånd för hamnverksamhet. De två senaste regionplanerna, RUFS 2001 och 2010, har behandlat hamnfrågorna utförligt. RUFS 2010 har den 11 maj 2010 antagits av landstingsfullmäktige inom Stockholms Läns landsting. Utpekandet av hamnen har varit en förutsättning för annan planering i regionen. Även trafikplaneringen har haft hamnen som en av många viktiga förutsättningar för planering och utbyggnad av infrastrukturen.

Investeringar i statlig infrastruktur redovisas i nationella och regionala investeringsplaner. Investeringsplanerna revideras regelbundet ungefär vart femte år. Länsstyrelsen ansvarar för den regionala länsplanen medan Trafikverket ansvarar för den nationella planen. I upprättandet av planerna har länsstyrelsen och Trafikverket regeringens uppdrag att samverka då transportsystemen hänger ihop. Den senaste planeringsprocessen för infrastruktur, som anger vilka investeringar som ska byggas åren 2010-2021, har nyligen genomförts och fastställts av regeringen och länsstyrelsen.

Länsplanen innehåller många åtgärder direkt kopplade till Norvikudden. Åtgärdsplaneringen har letts av Länsstyrelsen i Stockholms län och förankrats med Trafikverket, Stockholms läns landsting, Kommunförbundet i Stockholms län, Stockholms stad samt den regionala "16-mannagrupp" med representanter från samtliga riksdagspartier, som satts att följa upp Cederschiöldöverenskommelsen. Totalt omfattar åtgärdsplaneringen för Stockholms län objekt till en kostnad av närmare 100 miljarder varav regionen finansierar 50 procent.

I förslaget till åtgärdsplanering för Stockholms län 2010-2021 återfinns följande åtgärder med direkt koppling till hamnen på Norvikudden:

Väg 73 är utbyggd som motorväg inom kort och Södertörnsleden öppnas samtidigt som hamnen. Det ska också byggas en tunnel under Masmoberget samt ny trafikplats för Södertörnsledens anslutning till E4/E20.

På Nynäsbanan handlar det bl.a. om dubbelspårsutbyggnader och godsanpassning i form av ökad kraftförsörjning och utbyggnad av bullerskydd.

Ombyggnad av väg 225 ryms inte inom planperioden 2010-2021. Arbetet med detta bör fortsätta i form av utredningar så att ett genomförande möjliggörs tidigt i ny planperiod. Vägens standard behöver förbättras alldeles oavsett om hamnen anläggs eller inte och frågan är redan uppmärksammas i den regionala planeringen.

Den kraftfulla satsningen av infrastruktur på Södertörn underlättar för godstransporter från en hamn i Norvik både på väg och järnväg. Det är få platser som är så väl förberedda för en ny hamnetablering som Norvik.

Riksintressen

Ett av Trafikverkets kriterium för utpekande av riksintressen för kommunikationer är ”unika lägesbundna naturförutsättningar”. När det gäller sjöfart är ett naturligt djuphamnsläge med möjlighet till anslutning till väg- och järnvägsnät en sådan förutsättning. Norvik uppfyller kriterierna för en framtida hamn av riksintresse. Även väg 73 och järnvägen till Nynäshamn är av riksintresse för kommunikationer.

Hela kuststräckan i Stockholms län omfattas av de geografiska hushållningsbestämmelserna i miljöbalken, vilket innebär att områdets samlade natur- och kulturvärden inte får påtagligt skadas. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utveckling av befintliga tätorter.

I hamnens omedelbara närhet finns goda expansionsmöjligheter för hamnanknutna verksamheter som även har betydelse för den framtida utvecklingen i kommunen. Stora delar av Norvikudden har p.g.a. tidigare planerad industri- och hamnverksamhet på 1970- och 1980-talen, fyllts ut med stora mängder sprängstensmassor. Påverkan på naturvärdena och det rörliga friluftslivet måste därför anses begränsad. Norvikudden ligger inom ett område som sedan länge är exploaterat för miljöfarliga verksamheter såsom hamnverksamhet, raffinaderi, terminal för flytande gas och energianläggning.

Yrkesfisket och totalförsvaret har riksintresseområden i närområdet, men dessa kommer inte att utsättas för någon egentlig påverkan och det kan inte vara fråga om någon påtaglig skada på dessa riksintressen.

Miljöpåverkan

Den miljökonsekvensbeskrivning som har upprättats i målet och den miljökonsekvensbeskrivning som har upprättats i detaljplaneärendet visar att påverkan på miljön och människors hälsa skulle bli begränsad med föreslagna försiktighetsmått. Lokaliseringen vid Norvikudden berör inte Natura 2000-områden eller andra särskilt skyddade områden. Vidare anses avstånden till närmaste boende vara betryggande enligt Boverkets yttrande avseende detaljplanen för Norvik.

En negativ konsekvens av den valda lokaliseringen är den följdverksamhet som skulle kunna uppstå genom en förväntad ökning av trafiken på väg 225. Mängden tung trafik förväntas öka med cirka 20 procent vid en fullt utbyggd hamn. Trafikökningen begränsas dock genom att den snabbare, om än längre, Södertörnsleden kommer att färdigställas i anslutning till hamnens öppnande. Vägvisning och information kan även bidra till att minska trafikökningen. Miljödomstolen förefaller att ha tillmätt risken för ökad trafik på väg 225 en oproportionellt stor betydelse. Behovet av miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på väg 225 kan prövas vid fördelningen av medel för denna typ av åtgärder, som Trafikverket förfogar över. I nästa planeringsomgång (efter 2010-2021) av infrastrukturen i regionen finns möjlighet att prioritera förbättringar av väg 225 och på så sätt bemöta den trafikutveckling som kan uppkomma när hamnen är utbyggd.

Alternativa lokaliseringar

RUFS 2010 redovisar Norvik som den enda nya hamnen i regionen utöver de befintliga hamnarna i Nynäshamn, Södertälje, Stockholm och Kapellskär utanför Norrtälje. Det framhålls att i Norvik planeras utbyggnad av hamn för container och rullande gods.

Närheten till Stockholm med en utbyggd väg 73 och Nynäsbanan är en fördel ur miljösynpunkt i förhållande till alternativa lokaliseringar. Med de utbyggnader av vägar och järnvägar som planeras finns möjligheter till än mer rationella och miljövänligare kommunikationer.

Lokaliseringen till Norvik i yttre havsbandet har stora fördelar i så måtto att sjötransporternas avstånd till farled är kort. Det innebär att påverkan från fartyg i innerskärgård minskar och att riskerna för olyckor begränsas i förhållande till de alternativa lokaliseringar som ligger längre från farled.

Av bolagets redovisning framgår bl.a. att Södertälje hamn är den enda hamn som jämfört med Norvikudden har kortare landtransporter. I den överklagade domen har miljödomstolen särskilt pekat ut Södertälje hamn som ett alternativ som bör utredas närmare. Av redovisningen framgår att Södertälje hamn har en lång inseglingsled och ett mindre vattendjup än den planerade hamnen vid Norvikudden kommer att få. Den planerade hamnen kommer att kunna ta emot fartyg som är 250 meter långa och har ett djupgående av 14 meter. Enligt Sjöfartsverket medger farleden in till Södertälje hamn i dagsljus och vid god sikt fartyg som är högst 200 meter långa och har ett djupgående av 9 meter. I mörker och vid nedsatt sikt är dock fartyglängden begränsad till högst 160 meter. Vid Miljöprövningsdelegationens prövning av verksamheten i Sydhamnen i Södertälje framkom att fartygstrafiken till hamnen medför allvarliga skador längs farleden. Förutsättningarna för att ta emot större fartyg än idag bedöms därför inte vara goda. Någon ytterligare utredning av Södertälje hamn kan därför inte anses vara meningsfull.

Utredningen i målet visar att Norvikudden uppfyller kraven i 2 kap. 6 § miljöbalken.

Samhällsekonomisk analys

Den samhällsekonomiska bedömning som bolaget gjort i ansökningshandlingarna och i de kompletteringar som lämnats in till Miljööverdomstolen visar att vattenverksamheten är ekonomiskt lönsam.

Nynäshamns kommun

Anläggandet av hamnen vid Norvikudden är av central betydelse för kommunens utveckling, inte minst när det gäller att säkerställa sysselsättningen. Utbyggnaden av hamnen på Norvikudden innebär att det skapas ett unikt energi- och logistikcentrum av strategisk betydelse för Stockholmsregionens möjligheter att utvecklas i sin ambition att vara ett nav för utvecklingen i norra Europa. Detta centrum består av:

- den nya hamnen som kommer att innebära nya arbetstillfällen i själva hamnen och i hamnnära verksamhet som lager, spedition och logistikverksamhet med uppskattningsvis 1 500-2 500 arbetstillfällen under en tioårsperiod,
- Nynas AB som planerar att kraftigt utöka sin kapacitet av nafteniska specialoljor genom utbyggnad inom raffinaderiets område i Nynäshamn,

- AGA som bygger en terminal för flytande naturgas (LNG) i anslutning till raffinaderiet och som beräknas tas i drift våren 2011 och
- Fortum AB som sedan 2004 driver ett värmekraftverk i anslutande område och som eldas med biobränsle och värmer staden.

Satsningarna möjliggör en tillväxt vad gäller befolkning, bostadsbebyggelse och arbetstillfällen. Under byggtid och drift kommer omvända pendlingsmönster uppstå med en inpendling till kommunen. Satsningarna kan kompensera den förlust på cirka 1 200 arbetstillfällen på den lokala arbetsmarknaden som nedläggningen av Ericssons verksamhet i Nynäshamn samt nedläggningen av försvarets verksamhet på Muskö har inneburit för kommunen.

Norvikudden har unika förutsättningar för etableringen av hamnverksamhet. Platsen består i stor utsträckning av mark som har fyllts ut med berg vid utsprängningen av bergrum i syfte att använda marken för hamn- och industriverksamhet. Hamnen kan anläggas på tillräckligt stora befintliga ytor. Det finns angränsande markområden som är lämpliga för hamnanknuten och annan industriell verksamhet. Genom sin närhet till raffinaderi och naturgasterminal passar inte området för annan verksamhet som exempelvis bostadsändamål. Platsen innebär med hänsyn till hamnens storlek ett begränsat intrång och olägenhet för människors hälsa och för miljön. Avståndet till närmaste bostad (fritidshus) överstiger 1 km. Den närmaste samlade bebyggelsen ligger på cirka 2 km avstånd. På grund av den redan befintliga hamnen och industrin i närområdet kan det inte sägas ske någon mer betydande förändring av landskapsbilden. Hamnen kommer att vara isfri året om och kan angöras efter mycket kort insegling. Hamnen kommer att kunna ta emot de största fartyg som kan trafikera Östersjön och kunna ta emot all sorts trafik (ro/ro, lo/lo, bulklast m.m.).

Ett stort antal projekt, som påverkar trafikförsörjningen av hamnen, byggs eller planeras fram till 2020. Förutom utbyggnad av väg 73 och Nynäsbanan samt byggande av Södertörnsleden, invigs Citybanan med två nya spår genom Stockholm 2017 samt planeras Förbifart Stockholm, som anknyter till Södertörnsleden, stå klar 2020.

Hamnen har också stöd i den gällande översiktsplanen och i antagen detaljplan. Redan i översiktsplanen från 1991 fastställdes att området Norvik-Kalvö bör användas för tyngre industri och hamnverksamhet samt småindustri och handel. Översiktsplanen aktualitetsförklarades i denna del år 1998.

Kommunen startade 2005 detaljplanearbetet för området vid Norvikudden. Efter ett omfattande utredningsarbete och samrådsförfarande antog kommunfullmäktige detaljplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och grönstrukturplan i juni 2009. Detaljplanen har överklagats och ska prövas av regeringen. Kommunen utgår från att regeringen kommer att fastställa detaljplanen under 2010. Detaljplanens syfte är att omvandla området till ett effektivt och attraktivt hamn- och verksamhetsområde. Utbyggnaden av Norvikudden syftar till att trygga varuförsörjningen i den växande Stockholm/Nynäsregionen. Norvikudden dimensioneras för förväntade godsflöden i regionen och kan redan från starten utformas rationellt med kortad hanteringstid av gods.

Under planeringsarbetet har avvägningar gjorts mellan markägarnas krav och de allmänna och enskilda intressen kommunen har att bevaka. I arbetet har ingått att ge goda utvecklingsmöjligheter för hamnen inför framtiden. Under de drygt fyra år som detaljplanearbetet pågått har stor hänsyn tagits till närboende i norra Nynäshamn. Framförallt har en helt ny dragning av järnvägsanslutningen till hamnen lagts fast för att minska risken för störande buller i området.

Sakägare

Sakägarna *Caroline Ancarcrona* företrädd av advokaten Karin Dunér, *Marcus Wallenberg och Vidbynäs Förvaltnings AB* företrädda av advokaten Johan Cederblad och jur. kand. Johanna Rutberg, *Wik-Inn Marina AB m. fl.* företrädda av advokaten Björn Hallengren samt *AB Himmelsö m.fl.* företrädda av advokaterna Per Molander och Girion Blomdahl har bestritt bifall till ansökan.

De har gjort gällande att miljödomstolen inte har fattat något formellt överklagbart beslut att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen.

De har därutöver anfört bl.a. följande. Den planerade hamnen kommer att påverka rekreationsområden norr om Nynäshamns tätort. En hamn kommer att begränsa hur småbåtar kan röra sig i området. Hamnen blir en barriär som förhindrar de som vistas i området att nå vattnet. Under anläggningsarbetena blir bullernivåerna höga. Delar av Norvikudden och Alhagen kommer efter anläggandet av hamnen inte längre att vara tysta områden och riktvärden för planlagda fritidsområden kommer att överskridas. Störningar uppstår för närboende genom buller, grumling, förändrad landskapsbild, trafikstörningar m.m.

De har dessutom ingivit och åberopat yttranden av fil. dr Joakim Johansson, WSP Analys & Strategi, avseende bolagets samhällsekonomiska bedömning. De har med stöd av yttrandena anfört bl.a. att det i den av bolaget åberopade samhällsekonomiska beräkningen, utförd av Price Waterhouse Coppers, gjorts alltför optimistiska antaganden om förväntade godsvolymer och om hamnens konkurrenskraft i förhållande till andra hamnar och till lastbilstrafiken samt att det är en brist att de satsningar som behövs för väg- och järnvägsinfrastrukturen inte medräknats.

De har i övrigt i huvudsak anslutit sig till de invändningar som framförts av Kammarkollegiet och Naturvårdsverket.

Marcus Wallenberg och Vidbynäs Förvaltnings AB har förklarat att de skulle kunna acceptera en hamnanläggning som begränsas till kajlägena 1-6. De har också sammanfattningsvis anfört följande. Den föreslagna järnvägsanslutningen till hamnen ska förflyttas söderut och anpassas till sagda kajlägen. Härigenom skulle den bergrygg som avgränsar området mot norr sparas och fungera som störningsskydd för omgivande naturområden, speciellt de som gränsar i norr och öster. För att nå denna effekt måste även kajläget 7 slopas. För det fall tillstånd meddelas har de yrkat att vissa villkor ska föreskrivas för verksamheten.

Wik-Inn Marina AB m. fl. har särskilt anfört att fritidssjöfarten i form av marinor och därtill hörande verksamheter kommer att kraftigt begränsas.

AB Himmelsö har särskilt anfört att bolaget motsätter sig att hamnen disponerar bolagets vattenområde för hamnanknutna ändamål.

Maria Olofsson, företrädd av advokaten Kjell Bastling, har gjort gällande att om tillstånd till hamnen lämnas kommer hennes fastighet att drabbas av skada i form av värdeminskning till följd av förstörd landskapsbild, buller, vattengrumling och andra olägenheter under byggtid och därefter i enlighet med vad hon anfört i miljödomstolen. I övrigt har hon åberopat vad övriga sakägare anfört.

Remissyttranden i MiljööverdomstolenNaturvårdsverket

Naturvårdsverket har avstyrkt bifall till bolagets yrkanden i överklagandet samt har i huvudsak haft följande synpunkter.

Transporter till sjöss har allmänt sett en potential att vara bättre från miljösynpunkt än transporter på land. Merparten av godstransporterna till och från Stockholmsregionen belastar idag det svenska väg- och järnvägsnätet söder om Mälardalen. En utökning av den tillgängliga hamnkapaciteten i regionen skulle kunna bidra till en effektivare och mer miljövänlig godsförsörjning av Stockholms- och Mälardalsområdet. En viktig förutsättning för att de miljömässiga fördelarna ska kunna utnyttjas är att möjligheterna till samverkan mellan sjöfart och infrastruktur för landtransporter kan tillgodoses, särskilt gäller detta samverkan mellan sjöfart och järnväg. En annan förutsättning är att det kontinuerligt vidtas relevanta emissionsbegränsande åtgärder för att minska utsläppen från sjöfarten.

Bolaget har i sin ansökan beträffande arbeten i vatten i stor utsträckning lämnat frågan öppen om vilka metoder och teknikval som ska användas. Det saknas en jämförande redovisning av skillnader mellan de alternativa konstruktionslösningar och byggnadstekniska utformningar som bolaget räknat upp. Detsamma gäller alternativa muddringsförfaranden. Det saknas utredning av möjliga åtgärder för att så långt möjligt begränsa miljöpåverkan från den planerade vattenverksamheten samt redovisning av hur den planerade verksamheten ska kontrolleras. Det kan mot bakgrund av dessa omständigheter ifrågasättas om kraven avseende kunskap och bästa teknik och kravet på en tillståndsdoms innehåll i miljöbalken kan tillgodoses.

För att kunna göra en bedömning av eventuella minskade transporter på land behöver bolaget göra en analys av nuvarande och framtida godsströmmar inklusive avstånd till de terminaler där omlastning sker. Dessutom är landtransporterna till hamnen lika viktiga att beakta som landtransporterna från hamnen. Stockholmsområdet är i första hand en konsumtionsregion och produktion av varor för vidaretransport från Stockholm är förhållandevis lägre. För att bedöma miljökonsekvenserna av olika alternativ är det också viktigt att analysera i vilken utsträckning transporterna sker på väg respektive järnväg. Bolagets utredning har brister i detta avseende.

Det har inte utretts hur den planerade verksamheten förhåller sig till gällande miljö kvalitetsnormer för vatten. En sådan utredning behöver belysa hur vattenförekomstens kvalitet är klassificerad, hur följsamheten till miljö kvalitetsnormen påverkas och om vattenverksamheten kan försämra vattenförekomstens status.

En hamnetablering vid Norvikudden innebär att stora mark- och vattenområden tas i anspråk och därmed även stor miljöpåverkan. Redovisningen av alternativ till en ny storhamn vid Norvikudden bör inte begränsas till en jämförelse med enskilda hamnar. Ett lika rimligt alternativ är ett ökat utnyttjande av en kombination av de av bolaget genomgångna hamnarna. Flera av hamnarna har uppgivit att de idag har överkapacitet samt att de till förhållandevis låg kostnad kan öka kapaciteten och sammantaget komma upp i den kapacitet som enligt bolagets bedömning behövs i framtiden och som är aktuellt för hamnen vid Norvikudden. Dessutom kan det ifrågasättas om de feederfartyg som är aktuella för Norvikudden i framtiden verkligen kommer att ha den storleken som bolaget förutsätter.

Bolagets återkallande av talan vad avser kajlägena 9 och 8 påverkar möjligheterna att omsätta gods inom hamnen. Detta ändrar förutsättningarna för hamnverksamheten och dess följdverksamheter och bör föranleda en justering av verksamhetsbeskrivningen och de i villkorsförslag angivna godsvolymerna samt av miljökonsekvensbeskrivningen och den samhällsekonomiska analysen.

Varken bestämmelserna i 2 kap. 6 § miljöbalken eller 6 kap. 7 § miljöbalken kan anses uppfyllda genom den redovisning som bolaget lämnat till miljödomstolen i samband med prövningen av bolagets ansökan om tillstånd enligt miljöbalken. Vad gäller utredningen om alternativ lokalisering är miljödomstolens bedömning riktig.

Bolagets utredning avseende de samhällsekonomiska omständigheterna har flera brister och osäkerheter, bl.a. vad avser analysen av nuvarande och framtida godsströmmar vilken bedömning är av avgörande betydelse för lokaliseringen av verksamheten.

Bolaget har inte visat att den planerade dumpningen av muddermassorna kan ske utan olägenhet för människors hälsa eller miljön. Eventuella föroreningar i de avsevärda mängder muddermassor som skulle komma att genereras vid anläggandet av den planerade hamnen har stor betydelse för tillåtlighetsprövningen av bolagets hela ansökan. Detsamma gäller hur massorna kan komma att hanteras och slutligen omhändertas. Dessa frågor behöver behandlas i ett samordnat prövningsförfarande gemensamt med bolagets övriga yrkanden om tillstånd enligt miljöbalken för den planerade hamnetableringen vid Norvikudden.

Fiskeriverket

Ett eventuellt tillstånd ska villkoras med en fiskeavgift. I första hand ska en årlig indexreglerad fiskeavgift utgå med 190 000 kronor, vilket omfattar de 19 hektar som redan fyllts ut i området. I det fall Miljööverdomstolen finner att tidigare gjord utfyllnad inte kan regleras i målet ska utgå en årlig indexreglerad avgift om minst 80 000 kronor.

Vad gäller muddring, dumpning av muddermassor samt kontrollprogram ska de villkor föreskrivas som Fiskeriverket framfört vid miljödomstolen.

Socialstyrelsen

Byggbuller från pålning och spontning upplevs ofta som mycket störande. Att byggverksamheten enbart kommer att pågå dagtid gör att konsekvenserna av byggbullret begränsas. Trots att ljudnivåerna inte överskrider gällande riktvärden för byggbuller är det troligt att närboende kommer att vara bullerstörda under byggskedet. Av bolagets utredning i målet framgår att de boende nära vägarna 73 och 225 får en ökad ekvivalent ljudnivå jämfört med nuläget och antalet maxbullerhändelser kommer att öka då den tunga trafiken ökar. Boende nära järnvägen kommer också att exponeras för högre ljudnivåer då godstågtrafik införs. Utan närmare undersökningar går det inte att bedöma om bullret ger långsiktiga negativa hälsoeffekter för de boende. En mer detaljerad utredning bör bättre beskriva bullersituationen idag jämfört med bullersituationen efter hamnens utbyggnad. Förutom gällande riktvärden för väg- och tågtrafik bör beaktas lågfrekvent buller inomhus, vibrationer i bostäder, ljudnivåns förändring över dygnet samt hur många maxbullerhändelser som överskrider gällande riktvärden. De fastigheter som bör beaktas är bostäder, skolor, förskolor, sjukhus och vårdlokaler.

Sjöfartsverket

Verket har vidhållit tidigare i målet framförda synpunkter. Sammanfattningsvis är dessa att de navigatoriska förutsättningarna för en etablering av en ny hamn vid

Norvikudden är goda. Inseglingen är relativt kort och vattendjupet medger trafik av det slag som kan bli aktuellt. Om tillstånd medges bör Sjöfartsverket beredas möjlighet att delta i projektets designfas, gällande farleden och dess utmärkning. En etablering av en ny hamn bör stödjas av en samhällsekonomisk analys.

Trafikverket

Trafikverket tog beslut om riksintressen för infrastruktur den 17 november 2010. Efter- som utpekandet av hamnar som är av riksintresse har skett utifrån kriteriet att det ska vara allmänna hamnar med viss omfattning av verksamheten har hamnverksamheten vid Norvik inte utpekats, då hamnen inte är byggd. Trafikverket ser det som en möjlighet att i arbetet med precisering av avgränsningen av riksintresset för Nynäshamns allmänna hamn låta Norvikudden ingå som ett utbyggnadsområde för hamnändamål.

Stockholmsregionens befolkningstillväxt och ekonomiska tillväxt är för närvarande mycket kraftig, vilket kommer att leda till att trafikvolymerna på vägar och spår förändras oavsett om det sker en investering i Norvik eller inte. Tillväxten medför att utbyggnad av infrastrukturen på Södertörn sker kontinuerligt och kommer att ske fortsättningsvis oavsett om Norvik byggs ut eller inte. Trafiktillväxten innebär exempelvis att väg 225 kommer att få ökade flöden från cirka 4 200 fordon per dygn (2005) till 7 100 fordon 2015-2020 även om inte Norvik byggs ut. Det innebär att det finns behov av åtgärder på denna väg oavsett utbyggnaden av hamnen i Norvik. De tillkommande flödena av en utbyggnad av Norvik blir cirka 10 procent av den framtida trafiken. Andelen tung trafik har beräknats öka från 12,6 till 17,4 procent. En etablering av hamnen i Norvik innebär samtidigt viss avlastning av andra delar av infrastrukturen. Exempelvis minskar transporter till Värtan och Frihamnen i centrala Stockholm, såväl vad gäller lastbilstransporter som järnvägstransporter.

Banverket har 2006 på regeringens uppdrag redovisat förutsättningarna för att bygga ut Nynäsbanan till en standard som medger såväl effektiva pendlingsmöjligheter som behoven för en eventuell framtida utökad godstrafik. För att säkra pendlingsmöjligheter för boende i Nynäshamn och möta efterfrågan på godstågstrafik till och från Norvik nattetid och enstaka tåg dagtid identifierades ett antal investeringar i spårsystemet. Merparten av åtgärderna är antingen genomförda eller under genomförande. Samtliga åtgärder har beslutad finansiering enligt de långsiktiga planer för perioden 2010-2021 som beslutades tidigare under år 2010. Med de investeringar i Nynäshamn som färdigställts eller pågår kan banan hantera fyra tåg per riktning under natten. Detta innebär ett flöde på minst cirka 70 000 TEU per år i varje riktning på banan.

Om hamnen behöver ha tillgång till tåglägen för godstågstrafik mitt på dagen under pendeltågens lågtrafik behöver dubbelspåret förlängas från Tungelsta till Hemfosa. Finansiering för en sådan åtgärd finns med i länsplanen för regional transportinfrastruktur med byggstart 2015. För att köra godståg även i högtrafiktimmarna samt möjliggöra för en trafik uppemot 15 godståg per dag utan att kvaliteten för pendeltågen försämras har ytterligare åtgärder identifierats till en kostnad på totalt cirka 2 miljarder kronor, vilket innefattar fortsatt dubbelspårutbyggnad till Nynäsgård samt ny utfart till Älvsjö godsbangård. Med dessa åtgärder är det möjligt att frakta 300 000 TEU per år på järnvägen, vilket är mer än någon järnvägssträcka i regionen idag hanterar.

Järnvägsspåret mellan hamnen och Nynäshamn är färdigplanerat för byggnation under 2011. Utformning och finansiering av detta spår svarar Stockholms Hamn för. Den största delen av vägtransporterna till och från Norvik (cirka 80 procent) beräknas ha

målpunkter norrut och kommer att välja väg 73, som bedöms ha tillräcklig kapacitet i och med utbyggnaden till fyra körfält norr om Älgviken. Även söder om Älgviken är standarden tillräcklig vid prognosåren 2015/2020. I ett längre perspektiv kommer en fyrfältighet denna sträcka troligen att behövas. Förberedande anpassningar för fyrfältighet är på gång, bland annat genom Stockholms hamns försorg.

Sammantaget torde de planerade och pågående utbyggnaderna uppfylla behoven av en god infrastruktur för godstransporterna till och från hamnen i Norvik. De förbättringar av väg 225 som idag inte finns i de finansiella planerna bedöms ändå vara möjliga att åstadkomma eftersom det rör sig om ett mindre belopp och det finns en positiv inställning till samarbete mellan parterna.

Statens Maritima Museer

Norvikudden inrymmer ett mindre antal marinhistoriska lämningar från olika epoker. Med nuvarande kunskapsnivå är det svårt att motivera ett avslag på ansökan om fortsatt utbyggnad av hamnen på Norvikudden. Fornlämningarna och övriga kulturhistoriska lämningar bör givetvis beaktas inom ramen för gängse rutiner för vilka i första hand länsstyrelsen är ansvarig myndighet. Det bör ställas krav på noggrann utredning av var dumpmassor kan komma att placeras för att undvika skador på natur och kulturarv.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund

Så mycket gods som möjligt från och till hamnen i Norvik ska transporteras på järnväg. Trafikverkets redovisning av genomförda, pågående och planerade åtgärder på Nynäsbanan gör det troligt att den godstrafik som alstras från hamnen kan hanteras inom de satsningar som redovisats. En utbyggnad av Nynäsbanan krävs innan hamnen tas i drift.

Väg 225 är idag hårt belastad av trafik och de boende längs vägen är störda av buller. Eftersom vägen är den kortaste vägen ut till E4/E20 är det troligt att mycket godstrafik kommer att gå den vägen även om Södertörnsleden och Masmolänken färdigställs. Med en ny storhamn vid Norvik kommer bullerstörningarna att öka avsevärt. Förutom bullerstörningarna finns risk att en olycka med farligt gods eller ett drivmedelsläckage kan orsaka skador på vattendrag, sjöar och vattentäcker. Åtgärder i form av förbättrad vägstandard, bullerskydd och åtgärder för att minimera riskerna för miljöolyckor måste vidtas.

Haninge kommun

Kommunen har vidhållit sina tidigare i målet framförda positiva synpunkter på hamnens etablering samt krav på att muddermassor bör dumpas i djupa områden utomskärs.

Naturskyddsföreningen

Norvikudden är en olämplig plats för byggandet av en ny storhamn på grund av alltför stora störningar på natur och miljö. Marinbiologiska undersökningar har visat att grunda och djupa bottnar är friska. Det finns såväl ålgräsängar som blåstångbälten. Vattenmyndigheten beslutade den 16 december 2009 fastställa miljö kvalitetsnormen god ekologisk status 2021 för den vattenförekomst som Norvik tillhör. De omfattande hamnanläggningsarbetena och driften av hamnen samt fartygsrörelser skulle störa vattenmiljön så mycket att möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormen kraftigt försämrats. Ålgräsängarna bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen försvinna permanent redan under byggnadsskedet och blåstångsbältet bedöms i stor utsträckning försvinna om hamnen tas i drift. Både blåstång

och ålgräsängar har stort värde för den biologiska mångfalden i kustvatten. Till lands innebär ett förverkligande av hamnen en förstörelse av hela natur- och rekreationsmiljöer. Platsen är belägen i närhet till naturområden med värdefull natur inklusive nyckelbiotoper och rödlistade arter. Hamnen kommer att utgöra ett stort hinder för fritidsbåtlivet.

För att en hamn ska vara bra för miljön måste större delen av godset till och från hamnen transporteras på järnväg. Bolaget har bedömt andelen av godstransporter som går på järnväg som mycket liten. Norvik kommer i själva verket leda till ett fastlåsandande av en koldioxidstrandinfrastruktur byggd på lastbilstransporter.

Övriga synpunkter i Miljööverdomstolen

Synpunkter har lämnats av Grödingerrådet, Anders Grenfors, Leif Kristensen, Per Kågeson, Johan Stureson, Anders Öhman och Katarina Söderberg.

RÄTTEGÅNGSKOSTNADER

Rättegångskostnader vid miljödomstolen

Bolaget har yrkat befrielse från att utge ersättning utöver de kostnader som varit skäligen för att tillvarata parternas rätt vad avser prövningen av vattenverksamheten. Bolaget har därvid anfört följande.

Ansökan om tillstånd till anläggande av en hamn vid Norvikudden omfattar prövning enligt såväl 9 som 11 kap. miljöbalken samt en dispensprövning avseende dumpningsförbudet i 15 kap. miljöbalken. Enligt 25 kap. 1 § miljöbalken gäller inte rättegångsbalken i fråga om rättegångskostnader i mål om tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken. Då det inte har varit möjligt att särskilja kostnaderna med avseende på vattenverksamheten samt den miljöfarliga verksamheten har bolaget medgett hälften av yrkade belopp. Beträffande Kammarkollegiet har bolaget funnit att argumentationen från dess sida till övervägande delen rört ansökt miljöfarlig verksamhet och att de därför ska ersättas med en mindre andel av yrkat belopp. Vad gäller ersättning för det värderingsintyg avseende värdeminskning av hennes fastighet till följd av den planerade hamnen, som Maria Olofsson, företrädd av advokaten Bastling, ingivit kan konstateras att endast skadereglering till följd av ansökt vattenverksamhet kan ske i målet. Någon skada på Maria Olofssons fastighet till följd av vattenverksamheten bedöms inte uppkomma.

Bolaget har medgett att utge ersättning enligt följande:

	Utdömt belopp (SEK)	Ink/ex moms	Medgivande
Kammarkollegiet	70 000	Ex	25 000
Molanders huvudmän	603 947	Ink	½
Dunérs huvudman	506 338	Ink	½
Hallengrens huvudmän	955 562	Ink	½
Forsbergs huvudmän	166 688	Ink	½
Bastlings huvudman	152 500	Ink	½ ej värderingsintyg

Kammarkollegiet och de enskilda *sakägarna* har bestritt ändring av miljödomstolens dom vad avser rättegångskostnaderna. De har därvid anfört att det inte är möjligt att i målet dela upp rättegångskostnaderna vad avser vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet och att samtliga kostnader därför bör betraktas som kostnader som bolaget ska betala enligt 25 kap. 2 § miljöbalken.

Rättegångskostnader i Miljööverdomstolen

Kammarkollegiet och de enskilda *sakägarna* har yrkat ersättning för rättegångskostnader enligt nedanstående sammanställning. De har anfört samma grund som anförts ovan beträffande rättegångskostnaderna vid miljödomstolen.

Bolaget har vitsordat yrkade belopp som skäligen i och för sig, men bestritt att utge ersättning utöver vad som framgår nedan. Bolaget har anfört samma grund som anförts beträffande rättegångskostnaderna vid miljödomstolen, med det undantaget att samma fördelning av kostnaderna på vattenverksamheten respektive den miljöfarliga verksamheten ska göras även vad avser Kammarkollegiets rättegångskostnader.

Bolaget har medgivit att utge ersättning enligt följande:

Part	Arvode kr	Tidsspillan kr	Utlägg konsult kr	Utlägg resa kr	Moms	Medgivande kr
Kammarkollegiet	178 993		24 975	2 032	exkl	103 000 + 2 032= 105 032
Molanders huvudmän	437 142		126 846 ¹	700	inkl	218 571 + 700= 219 271
Dunérs huvudman	345 000		18 654 ¹		inkl	172 500
Hallengrens huvudmän	539 687	54 375	55 965 ¹ 20 625 ¹	26 211	inkl	269 844 + 26 161 + 27 187,5= 323 243
Cederblads huvudmän	55 000 ² 87 000 ³ = 142 000		37 307 ¹		inkl	71 000
Bastlings huvudman	165 000	22 550		1 050	inkl	82 500 + 1 050 + 11 275 = 94 825
Hans Åhlund	16 800				inkl	16 800

¹ Avser andel av kostnader för biträde av WSP

² Avser arbete utfört av Sture Forsberg

³ Avser arbete utfört av Johan Cederblad och Johanna Rutberg

MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Bolaget har i Miljööverdomstolen återkallat sin ansökan såvitt avser kajlägena 8 och 9 och på grund härav justerat ansökan till att avse en begränsning av godshanteringen till maximalt 8,5 miljoner ton per år samt volymen muddermassor till maximalt 900 000 m³.

Miljööverdomstolen anmärker inledningsvis att prövningen enligt miljöbalken ska vara konkurrensneutral och att någon behovsprövning eller företagsekonomisk bedömning av den sökta verksamheten normalt inte ska ske. De huvudsakliga ramarna för prövningen ges av reglerna i 1 kap. miljöbalken, av hänsynsreglerna i 2 kap. och av reglerna i 3 och 4 kap. om hushållning med mark och vatten. Någon särreglering beträffande tillstånd till miljöfarlig verksamhet avseende hamnverksamhet finns inte. För vattenverksamhet föreskrivs en särskild tillåtlighetsregel i 11 kap. 6 § miljöbalken som gäller den samhälls-ekonomiska lönsamheten av den verksamheten.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Det har gjorts gällande att miljödomstolen inte godkänt miljökonsekvensbeskrivningen. Det har i målet även framställts anmärkningar på miljökonsekvensbeskrivningen och krav på kompletteringar av den. Bl.a. har det framställts synpunkter på att miljökonsekvensbeskrivningen är bristfällig eftersom den saknar en godtagbar alternativ lokalisering-utredning. Vidare har det påtalats att det saknas en godtagbar samhällsekonomisk analys av det sökta företaget samt att de ekonomiska konsekvenserna av gjorda justeringar i Miljööverdomstolen av företagets omfattning inte belyses i miljökonsekvensbeskrivningen.

Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2009 s. 321 utförligt behandlat frågor om kraven på miljökonsekvensbeskrivningar och om följderna av brister i sådana. Enligt domstolen kan vissa kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen göras under ett måls handläggning. Det är dock viktigt att upprätthålla en gräns mellan å ena sidan vad som kan redas ut genom skriftväxling eller vid en förhandling och å andra sidan vad som kräver en mer formenlig komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen eller annan utredning. Högsta domstolen fortsätter (s. 339):

Det måste också bedömas om bristerna utgör processhinder eller är av materiellt slag. Om miljökonsekvensbeskrivningen är behäftad med så väsentliga brister att den inte kan utgöra grund för ett ställningstagande till verksamhetens eller åtgärdens inverkan på miljön, ligger det närmast till hands att se detta som ett processhinder. Är en sådan prövning visserligen möjlig, men beskrivningen likväl bristfällig, får det i stället ses som en fråga om ansökningens materiella hållbarhet. Bristerna får då falla tillbaka på sökanden, exempelvis om hänsynsreglerna i 2 kap. inte är uppfyllda, något som ytterst kan föra med sig att tillståndsansökningen avslås (jfr prop. 1997/98:45 del 2 s. 63).

Enligt 6 kap. 9 § miljöbalken ska den myndighet som prövar en ansökan genom ett särskilt beslut eller i samband med avgörandet av målet ta ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven. I förarbetena (prop. 1997/98:45 del 1 s. 295) betonas att en särskild bedömning ska göras av miljökonsekvensbeskrivningen och att den ska göras fristående från prövningen av ansökan samt att ställningstagandet ska motiveras.

Sammanfattningsvis kan således sägas att en miljökonsekvensbeskrivning kan vara så bristfällig att den inte kan utgöra grund för ett ställningstagande i saken. Detta förhållande utgör ett processhinder, vilket leder till att ansökan ska avvisas. I annat fall ska

prövningsmyndigheten godkänna miljökonsekvensbeskrivningen genom ett särskilt beslut eller i samband med att målet avgörs. Ställningstagandet ska motiveras. Det är för tydlighetens skull givetvis lämpligt att det framgår av domslutet att miljökonsekvensbeskrivningen har godkänts.

Miljööverdomstolen konstaterar att det av miljödomstolens överväganden på s. 325 i domen och av det förhållandet att miljödomstolen har tagit upp ansökan till avgörande i sak framgår att miljödomstolen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen och motiverat sitt ställningstagande. Att detta inte framgår av domslutet får visserligen anses vara en brist, men felet är inte av den arten att det påverkar den fortsatta prövningen i Miljööverdomstolen.

Bolaget har justerat sin ansökan i Miljööverdomstolen. Miljökonsekvensbeskrivningen har till följd av detta kompletterats. Miljööverdomstolen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen med dessa kompletteringar och med beaktande av justeringarna avseende det sökta företagets omfattning uppfyller kraven enligt 6 kap. 7 § miljöbalken. Miljööverdomstolen finner därför, i likhet med miljödomstolen, att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas och läggas till grund för prövningen i målet.

Tillåtlighet

Syftet med bolagets ansökan är att anlägga en hamn och att bedriva hamnverksamhet. Frågan i målet är främst om den valda platsen kan tillgodose ändamålet med verksamheten och samtidigt uppfylla kraven i miljöbalken. Grundläggande etableringskrav som bolaget har angivit är att hamnen ska ha förutsättningar att ta emot djupgående fartyg och vara belägen inom Stockholms närområde.

Enligt Miljööverdomstolen har det av utredningen inte framkommit något som tyder på att det, med de specifika krav som bolaget framfört beträffande hamnens kapacitet och lokalisering, skulle finnas någon mer ändamålsenlig plats än den nu aktuella.

Med den nya hamnen skulle delar av nuvarande fartygstrafik till Värtahamnen omdirigeras till Nynäshamn och därigenom minska onödig lastbilstrafik genom Stockholm. Vidare skulle ett markområde inom Värtahamnen kunna frigöras för bostadsbebyggelse. På lång sikt kan hamnen innebära att nuvarande och ökande behov av varutransporter kan tillgodoses på ett mer miljövänligt sätt genom sjötransporter som kan bidra till att minska utsläpp till luft och andra olägenheter av en ökande vägtrafik. På så sätt kan en hållbar utveckling främjas.

Området för den sökta hamnen omfattas av skydd enligt 3 och 4 kap. miljöbalken genom att området är av riksintresse för natur- och kulturvärden och yrkesfisket. Vidare ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön (4 kap. 2 § miljöbalken). Det kan i sammanhanget framhållas att det tänkta verksamhetsområdet inte omfattas av några särskilt utpekade skyddsföreskrifter och inte heller bedöms påverka några sådana skyddade områden. Inte heller bedöms några särskilt skyddsvärda växt- eller djurarter påverkas.

Området har i såväl kommunala som regionala översiktsplaner alltsedan slutet av 1950-talet bedömts som lämpligt för hamnverksamhet. Området är även planlagt som

hamnområde i en icke lagakraftvunnen ändring av detaljplan som antagits av kommunfullmäktige den 10 juni 2009. Det bör också beaktas att det tänkta hamnområdet är beläget inom ett för industri planlagt område samt att ett tidigare vattenområde, som omfattas av det sökta verksamhetsområdet, redan påverkats av en ca 19 ha stor utfyllnad med sprängsten.

Vissa av bolagets motparter har rest invändningar om störningar från ökade transporter och behovet av utbyggnad av infrastrukturen. Den sökta verksamheten kan emellertid enligt Miljööverdomstolens uppfattning inte bedömas ha sådan påverkan på omgivningen att den påtagligt skadar de skyddsintressen som föreligger. Hinder mot den sökta verksamheten enligt 3 och 4 kap. miljöbalken föreligger därför inte.

En ytterligare invändning som framför allt Naturvårdsverket har framfört är att det inte har klarlagts hur den planerade verksamheten förhåller sig till gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Dessa normer har fastställts av Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt med verkan först från den 22 december 2009 (se Västmanlands läns författningssamling 19FS 2009:36), dvs. efter miljödomstolens dom i målet. Bolaget har nu presenterat viss utredning om vattenkvaliteten i området. Det kan visserligen konstateras att denna utredning inte är tillräcklig för att bedöma verksamhetens inverkan på vattenkvaliteten, men Miljööverdomstolen noterar att de antagna miljökvalitetsnormerna dels inte är av den art som anges i 5 kap. 2 § första stycket 1 miljöbalken, dels först vid senare tidpunkter innebär bindande krav på vattenkvaliteten. Såvitt kan bedömas nu kan den sökta verksamheten, förutom en viss mindre tillfällig påverkan under byggskedet, endast marginellt komma att påverka vattenkvaliteten. Denna påverkan innebär inget hinder mot att nu tillåta verksamheten (jfr 2 kap. 7 § andra stycket miljöbalken).

Vid en samlad bedömning finner Miljööverdomstolen att verksamheten är tillåtlig enligt de allmänna lokaliserings- och hushållningsbestämmelserna i miljöbalken.

För vattenverksamheten gäller särskilda förutsättningar enligt 11 kap. 6 § miljöbalken. Enligt bestämmelsen får en vattenverksamhet bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

Den verksamhet som träffas av bestämmelsen avser anläggandet av kaj samt muddring, med syfte att inom området bedriva hamnverksamhet. Av kommentaren till Miljöbalken framgår att den samhällsekonomiska bedömningen bör baseras på en ekonomisk analys av rimlig omfattning samt att man vid bedömningen bör kunna beakta andra verkningar av företaget än sådana som avser företagets inverkan på vattenförhållandena (se s. 11:18 ff). Vid en avvägning mellan den ekonomiska nyttan av verksamheten och kostnaderna samt de relativt begränsade olägenheter som den sökta vattenverksamheten bedöms ge upphov till för enskilda och allmänna intressen, framstår det som uppenbart att mervärdet av den ansökta hamnanläggningen väl uppfyller det i bestämmelsen föreskrivna villkoret. Några hinder i övrigt mot verksamheten enligt de särskilda tillåtighetsreglerna i 11 kap. miljöbalken och lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet föreligger inte.

Verksamheten kommer under såväl anläggningstiden som driftsfasen att ge upphov till störningar för omgivningen, främst i form av grumling, buller, svallvågor,

luftföroreningar och ljus. Störningarna bedöms dock inte vara så betydande att de inte, med de försiktighetsmått som bolaget har åtagit sig och som också i övrigt kan föreskrivas i villkor, kan hållas på en acceptabel nivå. De störningar som uppkommer medför därför inte att verksamheten inte kan tillåtas. Inte heller vad som i övrigt framkommit i målet utgör hinder mot det sökta företagets tillåtlighet.

Sammantaget bedömer Miljööverdomstolen att det finns förutsättningar att, med adekvata villkor, meddela tillstånd till den sökta verksamheten. Därmed kan bolagets yrkande om att den sökta verksamheten ska förklaras tillåtlig bifallas. Det bör i domslutet anges vad bolagets ansökan avser i fråga om verksamhetens omfattning (jfr 22 kap. 25 § första stycket 2 miljöbalken). Det ankommer sedan på miljödomstolen att meddela tillstånd till verksamheten och föreskriva erforderliga villkor och bestämmelser som ska gälla. Målet ska därför hänvisas till miljödomstolen för fortsatt handläggning i denna del.

Bolagets yrkande i Miljööverdomstolen omfattar även en tillåtlighetsförklaring av dumpningar av muddermassor. Det framgår av utredningen att det torde finnas goda förutsättningar för att meddela bolaget begärd dispens från dumpningsförbudet. Frågan har emellertid inte prövats vid miljödomstolen. Det bör därför ankomma på miljödomstolen att pröva och överväga särskild villkorsreglering också i denna del.

Rättegångskostnader

Enligt 25 kap. 2 § miljöbalken ska sökanden i ansökningsmål om vattenverksamhet svara för sina egna och motpartens kostnader vid miljödomstolen under förutsättning att motparten är att betrakta som sakägare i den del av målet som avser vattenverksamhet. I lagrummets andra stycke anges att sökanden i ansökningsmål om vattenverksamhet ska svara för sina egna kostnader i högre rätt och för de kostnader som har uppkommit där för motparterna genom att sökanden har överklagat.

I ansökningsmål som avser tillstånd till både miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet är ersättningsrätten för rättegångskostnader i princip begränsad till att avse frågor hänförliga till vattenverksamheten, även om det i praktiken kan vara svårt att skilja ut just dessa frågor. Någon rättslig grund för att döma ut ersättning för rättegångskostnader hänförliga till miljöfarlig verksamhet föreligger inte.

Kostnader vid miljödomstolen

Bolaget har i Miljööverdomstolen yrkat att ersättning vid miljödomstolen till Per Molanders huvudmän, Karin Dunérs huvudman, Björn Hallengrens huvudmän, Johan Cederblads huvudmän och Kjell Bastlings huvudman jämkas till skäligen uppskattade hälften av yrkade och utdömda belopp. Miljööverdomstolen noterar dock att bolaget vid miljödomstolen medgav att utge ersättning till Per Molanders huvudmän med hela det yrkade beloppet för utlägg. Beträffande Kammarkollegiet har bolaget medgett att utge 25 000 kr av yrkade 70 000 kr. Därutöver har bolaget bestritt att utge ersättning för det värderingsintyg som Kjell Bastlings huvudman åberopat i målet. Grunden för bolagets inställning är att delar av motparternas talan även avsett den miljöfarliga verksamheten och att kostnaderna därför bör jämkas till skäliga medgivna belopp. Beträffande Kammarkollegiet har bolaget hävdatt att kollegiets argumentation vid miljödomstolen till övervägande del rört miljöfarlig verksamhet. Beträffande det

åberopade värderingsintyget har bolaget hävdad att det saknar relevans eftersom Kjell Bastlings huvudman inte påverkas av den sökta vattenverksamheten.

Motparterna har å sin sida hävdad att vattenverksamheten och den miljöfarliga verksamheten har ett sådant integrerat samband att någon uppdelning av rättegångskostnaderna inte kan ske och att ersättningsbeloppen är odelbara. Kjell Bastlings huvudman har härutöver hävdad att det åberopade värderingsintyget varit skäligen påkallat för tillvaratagande av huvudmannens rätt.

Den prövning som Miljööverdomstolen har haft anledning att göra i målet har inte övertygat domstolen om att Kjell Bastlings huvudman inte alls kan komma att påverkas av den sökta vattenverksamheten. Miljööverdomstolen ändrar därför inte miljödomstolens dom i fråga om ersättning för värderingsintyget.

Enligt 18 kap. 8 § rättegångsbalken ska ersättning för rättegångskostnader utgå, såvitt kostnaderna skäligen har varit påkallade för tillvaratagande av partens rätt. I avsaknad av rättsligt stöd att döma ut ersättning för annat än vattenverksamhet och då motparternas argumentation delvis avsett frågor hänförliga till miljöfarlig verksamhet, bör de begärda ersättningarna jämkas och skäligen inte fastställas utöver bolagets medgivande. Något skäl att särbehandla Kammarkollegiets ersättningsrätt föreligger inte. Även kollegiets kostnadsyrkande ska därmed bifallas till hälften.

Kostnader i Miljööverdomstolen

Beträffande rättegångskostnaderna i Miljööverdomstolen har bolaget medgett yrkandet från Hans Åhlund och dennes huvudmän. Därutöver har bolaget medgett att utge hälften av yrkade belopp såvitt de avser arvoden och tidsspillan samt den konsultrapport som Kammarkollegiet har åberopat. Bolaget har medgett att utge ersättning för övriga utlägg, förutom åberopade konsultrapporter. Bolaget har bestritt att till någon del utge ersättning för dessa konsultrapporter. Bolaget har hänvisat till att kostnaderna i de icke medgivna delarna avser miljöfarlig verksamhet alternativt inte har varit relevanta i målet och att ersättningen efter en skälighetsuppskattning bör begränsas i enlighet med bolagets medgivanden.

Motparterna har med avseende på rätten till full ersättning för rättegångskostnader i Miljööverdomstolen i huvudsak anfört samma omständigheter som framförts beträffande ersättningsrätten vid miljödomstolen enligt vad som framgår ovan.

Miljööverdomstolen vill framhålla att det är sökanden som är fullt ut ansvarig för att underlaget i målet är tillräckligt omfattande och relevant för en tillståndsprövning och erforderlig villkorsreglering. Endast undantagsvis bör en motparts egna utredningskostnader utgöra ersättningsgilla rättegångskostnader. Om motparterna ansett att sökandens utredning i olika avseenden varit bristfällig, borde motparterna, i stället för att anlita externa konsulter, ha påkallat bristerna i utredningen för sökanden alternativt begärt att miljödomstolen eller Miljööverdomstolen skulle förelägga sökanden att komplettera utredningen i angivna hänseenden. Miljööverdomstolen bedömer att de ifrågasatta konsultkostnaderna dels behandlat frågor om miljöfarlig verksamhet alternativt saknat relevans i målet, dels såvitt framkommit inte heller varit till nytta i målet och därmed inte till någon del varit skäligen påkallade för tillvaratagande av respektive motparts rätt.

Miljööverdomstolen finner, på samma skäl som beträffande ersättningsrätten för kostnader vid miljödomstolen, att kostnadsersättningen i Miljööverdomstolen skäligen bör fastställas till av bolaget medgivna belopp.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B
Överklagande senast 2011-01-19

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Lars Dirke, miljörådet Sven Bengtsson, hovrättsrådet Henrik Runeson, referent, och tf. hovrättsassessorn Linda Billung.
Enhälligt.



NACKA TINGSRÄTT

DOM
2009-12-10
meddelad i
Nacka Strand

Mål nr M 2190-07

SÖKANDE

Stockholms Hamn AB, 556008-1647, Box 27314, 102 54 Stockholm

Ombud: Advokat Johan Norman, Lindskog Malmström Advokatbyrå KB
Box 27707, 115 91 Stockholm

SAKEN

Tillstånd till anläggande och drift av hamn vid Norvikudden, Nynäshamns kommun

Ao: 62/63 Koordinater (RT90) x: 6537195 y: 1625147 Avd i miljöboken: II, V

DOMSLUT

Ansökan avslås.

Miljödomstolen fastställer prövningsavgiften slutligt till fyrahundratusen
(400 000 kr)

Sökanden ska ersätta Fiskeriverket dess kostnader med etthundratjugotusenfyrahundra (120 400) kr, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från denna dag till betalning sker. Beloppet är exklusive mervärdesskatt.

Sökanden ska ersätta Kammarkollegiet dess rättegångskostnader med sjuttiotusen (70 000) kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på beloppet från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är exklusive mervärdesskatt.

Sökanden ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län dess rättegångskostnader med etthundratusen (100 000) kr avseende arbete, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på beloppet från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är exklusive mervärdesskatt.

Dok.Id 113271

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104	Augustendalsvägen	08-561 656 00	08-561 657 99	måndag – fredag
131 26 Nacka Strand	20	E-post: nacka.tingsratt@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se		08:30-16:00

Sökanden ska ersätta Per Molanders huvudmän deras rättegångskostnader med sexhundratretusenniohundrafyrtiosju (603 947 kr), varav 601 440 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 603 947 kr från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är inklusive mervärdesskatt.

Sökanden ska ersätta Per Molanders huvudmän Bertil Larsson med 150 kr, Birgit Larsson med 150 kr samt Gurli Hamilton med 285 kr, jämte ränta på beloppen från denna dag till dess betalning sker.

Sökanden ska ersätta Karin Dunérs huvudman hennes rättegångskostnader med femhundrasextusen (506 338) kr varav 402 500 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 506 338 kr från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är inklusive mervärdesskatt.

Sökanden ska ersätta Björn Hallengrens huvudmän deras rättegångskostnader med niohundrafemtiofemtusenfemhundrasextiotvå (955 562 kr), varav 821 562 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 955 562 kr från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är inklusive mervärdesskatt.

Sökanden ska ersätta Sture Forsbergs huvudman hans rättegångskostnader med etthundrasextiosexsexhundraåttioåtta (166 688 kr), varav 160 251 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på beloppet från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är inklusive mervärdesskatt.

Sökanden ska ersätta Kjell Bastlings huvudman hennes rättegångskostnader med etthundrafemtiofemtusenfemhundra (152 500) kr, varav 125 000 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 152 500 kr från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är inklusive mervärdesskatt.

Sökanden ska ersätta Hans Åhlund för eget arbete med sextusen (6 000) kr avseende förlorad arbetsinkomst, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på beloppet från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är exklusive mervärdesskatt.

Sökanden ska ersätta Sylvia Raft för eget arbete med femtusen (5 000) kr avseende förlorad arbetsinkomst, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på beloppet från denna dag till dess betalning sker. Beloppet är exklusive mervärdesskatt.

BAKGRUND

I Nynäshamns kommun strax norr om Nynäshamns tätort ligger Nynas Refining AB:s raffinaderi och strax norr därom Norvikudden. Sökanden som äger fastigheten Kalvö 1:25 på Norvikudden har för avsikt att anlägga en roro- och containerhamn på fastigheten.

YRKANDEN M.M.

Stockholms Hamn AB har - som bolaget slutligt bestämt sin talan - yrkat att miljödomstolen lämnar sökanden tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheten Nynäs-hamn Kalvö 1:25

1. utföra muddringar, schaktningar, utfyllnader, sprängningar, pålningar samt anläggande av kajer,
2. bedriva hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräng-tighet av maximalt 100 000, samt
3. för den ansökta verksamheten uppföra och utföra erforderliga byggnader, anläggningar och installationer; allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad som sökanden redovisar i målet.

Sökanden har vidare yrkat att miljödomstolen lämnar sökanden

4. tillstånd enligt miljöbalken att i allmänt vattenområde i Östersjön på de tre platser (Gruppen, Ekknölen, och Ålandsbredan/Låglandsgropen) som an-ges i sökandens inlägga den 8 december 2008, aktbilaga 273, tippa samman-lagt 1,1 miljoner m³ lösa muddermassor från ovan angivna arbeten, samt
5. genom dispens från det generella dumpningsförbudet till havs rätt att utföra tippningen.

Sökanden har slutligen yrkat att miljödomstolen

6. fastställer arbetstiden för vattenverksamheten till 10 år,
7. bestämmer tiden för anmälan av anspråk på oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten till fem år,
8. fastställer igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten till 10 år, samt

9. godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen, Nynäshamns kommun och Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund har tillstyrkt att tillstånd lämnas.

Kammarkollegiet har yrkat att ansökan avslås. Dispens från dumpningsförbudet kan inte medges.

Naturskyddsföreningen, Grödingerrådet och Per Molanders, Karin Dunérs, Björn Hallengrens och Sture Forsbergs huvudmän har i första hand yrkat att ansökan avvisas och i andra hand att den avslås.

Kommunfullmäktige i Nynäshamns kommun har antagit ny detaljplan för Norvik i juni 2009. Planen som innefattar bl.a. hamn är överklagad och har således inte vunnit laga kraft.

MÅLETS HANDLÄGGNING

I målet har förekommit en omfattande skriftväxling samt ett stort antal kompletteringar och förelägganden. Miljödomstolen har i protokoll den 23 juni 2008 (aktbil 264) respektive den 13 februari 2009 (aktbil 277) prövat frågor om vilka som är att betrakta som sakägare i målet och därvid besluta upptaga ytterligare sakägare i sakägarförteckningen över vattenverksamheten samt avslagit begäran om att miljödomstolen ska underrätta regeringen. Genom beslut i protokoll den 26 maj 2009 förordnade miljödomstolen Fiskeriverket som sakkunnig i målet. Sökanden har inledningsvis yrkat att få använda tipplatserna Örngrund och Björkö. Detta yrkande har under målets handläggning återkallats och nya tipplatser föreslagits på allmänt vattenområde längre ut i Östersjön (aktbil 273). Målet har avgjorts efter huvudförhandling med syn den 9-11 september 2009.

ANSÖKAN (aktbil 1)**Rådighet**

Sökanden äger fastigheten Nynäshamn Kalvö 1:25. Sökanden har vidare begärt Kammarkollegiets medgivande att tippa de lösa muddermassorna på angivna platser.

Höjdsystem

I denna ansökan gjorda höjdangivelser hänför sig till rikets höjdsystem RH00. Som huvudfix för ansökta åtgärder föreslås en polygonpunkt med beteckning 5828.

Hydrologiska förhållanden

Enligt uppgift från SMHI kan vattenstånden förutsättas vara samma som vid Landsort. Karakteristiska vattenstånd vid Landsort under år 2006 var följande:

	RH00
Högsta högvattenstånd, HHW	+0,60 m
Medelhögvattenstånd, MHW	+0,20 m
Medelvattenstånd, MW	-0,36 m
Medellågvattenstånd, MLW	-0,79 m
Lägsta lågvattenstånd, LLW	-1,05 m

Landhöjningen är 0,29 cm per år.

Allmänt

Handeln mellan Sverige och länderna kring Östersjön ökar och beräknas fortsätta öka relativt snabbt i takt med utvecklingen i bl.a. de baltiska staterna. Godsvolymer till Stockholm och Mälardalsregionen förutses att i allt större omfattning transporteras in via Östersjön samlastat med stora godsflöden till Ryssland, Finland, Polen och de Baltiska staterna.

Sökanden har bl.a. uppdraget att bidra till Stockholms- och Mälardalsregionens utveckling genom att säkerställa goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning.

Sökanden har därför för avsikt att bygga ut Nynäshamns hamn genom utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet vid Norvikudden. Hamnen kommer att utgöra en modern roro- och containerhamn och bl.a. fungera som ersättning för befintlig containerterminal i Stockholm (Frihamnen).

Geografisk orientering

Nynäshamns kommun är beläget på Södertörn, cirka 65 kilometer söder om Stockholm. Norvikudden ligger strax norr om Nynäshamns tätort samt nuvarande Nynäshamns hamn. Så gott som i omedelbar anslutning till Norvikudden är Nynäs Refining AB:s raffinaderi beläget.

Sydväst om planerat hamnområde äger NCC Construction Sweden AB mark som planeras för företags- och logistikverksamhet. Väster om NCCs område ligger Alhagens våtmark som har anlagts av kommunen för rening av avloppsvatten från de kommunala avloppsreningsverken. På andra sidan Norvikfjärden ligger öarna Himmelsö, Herrön och Yxlö. På Herrön, drygt en kilometer från planerad hamn, finns närmaste permanentbostad.

Farleden in till Nynäshamn är kort, rak och okomplicerad och därmed lättnavigerad. Den är vidare isfri. Inseglingen från befintlig farled till den planerade hamnen blir cirka 1,7 nautiska mil (knappt tre kilometer).

Sökandens avsikt är att den planerade hamnen skall bli en s.k. allmän hamn. Inseglingsleden till hamnområdet från farleden kommer då att ligga inom området för allmän hamn. Sökanden kommer att svara för den allmänna hamnen och att fastställda djupförhållanden bibehålls. Sjöfartsverket fattar beslut om området för allmän hamn. Utifrån muntliga uppgifter från Sjöfartsverket bedömer sökanden att hamnen kommer förklaras som allmän hamn.

I anslutning till den norra delen av Norvikudden ligger ett militärt skyddsområde. Enligt Försvarsmakten är skyddsområdet vilande. Sökanden har begärt att skyddsområdets gränser skall justeras. Även om justering inte sker bedömer sökanden, efter kontakt med Försvarsmakten, att det inte föreligger hinder mot planerad verksamhet.

Planförhållanden

Norvikområdet, som enligt gällande detaljplan till viss del är avsatt för hamn- och industriändamål, har varit föremål för planeringsinsatser sedan i början av 1970-talet. År 1972 planlades för en ny oljeterminal i syfte att åstadkomma en samordnad lösning av de framtida transporterna för import och distribution av oljeprodukter till Stockholmsregionen och Mälardalen. Under åren 1975 till 2004 har fördjupad översiktsplan, områdesplan, stadsplan samt detaljplan för Norvikområdet tagits fram. I samtliga planer har området redovisats som område för hamn- och industriverksamhet. Delar av detaljplanen för Norvikområdet upphävdes i början av 1990-talet då planerna på en industri, ”NEX-projektet” skrinlades. För närvarande pågår detaljplanläggning av hela området för hamn- och industriändamål. Detaljplanen förväntas antas under år 2007. (Domstolens anm. Kommunfullmäktige antog planen i juni 2009. Planen är överklagad och har således inte vunnit laga kraft.)

Tidigare avgöranden

Genom deldom den 16 januari 1975 i mål VA 43/74 lämnade Södertöms tingsrätt, vattendomstolen, Rederiaktiebolaget Nordstjernen tillstånd bl.a. att med sprängstensmassor utfylla vattenområdet kring Norvikholmen.

Genom dom den 5 mars 1981 i mål VA 59/80 lämnade Stockholms tingsrätt, vattendomstolen, ovannämnda bolag tillstånd att anlägga en hamn med tillhörande anordningar inom det utfyllda området.

Hamnen avsågs i första hand bli en omlastningshamn för koltransporter med en beräknad omsättning av ca 1 miljon ton. Vidare planerades lagringsutrymmen för ca 250 000 ton kol att anordnas i omedelbar anslutning till hamnen.

Utfyllnaderna genomfördes. Den planerade hamnen kom dock aldrig till utförande.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att nuvarande markanvändning kvarstår och att ingen hamn anläggs.

I ett regionalt perspektiv innebär en utebliven hamn i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden, att transporter med gods till konsument/företagare i regionen istället kommer att ske på annat sätt.

Beroende på var godset har sina start- respektive målpunkter utanför regionen eller nationen och med vilka lastbärare som används kan dessa transporter ske till andra hamnar i eller utanför regionen eller med långväga transporter på väg eller järnväg.

Planerad Verksamhet

Anläggningsarbeten

Hamnen kommer fullt utbyggd att omfatta ca 60 ha markområde och ca 1 800 m kajer. För att anlägga hamnen erfordras att utfyllnader görs i vattnet och att befintliga strandlinjer justeras genom utfyllnad, sprängning och schaktning i vatten.

Arbeten med utfyllnader och kajer planeras att utföras successivt i tre etapper. I och med att hamnen byggs i etapper kommer anläggningsarbeten och hamnverksamhet att pågå parallellt under ett antal år. Avsikten är att kvälls- och nattarbete så långt möjligt skall undvikas under anläggningsskedet.

Totalt bedöms utfyllnaderna resultera i ca 17 ha ny mark. Sprängsten som uppkommer vid anläggandet av hamnen planeras att användas som fyllnadsmaterial. Massorna utgörs av sprängsten från utsprängning för hamnplaner, järnväg, tillfartsvägar och kajer. Volymen uppskattas till ca 2,4 miljoner m³.

Då erforderlig volym fyllnadsmassor uppskattas till ca 2,4 miljoner m³, råder således massbalans inom projektet.

Där bottenleran har stor mäktighet, framförallt i sydöstra delen av planerad hamn, måste leran muddras bort innan sprängstenen kan läggas på plats.

Kajdäckens nivå har preliminärt valts till +2,4 m vilket medför att däckens ligger ca 2,75 m över vattenytan vid medelvattenstånd. Vattendjupet vid de olika kajerna kommer att variera från ca 10 m till ca 16 m.

Det är troligt att olika konstruktionslösningar kommer att användas för kajerna. Valet av konstruktionslösning för kajerna styrs huvudsakligen av de geotekniska förhållanden som råder på respektive kajplats. Kajerna kan därför komma att utföras t.ex. som bakåtförankrade stålspontväggar med innanförliggande motfyllning av stenkross eller som pålgrundlagda däck av armerad betong. Flera olika konstruktionslösningar kan bli aktuella att använda på en och samma kajsträcka. Utfyllnad, sprängning, schaktning och släntjustering för respektive kaj måste vara avslutade innan kajen kan anläggas.

Som typfartyg har ett containerfartyg och ett rorofartyg valts. Dessa fungerar som dimensioneringsförutsättning vid framtagandet av hamnkonstruktionerna och hanteringssättet.

- Containerfartyget kan lasta 2 800 TEU, är 217 m långt, 32 m brett och har 12 m djupgående.
- Rorofartyget tar 4 200 m last, är 216 m långt, 30,5 m brett och har 7 m djupgående.

Större fartyg kan komma att anlöpa hamnen.

Muddrings-, schaktnings- och fyllningsarbetena utförs om möjligt från land och annars från pråm. Spontnings- och pålningsarbetena utförs från land eller pråm.

Spont och pålar som slås mot berg kan behöva säkras med dubbar eller stag som gjuts fast i borrhål i berget.

Den totala mängden lösa muddermassor har uppskattats till ca 850 000 m³ (ca 1,1 miljoner efter svällning). Sprängningen av berg under vatten för att anlägga kajerna har bedömts uppgå till totalt ca 130 000 m³.

Tippning

Sökanden har utrett ett flertal tipplatser för lösa muddermassor i närområdet.

Två tipplatser är aktuella.

Tipplats Örgrund

Tipplatsen är belägen inom allmänt vattenområde ca 4 km från Norvikudden.

Tipplatsen består av en dalgång med tilltagande djup söderut. Dalgången begränsas av väggar i öst och väst och en tröskel vid 53 m djup i norr. Tipplatsen bedöms rymma 175 000 m³ muddermassor.

Tipplats Björkö

Tipplatsen är belägen inom allmänt vattenområde ca 23 kilometer nordost om Norvikudden. Platsen ligger inom lättnavigerat område på behörigt avstånd från farleden.

Tipplatsen består av en väl avgränsad djuphåla (ca 65 meter) med ackumulationsbotten som bedöms rymma drygt 2 miljoner m³ muddermassor. Muddermassorna från anläggningsarbetena ryms således med god marginal.

Hamnverksamhet

Planerad hamnverksamhet omfattar tillhandahållande av kajplatser för fartyg samt lossning och lastning av gods. Det gods som kan hanteras i den planerade utformningen av hamnen är rorogods och containrar. Godset till och från hamnen transpor-

teras med fartyg, på väg och järnväg. För en fullt utbyggd hamn (år 2020) uppskattas den årliga godsmängden till ca 10 miljoner ton. Därvid beräknas rorovolymen uppgå till 300 000 enheter och containervolymen till 500 000 TEU (20-fots container), varav ca 200 000 TEU beräknas omlastas till andra fartyg för vidare transport till andra hamnar. Hamnutbyggnaden kommer, som ovan nämnts, att ske i etapper.

Hamnen bedöms i en första etapp kunna öppna för trafik år 2010 och bedöms kunna hantera 100 000 roroenheter samt 100 000 TEU. I den första etappen planeras ingå två kajplatser för containerfartyg och två kajplatser för rorofartyg. Dessutom innefattar etappen iordningställande av anlösnings- och uppställningsytor som erfordras för denna trafik. De första kajplatserna kommer att byggas i den mellersta delen av hamnen. Baserat på efterfrågan planeras därefter hamnkapaciteten att utökas norr- och söderut så att hamnen är fullt utbyggd år 2020.

Uppställningsplatser för rorogods och containrar kommer att anläggas inom hamnområdet. Anläggningar för hantering av dagvatten och omhändertagande av avloppsvatten och avfall från fartyg kommer att förläggas inom hamnområdet.

Ett nytt järnvägsspår planeras anslutas till Nynäsbanan och dras fram till Norvikuden.

Rorogodset kan utgöras av lastbilar med eller utan släp alternativt trailers som dras av och på fartygen med egna dragbilar eller med terminaltraktorer.

Containerhantering sker med containerkranar vid kajen som lossar och lastar fartygen. På landsidan hanteras containrarna av kranar eller truckar. Lastning och lossning till och från lastbilar och järnvägsvagnar sker med truckar eller kranar. Andra hanteringssystem kan förekomma.

Miljökonsekvenser

Avgränsningar

I miljökonsekvensbeskrivningen belyses framförallt de lokala förhållandena i anslutning till Norvikudden och Nynäshamn. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver konsekvenserna av både anläggningsarbeten på land och i vatten samt av planerad hamnverksamhet.

Transporter till och från hamnen, s.k. indirekta effekter, studeras mer översiktligt. Den geografiska avgränsningen för transporterna och dess påverkan har avgränsats enligt följande.

- Inseglingsleden fram till allmän farled
- Väg 73 från hamnen och fram till Södra Länken
- Väg 259 (Södertörnsleden) mellan väg 73 och E4
- Väg 225 mellan väg 73 och E4
- Järnvägen från hamnen och fram till stambanan vid Älvsjö

Miljöeffekter – allmänt

Stora delar av de naturliga miljöer som i dagsläget finns inom Norvikudden, som även finns i närområdet, kommer att ersättas av hamnområdet. Landskapsbilden kommer därmed att förändras i anslutning till Norvikudden. Bergsryggar i väster och nordväst sparas i så stor utsträckning som möjligt för att skärma av hamnen från närliggande områden (t.ex. Alhagens våtmark).

Utsläpp till luft uppkommer vid anläggandet av hamnen, under drift av hamnverksamheten samt vid transporter. Luftföroreningshalterna i Nynäshamn är idag låga och enligt beräkningar kommer ingen miljökvalitetsnorm att överskridas.

Jämfört med andra alternativa hamnar har en hamn vid Norvikudden en fördel genom kortare transportsträckor på land till de stora godsterminalerna i Stockholmsregionen, vilket resulterar i lägre utsläppsmängder till luft.

För att undvika den känsligaste fasen för djur- och växtliv kommer grumlande arbeten i vatten inte att ske under tiden 1 maj -15 september.

Sedimenten vid Norvikudden bedöms som rena med avseende på samtliga analyserade tungmetaller och organiska ämnen. Därmed anses inte någon föroreningsrisk uppstå i samband med arbeten i vatten.

Buller uppkommer från hamnområdet under anläggnings- och driftsskedet. Inga permanentbostäder bedöms beröras av ljudnivåer över de riktvärden som gäller. Spontning under anläggningsskedet kan orsaka höga ljudnivåer och kommer sannolikt att kunna höras av permanentboende i anslutning till Norvikfjärden. Spontning kommer inte att ske nattetid.

Landtransporterna kommer att öka på anslutande vägar och på järnvägen. De ökade transporterna på vägarna kan komma att upplevas som ökat buller trots att gällande riktvärden inte överskrids.

Fartygstrafiken bedöms inte orsaka buller över riktvärdena i inseglingsleden.

Ett antal skyddsåtgärder kommer att vidtas både i hamnens anläggningsskede och under driftsskedet för att minska negativa effekter så långt det är möjligt.

Alternativa lokaliseringar

En alternativ lokalisering bör rimligtvis avse en utvidgning av någon redan befintlig hamn i området. Samtliga alternativa hamnlägen torde innebära en utvidgad markanvändning med negativ miljöpåverkan som följd. Större delen av den aktuella delen av ostkusten omfattas av riksintresse för naturvård och friluftsliv.

Omfattningen och effekterna i de alternativa lokaliseringarna är svåra för sökanden att bedöma.

Miljöbalkens krav på redovisning av alternativ lokalisering är naturligtvis lättare att uppfylla när sökanden relativt fritt har möjlighet att bestämma lokaliseringen.

Varken sökanden eller dess ägare, Stockholms stad, har emellertid möjlighet att besluta om lokalisering av en ny hamn till ett område som har en annan ägare.

En etablering vid Norvikudden medför en lokal påverkan av området och dess omgivningar. Dessutom resulterar en etablering i transporter till och från området på väg, järnväg och till sjöss.

Transporterna till och från hamnen resulterar i emissioner till luft. De kan också resultera i buller och risker utmed anslutande inseglingsled, väg respektive järnväg.

Om godset istället går till en annan hamn resulterar detta också i påverkan lokalt i den hamnen samt i anslutning till transporterna till och från den hamnen. De lokala effekterna som uppstår vid en annan hamn är svåra att förutsäga. Effekterna beror bl.a. på lokala förutsättningar såsom närhet till bostäder, lokala naturvärden, rekreationsvärden, kulturvärden m.m.

Effekterna av transporterna till och från en annan hamn beror även på de förutsättningar som finns i anslutning till hamnen, såsom utformning, placering och kapacitet på anslutande väg- och järnvägsnät, förutsättningar i farleden o.s.v. Effekterna av transporterna beror även på transportsträckorna samt miljöprestanda på fordon och fartyg.

I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs ingående för konsekvenserna av en etablering vid Norvikudden vad gäller både lokal och regional påverkan. För att få en rättvis bild av konsekvenserna av om godset istället går till andra hamnar skulle motsvarande utredningar behöva göras för dessa verksamheter. En sådan detaljerad redogörelse är dock inte möjlig för sökanden att genomföra.

En hamn vid Norvikudden torde medföra positiva miljöeffekter i och med att transportsträckorna på land till Stockholmsområdets godsterminaler är förhållandevis korta jämfört med andra hamnar. För att erhålla en helhetsbild av miljöeffekterna behöver även sjötransporternas längd beaktas.

Om transporterna i större utsträckning kan gå på fartyg än på land minskar den totala belastningen på vägnätet. Vägnätet är idag på många ställen hårt belastat. Vid en jämförelse mellan olika transportslag, vad gäller energiåtgång per kilometer och ton transporterat gods samt emissioner till luft av växthusgaser, är sjötransporter det mest miljövänliga transportsättet. Energiåtgången är ungefär fyra gånger högre för lastbilstransporter än för fartygstransporter. Utvecklingen går mot att större krav ställs på emissionsreducering från fartygen, vad gäller t.ex. svavel och kväveoxider. Detta resulterar sannolikt i att utsläppen från fartyg generellt sett minskar framöver.

När det gäller de alternativa hamnarna har tyngdpunkten legat på att göra övergripande jämförelser mellan dessa hamnar avseende transporterna till och från hamnarna i form av land- och sjötransporter.

Vid val av lämplig plats för en hamn i Stockholm/Mälardalen måste förutom vissa grundförutsättningar och planmässiga förutsättningar även de svenska miljömålen beaktas.

De hamnar som studerats närmare är Gävle, Västerås/Köping, Kapellskär, Stockholm, Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Göteborg samt vissa sydkusthamnar. I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs ingående för dessa hamnars förutsättningar för container- respektive rorohantering samt möjligheten till samlokalisering vid hamnarna av dessa verksamheter.

En samlokaliserad container- och rorohamn i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden utgör således ett mycket bra alternativ med närhet till marknaden och konsumenterna i Stockholm och Mälardalen, goda väg- och järnvägsförbindelser, stora utrymmen på land samt kort insegling.

Inverkan på motstående intressen

Arbetena i vatten medför viss grumling som dock förväntas bli snabbt övergående. Någon skadlig inverkan på fisket förutses inte. Påverkan på sjöfart samt enskilda intressen bedöms inte uppkomma.

Då någon skada eller olägenhet enligt sökandens mening inte uppkommer genom de ansökta åtgärderna, finns ej några sakägare att ange i målet.

Tillåtlighet

De ansökta åtgärderna torde inte möta hinder från allmänna planeringssynpunkter. Åtgärderna står inte heller i strid med några bestämmelser för användningen av ifrågavarande mark- och vattenområden. Ansökta åtgärder får anses vara av riksintresse. Hinder mot de ansökta åtgärdernas tillåtlighet enligt 11 kap. 6 § och 16 kap. 4 § miljöbalken torde därför inte föreligga. Skäl att tidsbegränsa tillståndet föreligger inte. Inte heller omständigheter som anges i 16 kap. 5-7 §§ miljöbalken föreligger.

Allmänna hänsynsregler*Kunskapskravet*

Den planerade verksamheten kommer att påverka friluftsliv, naturmiljön, den marina floran och faunan samt strömförhållandena men är inte förenad med några omfattande hälsorisker eller betydande miljökonsekvenser. Sökanden har genom egen personal och genom att anlita tekniska konsulter tillgång till den kunskap som behövs för att bedöma de miljö- och hälsorisker som kan uppkomma. Sökanden kommer att vid upphandling av aktuella arbeten säkerställa att blivande entreprenörer känner till de risker som trots allt är förknippade med arbetena.

Försiktighets- och lokaliseringsprinciperna

Sökanden kommer att se till att lämpliga skyddsåtgärder vidtas i syfte att begränsa negativa effekter på miljön och människors hälsa, både under byggnadstiden och vid bedrivande av verksamheten. Tiden för utförandet kommer att anpassas med hänsyn till djur- och växtliv i området samt även i övrigt planeras i tid, rum och

intensitet för att tillgodose säkerhetsaspekterna och för att minimera påverkan på miljön. Några ytterligare åtgärder kan inte anses motiverade enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Valet av plats får – mot bakgrund av vad som anförts ovan – anses uppfylla kraven i 2 kap. 4 § miljöbalken.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen

Ansökta åtgärder motverkar inte syftet med hushållning och återvinning av naturresurser. Verksamheten kommer så långt det är möjligt att iaktta intresset av god energihushållning. Några ytterligare åtgärder kan inte anses motiverade enligt 2 kap. 5 § miljöbalken.

Utbytesprincipen

Såvitt sökanden i nuläget kan bedöma torde utbytesprincipen i allt väsentligt sakna relevans. Om så anses erforderligt kommer den dock självfallet att beaktas.

Villkor

Sökanden föreslår följande villkor för ansökta verksamheter.

Allmänna

1. Verksamheterna – inbegripet åtgärder för att minska föroreningar och andra störningar för omgivningen – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.
2. Kemiska produkter och farligt avfall skall förvaras och hanteras så att eventuellt läckage och spill inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats för farligt avfall skall märkas liksom olika avfallsslag inom platsen. Vid arbeten i anslutning till vatten skall åtgärder vidtas för att undvika risk för oljespill och annan förorening från maskiner och dylikt.

3. Sökanden skall planera och driva hamnverksamheten så att mängden hanterat gods inte överstiger 10 miljoner ton per år.
4. Avfall som uppkommer i verksamheten och som kan komma att uppsamlas från fartyg skall hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas, bl.a. genom att olika avfallsslag hålls isär.
5. Grumlande arbeten i vattenområde får inte utföras under perioden 1 maj – 15 september.
6. Sökanden skall i god tid före arbetenas påbörjande och fortlöpande hålla Sjöfartsverket samt Stockholms sjötrafikområde underrättat om projektets fortskridande och därvid även ge underlag för eventuella kungörelser i ”Underrättelser för sjöfarande” (Ufs) samt i samråd med Sjöfartsverket anordna den eventuella utmärkning som kan komma att erfordras för handelssjöfarten under projektets utveckling.
7. Sökanden skall i takt med att arbetena slutförs till Sjöfartsverkets sjökarteavdelning insända kartmaterial som underlag för revidering av sjökort och nautiska publikationer.

KOMPLETTERING AV ANSÖKAN

Nya tipplatser och omhändertagande av muddermassor (aktbil 273 och 276)

Tipplats Gruppen

Tipplatsen består av tre djuphålor och är belägen nordväst om Landsortsdjupet inom allmänt vattenområde. Avståndet från Norvikudden till tipplatsen är ca 30 km längs farleden. Totalt ryms ca 4 miljoner m³ muddermassor inom tipplatsen. Djupet vid tipplatsen överstiger 100 m.

Tipplats Ekknölen

Tipplatsen som ligger i egentliga Östersjön är belägen nordväst Landsortsdjupet inom allmänt vattenområde. Avståndet från Norvikudden till tipplatsen är ca 24 km längs farleden. Totalt ryms ca 3,3 miljoner m³ muddermassor inom tipplatsen. Djupet vid tipplatsen överstiger 100 m.

Tipplats Ålandsbredan (Låglandsgropen)

Tipplatsen som ligger i egentliga Östersjön är belägen norr om Landsortsdjupet inom allmänt vattenområde. Tipplatsen är belägen något närmare land (Nåttarö) än de övriga två tipplatserna. Avståndet från Norvikudden till tipplatsen är ca 37 km längs farleden. Totalt ryms ca 2,1 miljoner m³ muddermassor inom tipplatsen. Djupet vid tipplatsen överstiger 100 m.

Samtliga föreslagna tipplatser bedöms vara lämpliga för tippning av aktuella muddermassor. Tippning vid samtliga platser bedöms som tekniskt genomförbart och de långvariga miljökonsekvenserna bedöms som begränsade. Emellertid föreligger viss osäkerhet kring de tekniska och ekonomiska förutsättningarna vid själva genomförandet. Med hänsyn härtill föreligger behov av flexibilitet vid val av tipplats.

Av utlåtande av docenten och universitetslektorn i systemekologi, Sven Blomqvist framgår sammanfattningsvis att tippning av muddermassor kan ske vid samtliga av sökanden redovisade platser utan att nämnvärt skada Östersjöns miljö. Alternativen att nyttja massorna för stabilisering eller att omhänderta dessa helt på land utgör en alltför ineffektiv resursförvaltning.

Kammarkollegiet har medgivit sökanden rätt att tippa muddermassor vid tillkommande tipplatser.

Sökanden har träffat avtal med Hutchison Port Holdings om att bl.a. driva den framtida hamnen vid Norvikudden.

Begäran att tippa muddermassor är fråga om dispens från det i 15 kap 31 § miljöbalken stadgade förbudet om dumning av avfall. Kvittblivning av massorna är inte att hänföra till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (jfr Strömberg, vattenlagen med kommentar, s. 23 f.).

Enligt 46 § avfallsförordningen prövas frågor om dumpningsförbudet i normalfallet av Naturvårdsverket i första instans efter det att Fiskeriverket har hörts. Någon skyldighet att höra annan myndighet föreligger inte.

Enligt 21 kap. 3 § miljöbalken får mål eller ärende enligt balken handläggas i en och samma rättegång, om de har samma sökande och avser samma verksamhet eller verksamheter som har samband med varandra. Om en miljödomstol prövar ett sådant mål eller ärende, får en ansökan i ett annat sådant ärende göras hos domstolen, även om ärendet annars skulle ha prövats av en förvaltningsmyndighet eller kommun.

Förfarandet med samråd enligt 6 kap. miljöbalken är knutet till kravet att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning. Något sådant krav finns inte i samband med en begäran om dispens från det generella dumpningsförbudet i 15 kap. 31 § miljöbalken. Inte heller i övrigt har intagits någon bestämmelse i miljöbalken om skyldighet att höra t.ex. ägaren av en grannfastighet innan ett beslut meddelas.

INKOMNA YTTRANDEN M.M.

Grödingerrådet (aktbil 5)

Grödingerrådet har följande synpunkter, kommentarer och yrkanden.

I samrådshandling, miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Norvik, upprättad 2007 s. 15 (aktbil 15) har anförts att Väg 225 från Ösmo till Södertälje har dålig standard och planer finns på att införa begränsningar av tung trafik.

*Kommentar: Vilken myndighet har uttalat om begränsning gällande Väg 225? Var-
ken Vägverket eller Regionplane- och trafiknämnden har antytt i sina samrådsytt-
randen om att begränsa tung trafik på Väg 225.*

I Enviros planeringsunderlag för miljökonsekvensbeskrivningen i målet (aktbil 7)
har anförts

Sid. 7

Eftersom den tunga trafiken till och från hamnen inte kommer att gå på Väg 225 vid
fullt utbyggd hamn.

*Kommentar: Vem har bestämt att tung trafik inte kommer att gå på Väg 225, Risk-
analysen bör omfatta inte bara etapp 1 år 2010 utan även etapp 2 år 2015.*

Sid. 2

För Väg 225 utgår riskbedömningen från förändrad risk där nuläget, år 2005, jäm-
förs med 2010. Bedömningen har gjorts att efter utbyggnaden av etapp 2, år 2015,
kommer Väg 225 inte att användas för transporter av farligt gods utan Väg 259
kommer istället att användas för tung trafik.

*Kommentar: Den tunga trafiken finns inte med i statistiken, beräkningarna mellan
år 2010 och 2015. Den borde finnas med.*

Sid 30

Den planerade hamnens utbyggnad kommer att vara färdigställd efter år 2020. Efter
färdigställandet av etapp 1 kommer det emellertid att transporteras farligt gods på
Väg 225, varför en bedömning av ökningen av farligt gods gjorts för denna väg un-
der åren 2010 till 2015. År 2015 då trafiken istället kommer att gå på Väg 73 och
Väg 259 görs bedömningen att den planerade hamnen inte kommer att påverka
människor eller miljön längs Väg 225.

I nuläget, år 2005, passerar i genomsnitt 20 fordon med farligt gods per årsmedeldygn på Väg 225, vilket motsvarar 7 300 fordon per år. Tillskottet från den planerade hamnen kommer att vara tre fordon per dygn eller 1 100 fordon per år.

Kommentar: Enviro har underlåtit att bedöma ökningen av farligt gods mellan åren 2010 och år 2015 vilket i deras skrivning är betydelselöst. I fem år kommer hamnen att verka och därmed ska relevant underlag redovisas fram till år 2015. Enviro uppskattar 2 % normalökning per år vilket är en underskattning då godstransporterna från Baltikum och Polen ökade år 2006 med 18 %.

Sid 59

Farligt gods transporteras i 5 % av transportererna i tunga fordon.

Kommentar: Nynäshamns nuvarande hamn har en stor mängd godstransporter på väg 225. I den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen på s. 96 (stapeldiagram) anges tung trafik med och utan hamntrafik. En betydande ökning av transporter med farligt gods borde ha redovisats till och med år 2015. Transporter med farligt gods är beräknade enligt SIKa till 5 % av tunga transporter. Godstransporterna från hamnen i Nynäshamn ökade med 18 % år 2006, vilket påverkar Väg 225 med motsvarande höjning av antalet tunga godstransporter, vilket inte är medtagit i antalet fordon då mätningen utfördes år 2005.

I Enviro's underlag är farlig godstransport redovisat mellan Väg 73 på Väg 225 till E4/E20 Södertälje. Enligt Räddningsverket är rekommenderade transportvägar: Väg 225 delen Ösmo (73) – Vårsta (226) – Tumba C. (258) till trafikplats 146b E4/E20 Hallunda.

Sid. 60

Under perioden 2000 till 2005 inträffade två olyckor med tunga fordon på väg 225.

Kommentar: Felaktig uppgift. Ett tillrättaläggande om det verkliga antalet olyckor med tung trafik ska redovisas i MKB.

Slutsats med yrkanden

Övervägande samrådsyttranden anför att Väg 225 är undermålig för dagens trafik (2007) med ett stort antal inslag av tung trafik.

Miljöbalken 2 kap. 3 § och Naturvårdsverkets Handbok 2003:7 med allmänna råd för hamnar sid. 14, 29 och 30 åberopas.

Den befintliga hamnen i Nynäshamn med samma ägare har ansökt om tillstånd. Ansökan sker parallellt med den nya Norvikhamnen, med ett avstånd mellan hamnarna på endast 3000 m. Då samma konsult utreder båda hamnarna, anser vi att samband med andra projekt ska gälla då det påverkar trafiksituationen väsentligt och ska redovisas i båda hamnarnas MKB. Detsamma gäller NCC Roads och Aga Fortums ansökningar.

Ansökan är bristfällig. Bristerna är så väsentliga att ansökan inte kan ligga till grund för prövning och bör avslås. I båda fallen (tillstyrkan alternativt avslag) ska Grödingerådets yrkanden beaktas tillsammans med övriga yttranden i samrådsredogörelsen där Väg 225 bör undantas för lastbilstrafik.

Gödingerådet yrkar att Södertörnsledens byggstart tidigareläggs och är färdigbyggd samtidigt med hamnens etapp 1, att Väg 73 är färdigbyggd i samband med hamnens etapp 1 samt att genomfartstrafik av lastbilar på Väg 225 från väg 73 till E4/E20 Södertälje förbjuds i båda riktningarna i samband med hamnens etapp 1.

Jacob Palmheden, Sorunda (aktbil 10)

Lokaliseringen

Miljöbalken ställer långtgående krav på det underlag som krävs för bedömningen av valet av plats ska kunna göras. I ansökan utgår sökanden från att nya järnvägar och vägar kommer att byggas, istället för att beskriva situationen som den ser ut i verkligheten.

Nynäshamn och Norvik ligger långt från både E4/E20 och järnväg. Den valda lokaliseringen är av den anledningen olämplig och dessutom oförenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Det finns därutöver en lång rad andra omständigheter som gör att lokaliseringen inte kan anses förenlig med miljöbalkens bestämmelser. Bl.a. finns för friluftslivet ett stort behov att bevara kust- och naturområden som inte är exploaterade.

Vatten- och luftföroreningar samt buller från hamnverksamheten och transporter påverkar möjligheterna till friluftsliv m.m. både till havs och på hela Södertörn. Förutom att underlaget när det gäller den valda platsen är undermåligt är inte alternativa lokaliseringar tillräckligt utredda.

Väg 225

Redan idag är situationen när det gäller tung trafik på Väg 225 ohållbar. Lastbilstransporter måste minska i antal och det finns således inget utrymme för att tillåta nya verksamheter som kommer att leda till fler transporter på denna väg. En förutsättning för att en ny verksamhet ska kunna tillåtas är att transportfrågan är löst innan det nya tillståndet tas i anspråk. Det måste därför finnas alternativ till lastbilstransporter på Väg 225, eller förbud mot tung trafik, innan hamnverksamheten i Norvik påbörjas.

Vår boendemiljö har försämrats avsevärt de senaste åren på grund av det ökade antalet lastbilstransporter på Väg 225. Det är förenat med livsfara att promenera längs vägen med barn och barnvagn eller att korsa vägen för att gå till bussen. Ett stort problem är naturligtvis även bullret som färdas fritt över mycket stora ytor i det öppna landskapet. Bullret från de tunga lastbilarna stör vid alla tider på dygnet, vardag som helgdag. De tunga transporter måste snarast begränsas eller helt förbjudas på Väg 225.

Gustaf Bergstrand m.fl. ägare till fastigheterna Yxlö 1:19 och 1:77 (aktbil 18)

De hänvisar beträffande miljökonsekvenserna till yttrande över förslag till detaljplan och MKB rörande Norvik den 23 mars 2007 och anför ytterligare konsekvenser enligt följande.

- Muddringen

Denna kommer att ske i kontaminerad botten. Under flera årtionden spreds spillolja från raffinaderiet ut i vattnet i Norvikfjärden, vikarna norr därom, upp i Yxlösundet samt de närmaste delarna av Mysingen. Detta ledde till att all plattfisk dog ut. Resterna av dessa utsläpp och eventuella tungmetaller ligger kvar i botten-slammet. Vad händer då vid muddring med vattnet i närområdet och vid dumpningsplatsen?

- Luft/vattenföroreningar och buller

Dessa kommer att bli besvärande för hela området både norr och söder om Ny-näshamn och dessutom bli bestående vid driften av hamnen.

- Transporter

Kommer att påverka hela Södertörn vare sig de sker på järnväg eller landsväg. Kan Stockholms transportnät ta emot mer tung trafik eller krävs nya transportleder direkt till Södertälje?

Klart är att en anläggning av hamn på angiven plats ger irreversibla skador på ett stort område av Stockholms södra skärgård ända ut till Nåtarö och söderut till Landsort. En oersättlig miljö av riksintresse kommer att gå förlorad. Fastigheterna Yxlö 1:19 och 1:77 som ligger direkt i anslutning till den planerade hamnen kan inte bygga om till permanentboende då ombyggnad till 3-kammarbrunn ej tillåts av miljöskäl (!!!), varför fastigheterna även i fortsättningen måste bestå som fritidsbostäder. Deras värde blir i praktiken noll, och därmed osäljbara. Vi yrkar därför ersättning för värdeförlusten i det fall projektet genomförande godkänns.

Jan Gustavsson, ägare till fastigheten Yxlö 1:66, delägare i Yxlö s:2, (aktbil 23)

Han yrkar ersättning med 500 000 kr. Vattenområdet Yxlö s:2 som sökanden kommer att ta i anspråk kommer i all framtid fiske, sjöfågeljakt och rekreation att ej kunna utnyttjas. Detta medför värdeminskning av min fastighet Yxlö 1:66.

Annbritt Douhan Wretman, ägare till fastigheten Yxlö 1:44, (aktbil 34)

Hon yrkar för sin och sina syskons del ersättning för de konsekvenser Sökandens förehavanden får för oss. Angående ersättningens storlek ber vi att få återkomma.

Stockholms läns fiskarförbund (aktbil 52)

Förbundet har anfört i huvudsak. Vi avvisar helt dumpningen av muddermassor såsom sökanden avser att göra. Vår ståndpunkt är att massorna ska omhändertas på land för nyttiggörande nu eller i framtiden.

Enligt vad vi kunnat läsa är inte muddermassorna särskilt belastade med miljögifter enligt sökandens provtagning. Vår egen kännedom om miljöförhållandena på bottenarna kring oljeraffineriet är dock att de är mycket påverkade av olja. Vi befarar därför att partier av området som ska muddras innehåller miljögifter. Ansökan anger att 4 % av muddermassorna är ytligt bottenmaterial och bara är en liten andel men omräknat till volym är det 44 000 m³ innehållande sedimenterat material med näringsämnen och som vi befarar miljögifter.

Hamnutbyggnadens långa genomförandetid medför att mudderdumpningen kommer att ske upprepat under mer än tio år. Grumlingen med nedfall på bottenarna i skärgårdsregionen kan alltså ske inte bara vid ett mer avgränsat tillfälle, vilket även detta vore högst önskvärt, utan kommer att döda bottenfaunan flera år efter varandra om den lyckas återhämta sig. Påverkan sker inte bara med bottendöd direkt på tippplatsen utan bottenarna och vattenmiljö kommer att få en skadlig påverkan i ett stort skärgårdsområde med bland annat lek- och uppehållsplatser för fisk. Vi väntar oss att grumlingen ger minskade fångster genom igensatta redskap så att de inte fiskar, och genom att fiskbestånden minskar på grund av reproduktionsstörningar och sämre överlevnad när grumlingen påverkar fisken och samtidigt slår ut födobestånden.

Alternativet till Björkö att dumpa till sjöss berörs inte överhuvudtaget i ansökan. Vi konstaterar att det inte är nämnvärt längre sträcka till Landsortsdjupet än till dumpningsplats Björkö. Men muddermassorna kanske hinner lösa upp sig helt och hållet innan de når botten på dessa stora djup. Vi vill påpeka att vi inte förordar dumpning överhuvudtaget utan massorna ska istället tas om hand på land.

Våra erfarenheter av vad som finns på havsbotten visar tråkigt nog på att den som utfört själva dumpningen genom tiderna inte alltid varit så noga med att uppsöka den angivna dumpningspositionen, Tidsnöd, väderlek, pressad ekonomi eller annat har tydligen gjort att laster dumpats på mycket kortare gångavstånd. Sökanden anger inte hur man ska säkerställa att detta inte inträffar vid den ansökta dumpningen.

Vi vill säga att vi tycker att anläggandet av en större hamn i Nynäsområdet är bra. Vi tror att det rimmar bra med god miljöpolitik för att det är en effektiv transportlösning vad gäller sjöfarten. Dagens utveckling inom sjötrafiken med högre hastigheter på fartyg med svall och tryckpåverkan under vattnet innebär att inom en viss sträcka från hamnen måste fartbegränsningar införas. Med en lösning av hamnfrågan enligt ansökan blir det fråga om en relativt kort sträcka. Svall och tryckpåverkan måste undvikas. Stockholms läns fiskarförbund måste beredas möjlighet att lämna synpunkter på hastighetsbegränsningar vid inseglingen för att minimera fartygens svallpåverkan vare sig det sker i samband med detta mål eller i annat beslut.

Om dumpning m.m. sker och skadar miljön och därmed vår möjlighet att försörja oss på vår näring kommer skadestånd att krävas. Dels till drabbade fiskare och dels för att finansiera kompenserande åtgärder för att vårda miljön och fiskbestånden. Skadorna kan inte bedömas nu, särskilt utgående från den bristfälliga information vi fått. Vi begär att få återkomma med anspråk på skador som fiskenäringen lidit under tio år efter att dumpningarna är färdiga. Vi begär också ersättning för utredningskostnader och rättegångskostnader.

Sjöfartsverket (aktbil 56)

Sjöfartsverket hänvisar till yttrande vid samråd med Stockholms Hamn daterat den 8 december 2005. Härvid noteras att den samhällsekonomiska analys som Sjöfartsverket förespråkade i yttrandet inte ingår i den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen.

När det gäller den söka verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning, bör man beakta Hamnstrategiutredningen (SOU N 2006:09) samt uppdraget om kombiterminaler till Banverket, vars resultat presenteras i oktober 2007.

Vidare framför Sjöfartsverket följande synpunkter på ansökan:

1. Sjöfartsverket instämmer i vad som framförs i ansökan om att farleden är kort och okomplicerad, samt att hamnen ligger i relativt skyddat läge. Med tanke på det stora tonnage som ska angöra hamnen, är det dock viktigt att sökanden i ett tidigt skede gör kompletterande analyser av farledens och hamnbassängens dimensionering.
2. I undersökningen av manöverförutsättningar använder SSPA PIANC:s rekommendationer för dimensionering av farleder och vänddiametrar. Det är samma rekommendationer som Sjöfartsverket använder i dessa sammanhang. Det bör dock påpekas att PIANC:s rekommendationer endast utgör en del av dimensioneringen av farled och hamnbassäng. Lokala förhållanden och andra faktorer måste samtidigt beaktas. Det är därför av stor vikt att Sjöfartsverket bereds möjlighet att delta i ett så tidigt skede av projekteringen som möjligt, för att verifiera att de dimensionerande fartygen verkligen kommer att kunna angöra hamnen med tillräckliga säkerhetsmarginaler. Denna verifiering sker lämpligen genom ytterligare simuleringar av farled och hamn i de olika etapperna, i samverkan med Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen, varvid även farledens utmärkning fastställs. I detta sammanhang är det viktigt att det finns moderna sjömätningar av det aktuella området.

3. Kostnader som uppstår i samband med de åtgärder som bedrivs i punkterna 1. och 2. ovan bör enligt gällande praxis belasta sökanden.
4. I miljöriskanalysen görs endast en vag avgränsning av hur stor del av farleden in till hamnen som omfattas. Det anges att mellan 0 och 3 km av farleden har beaktats. Vidare hänvisas till avgränsningen i SSPA:s undersökning av manöverförutsättningar. SSP har dock endast uttalat sig om förutsättningarna för att utföra erforderliga fartygsmanövrer för att ta fartygen till kaj. Rapporten omfattar inte de delar av farleden som ligger utanför själva hamnområdet. Vid motsvarande riskanalys för den närliggande LNG-terminalen förordade Sjöfartsverket att riskanalysen skulle omfatta hela inseglingen med fartyg, från lotsbordningsplatsen in till kaj. Samma synpunkt framförs i föreliggande ärende, varvid särskild vikt läggs vid den planerade LNG-terminalen samt färjetrafiken till Nynäshamn.
5. I utredningen av tippningsplatser för muddermassor redovisas inte tippningsplatsernas läge i förhållande till befintliga farleder. Sjöfartsverket konstaterar att flera av de utredda tippningsplatserna ligger i direkt anslutning till farleder med omfattande fartygstrafik. Om dessa tippningsplatser används, kommer det att ställa särskilda krav på kommunikationen mellan projektledning, entreprenörer, sjöfarten i området och Sjöfartsverket. Det är av yttersta vikt att Sjöfartsverket i god tid informeras om planerade aktiviteter i detta avseende.

Nynäshamns kommun, VA-förvaltningen (aktbil 109)

Norvikfjärden med omgivande vatten är recipient för Alhagens våtmark som är sista reningssteget i kommunens avloppsreningsanläggning.

VA-förvaltningen vill uppmärksamma miljödomstolen på att utbyggnaden av Norviks hamn kan komma att påverka resultaten av de analyser som kommunen ålagts att utföra enligt det av länsstyrelsen beslutade recipientkontrollprogramet för kommunens reningsanläggning.

Kommunen förutsätter att en samordning av kontrollprogrammen för kommunen respektive hamnen vad avser Norvikfjärden med omgivande vatten kommer att ske dels under arbetets utförande och dels för den framtida hamnverksamheten.

Tomas Eriksson, ägare till fastigheten Yxlö 1:83, delägare i Yxlö s:2 (aktbil 112)

Han har anfört i huvudsak. Av nedanstående skäl bör inget tillstånd medges till sökanden eller någon annan att utföra någon av de aktiviteter syftande till hamn i Norvik enligt ansökan.

Den beskrivna omfattningen innebär att tusentals lastbilar och trailers ständigt kommer att vara närvarande, och tusentalet ankommer/lämnar hamnområdet per dygn, och hundratals fartyg.

Landskapsbild och lugnet på platsen och intilliggande öar skadas svårt. Detta kan ej accepteras.

Avgaser och buller blir ständigt närvarande, inom flera kilometers avstånd. Detta kan ej accepteras.

Stränder runt intilliggande öar eroderar och livsbetingelser för människor, djur, fåglar, fiskar och småkryp fördärras eller tillintetgörs. Fisket försämras och eventuell fångst kan vara förgiftad. Den helt unika öde-sandstranden 'Fränsviken' på södra Yxlö kommer att erodera. Detta kan ej accepteras.

Väg 73 som redan är starkt olycksdrabbad kommer att bli än farligare att trafikera. Stora fordon i stor mängd, ofta i kolonn i samband med ett anlop innebär en starkt ökad risk för trafikolyckor. Detta gäller även i det fall motorväg byggs. Detta kan ej accepteras.

Väg 225 som är södertörns själva pulsåder och hjärta kommer att trafikeras av tung trafik. Punkterade eller trasiga fordon kan inte ställas undan någonstans. Väg 225

kommer att bli olycksdrabbad, och den vackra och idylliska miljön längs vägen kommer att fördärvas och förintas. Vem vågar längre cykla på den vägen med vrålande långtradare på denna smala väg. Detta kan inte accepteras.

Nynäshamns belägenhet på Södertörns sydspets, som ju är en ö med bara broförbindelse till fastlandet i Centrala Stockholm och Södertälje, innebär att denna tunga trafik kommer trafikera Väg 73 i dess helhet upp till Stockholm för anslutning till Europaväg, och delvis via riksväg 225 rakt genom det idylliska Södertörn själva hjärtat till Södertälje. Idag finns inga lämpliga trafikleder som ansluter till Europaväg och den tunga trafiken tvingas in i Årsta, Enskede, Södertälje samt rakt genom Stockholms innerstad, samt alla mindre orter längs hela sträckningen Norvik-Stockholm. Hela Väg 73, Väg 225 samt Stockholm, Södertälje, samt alla mindre orter längs vägarna drabbas. Detta om något, visar att projektet är helt vanvettigt. Detta kan ej accepteras.

Omfattningen av hamnverksamheten kräver tekniska system för hantering av dagvatten, avloppsvatten, m.m. Sådana system går naturligtvis sönder, misstag sker, och utsläpp kommer att ske. Detta kan ej accepteras.

Uppställning av fordon kommer att ske i stor omfattning. Läckage kommer att ske av såväl bränsle som miljöfarlig last. Detta kan ej accepteras.

Underlaget ger vid handen att det inte finns miljöer av regionalt eller riksintresse som störs. Detta är rent felaktigt! På Yxlö finns unika strandmiljöer. På grund av skeppens storlek och de enorma massor som sätts i rörelse riskerar dessa miljöer att erodera sönder och för alltid försvinna. Detta kan ej accepteras.

Nyetablering av en sådan hamn i såväl mycket känslig som högt värderad, orörd skärgårdsmiljö, förefaller helt enkelt korkat och mycket otidsenligt. Placering av utökad verksamhet bör ske där sådan verksamhet redan finns och tillhörande miljöpåverkan redan är etablerad och accepterad, t.ex. befintlig anläggning i Nynäshamn, Kapellskär eller Södertälje.

Min fastighet Yxlö 1:83 berörs direkt av buller, avgaser, lukt, samt indirekt av övriga punkter nämnda ovan.

Min fastighet Yxlö 1:83 har del i samfälld fastighet s:2 som omfattar vatten, öar och stränder i direkt anslutning till det tilltänkta projektets utbredning. Eftersom Yxlö's norra sida har dy- och vasstränder, och dess södra sida har flera sand och klippstränder är den berörda delen av s:2 den mest värdefulla, med bl.a. Fränsviken och Slangholmarna. Området används för rekreation och fiske.

Om muddring genomförs, kommer sediment att belägga stränder och fina sandbottnar och rekreativsvärdet omintetgörs då stränder och bottenar inte kan brukas längre. Fisket likaså, kommer att förstöras då sediment fördärvar livsbetingelser och bottenfauna.

Om rätten trots vanvettet medger tillstånd till detta projekt, kommer min fastighet att förlora i värde och det är bedömt till 1 500 000 kr i dagens fastighetsvärde.

Länsstyrelsen (aktbil 115)

Länsstyrelsen bedömer att transporter till sjöss har en potential att vara bättre ur miljösynpunkt än transporter på land. Idag belastar merparten av Stockholmsregionens godstransporter södra Sveriges väg- och järnvägsnät. Norvikuddens hamn har potential att bli en attraktiv hamn med förbättrade förutsättningar för sjötransporter. Hamnen kan avlasta Stockholms innerskärgård till viss del samtidigt som Nynäshamn med dess läge kan ge goda förutsättningar för vidare transporter med t ex tåg och lastbil. Den planerade hamnen kan väntas minska det samlade transportarbetet och därmed medverka till att utsläppen av bl.a. växthusgaser minskar och att de nationella och regionala miljömålen uppfylls. Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att det i bolagets ansökningshandlingar saknas redovisning som, mot bakgrund av Norvikuddsetableringens omfattning och komplexitet, bör krävas vid en tillståndsprövning enligt miljöbalken. Länsstyrelsen lämnar följande yrkanden och kommentarer vad gäller den rubricerade ansökan till miljödomstolen.

Yrkanden angående bolagets förslag till reglering av verksamheten*Vattenverksamheten*

Länsstyrelsen yrkar mot bakgrund av de nedan diskuterade bristerna i bolagets ansökningshandlingar att bolagets begäran om tillstånd att i allmänt vattenområde få tippa sammanlagt 1,1 miljoner m³ lösa muddermassor avslås. Länsstyrelsen yrkar vidare att de av bolaget i övrigt föreslagna villkoren för vattenverksamheten kompletteras i följande avseenden.

1. Grumlande arbeten liksom undervattenssprängningar får inte utföras under perioden 1 maj till 15 september.
2. Vid muddring, utfyllnad eller andra grumlande arbeten liksom vid hantering av muddringsmassor, avvattningsvatten och miljöfarliga ämnen i övrigt inom eller i direkt anslutning till vattenområdet skall tätskärmar, bestående av flytlänsar och geotextilier, användas. Nämda skyddsanordningar skall tas bort först sedan allt suspenderat material från verksamheten sedimenterat eller avlägsnats ur vattenområdet samt all hantering av muddringsmassor, avvattningsvatten eller miljöfarliga ämnen i övrigt slutförts inom eller i direkt anslutning till vattenområdet.
3. Förslag till kontrollprogram skall upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten och tillställas tillsynsmyndigheten senast 6 veckor innan arbeten i vattenområdet påbörjas.
4. Anmälan skall göras till tillsynsmyndigheten när arbetena påbörjas respektive avslutas.

Hamnverksamheten

Länsstyrelsen yrkar att tillståndet och de av bolaget föreslagna villkoren för hamnverksamheten kompletteras i följande avseenden.

5. Tillståndet för hamnverksamheten bör tydligt kopplas till det verksamhetsområde, kajområde med tillhörande vattenområde, inom vilket hamnverksamheten avses att bedrivas. Länsstyrelsen yrkar därför att figur 3 på sid 17 i miljökonsekvensbeskrivningen biläggs miljödomstolens dom, samt att i verksamhetsområdet ingående fastigheter räknas upp i domen.
6. Ett bullervillkor bör föreskrivas enligt följande:
Hamnverksamheten inom det tillståndsgivna verksamhetsområdet inklusive land- och sjötransporter och hjälpmaskindrift ombord på fartyg får som riktvärden inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder än;
50 dB(A) vardagar dagtid kl 0700-1800
40 dB(A) nattetid kl 2200-0700 och
45 dB(A) övrig tid
Momentana ljud nattetid får som riktvärde inte överskrida 55 dB(A).
7. Miljödomstolen bör föreskriva villkor om att täta ytor och oljeavskiljare skall anläggas vid garage för truckar och dragfordon, samt om att den planerade dieseltanken skall invallas och utrustas med överflyllnadslarm.
8. Miljödomstolen bör föreskriva om en prøvotid under vilken bolaget skall utreda och till domstolen redovisa möjliga åtgärder och kostnader för omhändertagande av barlastvatten från fartyg.
9. Miljödomstolen bör föreskriva om en prøvotid under vilken bolaget skall utreda och till domstolen redovisa teknisk utformning för de åtaganden som görs i ansökan vad gäller åtgärder för el-anslutning av fartyg vid kaj. Prøvotidsredovisningen skall belysa möjligheterna att erbjuda alla förekommande fartygstyper som förväntas att trafikera hamnen land-ström samt visa att miljöbalkens krav på BAT därmed kommer att tillgodoses.
10. Som komplement till det allmänna villkoret bör domen, antingen genom särskilt villkor eller genom hänvisningar till bolagets åtaganden, betona och speci-

ficera de försiktighetsmått som planeras vad gäller dagvattenhanteringen inom hamnområdet.

Kommentarer angående bolagets ansökningshandlingar

Följdverksamheter och eventuell tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken

Genomförandet av ansökan har inverkan på miljöförhållanden inte bara i närområdet utan också i regionen i övrigt genom den förändring av trafikmönster till havs, vägar och järnväg som kan bli följd. Verksamheten inom en ny hamn vid Norvikudden kommer successivt att öka behovet av kapacitet på väg- och järnvägsförbindelserna. För godstrafiken krävs ett anslutningsspår till Nynäsbanan. På Nynäsbanan sker för närvarande utbyggnad som gör att banan medger begränsade möjligheter till godstrafik. Det krävs dock ytterligare åtgärder med dubbelspår längre sträckor av banan och spår vid Älvsjö station för att rymma godstågen som är längre och går i andra hastigheter än pendeltågen. Även för vägnätet ökar kraven. För närvarande sker utbyggnaden av väg 73 och ombyggnaden av Södertörnsleden planeras att byggstarta 2009/2010. Hamnen kommer troligen därutöver att aktualisera behov av åtgärder på väg 225 tidigare än vad som annars varit fallet.

En betydande del av godstrafiken på land väntas ske med lastbil. Det framgår inte vart godsmängderna ska efter att de lossats i hamnen, inte heller varifrån de kommer på land till hamnen. Om en större del av godset ska hämtas och lämnas utanför Stockholmsregionen bör det ske med järnväg. En förutsättning för att järnvägstransporter skall kunna användas är att bangårdar och spår inom hamnanläggningen i Norvik och övriga terminaler i regionen är väl anpassade för detta samt att järnvägen i övrigt kan rymma godstågstrafiken. Ansvar för att skapa ett sådant transportsystem delas mellan många aktörer.

I miljöbalkens 17 kap. "Regeringens tillåtlighetsprövning" framgår att farleder obligatoriskt ska prövas, men ej hamnar. Regeringen får dock för ett visst fall förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet som inte omfattas av kravet på prövning. En myndighet eller en kommun som inom sitt verksamhetsområde får kännedom om en verksamhet som nämns ovan ska underrätta regeringen om verksamhe-

ten (17 kap. 5 § miljöbalken). I anslutning till tidigare upprättade detaljplaneförslag för hamnverksamhet vid Norvikudden har Länsstyrelsen i beslut den 28 april 1999 med hänvisning till 17 kap. 5 § miljöbalken, underrättat regeringen om den planerade hamnanläggningen. Länsstyrelsen ansåg att hamnen skulle få en stor inverkan på regionens framtida utveckling och bl.a. påverka infrastrukturen för gods till olika hamnar på Östersjökusten och i Mälaren. Projektet bedömdes medföra såväl direkta som indirekta miljöeffekter. För att genomföra hamnutbyggnaden krävs ett flertal tillståndsprövningar enligt miljöbalken och andra lagar. Länsstyrelsen framhöll att en regeringsprövning skulle ge en samlad och övergripande bedömning som förbättrar beslutsunderlaget vid de kommande prövningarna. Därefter blev hamnutbyggnaden inaktuell och något beslut om tillåtlighetsprövning blev aldrig fattat. Under år 2005 har en förnyad planeringsprocess för hamnverksamheten påbörjats. Frågan om tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken har tagits upp i samrådsprocessen inför miljöbalksärendet. Verksamhetsutövaren, Stockholms Hamn AB, har framhållit att en bedömning om tillåtlighetsfrågan bör vänta till dess att ansökan är utredd och den då kan anmälas till regeringen av miljödomstolen. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande den 14 maj 2007 över förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm – Nynäshamns hamn, framhållit att en samlad tillåtlighetsprövning hos regeringen av hela Norvik-etableringen har fördelen att inte bara en prövning av de näraliggande miljöeffekterna utan även en övergripande prövning av hamnens direkta och indirekta miljöeffekter av bl.a. trafikinfrastrukturens utbyggnad för såväl sjöfart, väg och spår inom regionen kan göras.

Natur och friluftsliv

Som det konstateras i MKB:n till bolagets ansökan påverkas det berörda området kraftigt och vissa delområden med höga naturvärden exploateras. Också vattenmiljöerna exploateras lokalt. Från naturvårdssynpunkt synes ändå lokaliseringen av anläggningen vara acceptabel. Ska man bygga en hamn finns det inom detta område begränsat med konflikter med naturvärden. Vid en avvägning får intrången i naturvärdena accepteras. Länsstyrelsen bedömer att utbyggnaden av hamnen kan ske i förenlighet med riksintressena för natur och friluftsliv.

Hantering av muddringsmassor under anläggningsskedet

Länsstyrelsen har under samrådsprocessen redovisat sin generella inställning att muddringsmassor som uppkommer primärt skall betraktas som en resurs som bör nyttiggöras. När det gäller kvittblivning av muddringsmassor så är Länsstyrelsen generellt av den uppfattningen att de skall deponeras på land. Först i sista hand kan kvittblivning i vattenområde komma i fråga. Bolaget har i ansökan kommenterat och utrett frågan och det framgår därav att man kommit fram till att kvittblivning i vatten, dumpning, är det alternativ man avser välja.

Inom Sveriges sjöterritorium får avfall (muddringsmassor), enligt 15 kap. 31 § miljöbalken, inte dumpas. Dispens från nämnda förbud får, enligt 15 kap. 33 § miljöbalken, medges i det enskilda fallet om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa och miljön.

Bolaget avser att dumpa sammanlagt 1,1 miljoner m³ lösa muddringsmassor i områdena Örgrund och Björkö i Mysingen. Länsstyrelsen har inget att invända mot det sätt och de kriterier som använts av sökanden för att identifiera de bäst lämpade platserna härför. Länsstyrelsen konstaterar dock att avståndet till Björkö är mycket stort vilket medför betydande miljöpåverkan vid transporter.

När det däremot gäller frågan om själva dumpningen och dess miljökonsekvenser konstaterar Länsstyrelsen att dumpningen, förutom att skada bottenarna i de aktuella områdena genom den momentana övertäckning av befintlig botten och det liv som finns där, även kommer att innebära negativ påverkan på grund av den grumling som kommer att ske samt den sedimentation under längre tid som blir följden av finkorniga sediment i suspension. Av ansökningshandlingarna framgår inte hur stora bottenarealer som kommer att slås ut på grund av dumpningen, inte heller omfattningen av grumling och sedimentation i tid och rum. Länsstyrelsen anser därvidlag att det utifrån nuvarande handlingar inte går att bedöma vilken skada och olägenhet dumpningen kommer att medföra för människors hälsa och miljön. Utan nödvändiga kompletteringar bedömer Länsstyrelsen att bolagets ansökan om dispens från dumpningsförbudet inte kan prövas av miljödomstolen. Länsstyrelsen

menar därför att mot bakgrund av den bristande redovisningen i ansökningshandlingarna bör bolagets begäran om dispens från dumpningsförbudet avslås. Länsstyrelsen bedömer vidare att sökanden närmare bör undersöka och bättre beskriva möjligheterna att primärt minska behovet av muddring genom alternativ för grundläggningsarbetena, t.ex. genom stabilisering av lösa sediment och på så sätt minska behovet av kvittblivning av muddringsmassor. Motiveringen för detta framgår av den tekniska beskrivningen kap 11.2 till bolagets ansökan där det anges att ” Miljöpåverkan bedöms bli ungefär lika eller mindre med de olika alternativen, jämfört med det förslag som presenterats ovan...” Även frågan om eventuell möjlighet att deponera muddringsmassor under kontrollerade former inom invallning i anslutning till hamnen skulle med fördel kunna diskuteras och utvecklas.

Med avseende på grumlingsbenägenheten i de sediment som muddras/schaktas och de marina naturvärden som riskerar att negativt påverkas anser Länsstyrelsen att det är viktigt att muddring/schaktning, utfyllnad och andra grumlande arbeten liksom undervattenssprängning sker med stor försiktighet och under den tid som angivits i ansökan. Grumlande arbeten samt all hantering av muddringsmassor, avvattningsvatten och miljöfarliga ämnen i övrigt inom eller i direkt anslutning till vattenområdet skall enligt Länsstyrelsens mening ske i dubbla tätskärmar av flytlänsar och geotextilier som når ända ner till botten för att förhindra negativ påverkan från grumling och föroreningsspridning utanför arbetsområdet. De två tätskärmarerna skall separeras ifrån varandra med ett sådant avstånd att de även fungerar som säkerhetsanordningar om en av dem t ex skadas av båtpåkörning eller liknande incidenter. Flytlänsarna skall även fungera som absorbent för flytande föroreningar som t.ex. olja. Tätskärmarerna skall ligga kvar till dess att grumlingsmätningar visar att allt suspenderat material från verksamheten sedimenterat eller avlägsnats ur vattenområdet samt all hantering av muddringsmassor, avvattningsvatten eller miljöfarliga ämnen i övrigt slutförts inom eller i direkt anslutning till vattenområdet.

Undervattenssprängningar bör föregås av åtgärder för att skrämma bort eventuella större fiskstim som annars riskerar att skadas eller dödas av tryckvågen från spräng-

ningarna. Likaså bör lämpliga tryckvågsdämpande åtgärder vidtas innan sprängningar genomförs.

Regleringen av vattenverksamheten

När det gäller fråga om tillståndets omfattning och kontroll av tillstånd och villkor avseende vattenverksamheten konstaterar Länsstyrelsen att förslagen till villkor är få och åtagande om skyddsåtgärder och försiktighetsmått är oprecisa. Vidare är teknikval, vad avser såväl t.ex. muddring, utfyllnad som dumpning, ej fastställda. Länsstyrelsen har förståelse för detta faktum då bolaget i detta skede bland annat saknar detaljerad geoteknisk information. Detta förhållande riskerar dock att få till konsekvens att ett tillstånd blir alltför ”öppet” och odetaljerat och att tillsynsmyndigheten därigenom åläggs ett orimligt stort ansvar när det gäller frågor om kontroll, uppföljning och val av lämpliga (bästa möjliga) tekniker. Detta förhållande bedöms förstärkas av den långa utförandetiden. Villkor bör därför föreskrivas om att bolaget skall inkomma till tillsynsmyndigheten med förslag till kontrollprogram där frågor om skyddsåtgärder och kontroll av bland annat grumling, sedimentation, påverkan på flora och fauna redovisas.

Masshanteringen inom anläggningsområdet

Länsstyrelsen konstaterar att det planerade projektet kräver loss hållning av en anmärkningsvärt stor volym berg liksom utfyllnad med detsamma. 2,4 miljoner m³ eller ca 6,24 miljoner ton kan jämföras med Stockholms läns totala förbrukning av berg/bergkross som år 2006 uppgick till 10,5 miljoner ton. Bolaget bör i det sammanhanget tydliggöra att bergmaterialet är en resurs – resursförbrukning i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen anser vidare att krossverksamheten, oaktat att den endast utgör anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet, lämpligen bör prövas i detta sammanhang för att på så sätt möjliggöra en samlad miljöbedömning av den samlade planerade verksamhetens miljöeffekter.

Uppvirvling av sediment och upptransport av näring till följd av hamnverksamheten

Påverkan på den lokala naturmiljön i vattnen runt Norvikhamnen kan förväntas bli stor under driftstadiet som följd av det stora antalet fartygsanlöp. Bland annat ge-

nom den stora omröring av vattenmassorna fartygen orsakar vid ankomst och avgång, inte enbart från propellerströmmar utan även genom de krafter som åtgår Och de vattenförflyttningar som resulterar när stora fartyg ska vändas på begränsade utrymmen. Eftersom vissa av de tänkta roro- och lolo-fartygen är stora (motsvarande de största Finlandsfärjorna) kan dessa vattenrörelser blir mycket omfattande och frekventa. Det finns anledning att befara att rörelserna kan föra upp fosfor från vatten under termoklinen till ytan och bidra till oönskade algbloomningar sommartid. Kombinationen av sådan transport med de planerade kylvattenutsläppen från Nynäs Refining, som för närvarande prövas av miljödomstolen och utsläppen från Nynäs hamns reningsverk kan bidra till en kraftigt ökad fosfortransport från bottenvatten till ytvatten, om inte åtgärder vidtas. Det kan bidra till en påtagligt förhöjd risk för lokala cyanobakterieblomningar i Nynäshamns hamnområde. Sådana blomningar kan påverka även mer naturliga områden söder om hamnen och staden. En uppvirvling av bottenvatten kan förändra förutsättningar för det biologiska livet i närområdet bl.a. genom att föra upp skadliga organismer från området under temperatursprångskiktet/bottenvattnet till ytvattenlagret.

Uppgifter saknas om bruttodräktighet för de typfartyg som enligt ansökan använts vid dimensioneringen av hamnanläggningen, och vid simulering av manövrering med fartyg. Det saknas även beskrivningar och emissionsuppgifter för de större fartyg med bruttodräktighet upp till 100 000 som bolaget yrkar att tillstånd skall medges för.

Påverkan på lekområden för fisk

Lek av fler fiskarter än de i den marinbiologiska utredningen upptagna torde förekomma i området. Till exempel antas strömmingslek ske på flera platser i Norvikområdet trots att det inte är upptaget för området i den intervjubaserade utredning som Fiskeriverket gjort. Kraven från arten är främst tillgång till hårda bottenar och/eller god tillgång till styvare alger som blåstång, gaffeltång, *Ceramium tenuicorne* m.fl. andra algarter. Denna lek kan förväntas komma att påverkas negativt av en hamnutbyggnad. Det bör klargöras hur stor potentiella strömmingslekbottenar (främst hårda bottenar) som kan förväntas förstöras av en hamnanläggning. De aktu-

ella bottenarna är även potentiella lekbottnar för flera andra arter än de i den marin-biologiska utredningen upptagna arterna. Icke-kommersiella arter och arter som inte fångas i provfiskenet har knappast berörts.

Spridning av främmande arter

Fartygstrafik av den planerade/förväntade dimensionen kan dels medföra biologiska risker i första hand inom hamnområdet men på sikt även ge biologiska effekter på längre avstånd. Med fartyg från avlägsna hamnar kan följa främmande marina organismer med stora negativa verkningar såväl lokalt som i det storskaliga östersjöekosystemet om de lyckas etablera sig. Främmande arter har under senare tid alltmer uppmärksamats som ett allvarligt miljöproblem. Vid hög och regelbunden trafik från olika destinationer i fjärran ökar risken att fartygstrafiken medverkar till den nyrekrytering som behövs för att främmande arter ska lyckas etablera sig. Det framhålls i bolagets ansökningshandlingar att merparten fartyg ska trafikera enbart Östersjön och att spridningen av främmande arter inte bör vara något problem av den anledningen. Det bör emellertid även framhållas att det finns främmande arter som kommit in i de södra delarna av Östersjön, t.ex., och som inte önskas upp i länets vatten. Barlastvattenhanteringen är därför viktig även om fartygstrafiken är mest bunden till Östersjön. Länsstyrelsen yrkar därför att domstolen föreskriver om en prøvotid under vilken åtgärder för omhändertagande av barlastvatten skall utredas av bolaget.

Ramdirektivet för vatten

EG:s ramdirektiv för vatten har inte berörts i ansökan. Det kan inte uteslutas att om hamnetableringen genomförs kommer tillståndet i den aktuella havsvattenförekomsten att påverkas. Förändringar i ytvattenförekomster och grundvattenförekomster på land väntas. En ökad hantering av gods för ofta med sig en ökad risk för spill och utsläpp, om inte annat vid olyckor. De eventuella förändringar i vattenkvalitet och biologi som uppstår i vattenförekomsten till följd av fartygstrafiken kan leda till att åtgärder behöver vidtas för att återställa området till minst ”god ekologisk status”. Miljökvalitetsnormer för ytvatten- och eventuellt grundvattenkvalitet väntas komma inom kort.

Klimateffekter

Enligt SEAREG-projektets modellering av förväntade höjningar av havsvattenytan inom den närmaste 100 års perioden kan en höjning av som mest +1,68 m förväntas i länets kustvatten vid extremvädersonsituationer. Huruvida den beräkningen stämmer är svårt att förutspå. Det är oklart om den föreslagna marknivån för containerlagring/hamnområdet, +2,4 m, beräknats med hänsyn till havsyteförändringar och extremsituationer som följd av klimatförändringar.

Riskbedömningar

De kriterier för tolerabel risk för människor som används i de till ansökan bilagda riskbedömningarna har hämtats från en fördjupad översiktsplan för transport av farligt gods för Göteborg. Det framgår inte varför dessa kriterier har använts. Det är heller inte tydligt hur eller om de har anpassats till de studerade olycksriskerna. Det framgår att de kriterier som redovisas i figur 5 i miljöriskbedömningen för hamnområdet inte överensstämmer med kriterierna i exempelvis figur 21.

Länsstyrelsen har gett ut rekommendationer då det gäller riskhänsyn vid nybebyggelse intill vägar och järnvägar där transport av farligt gods sker. En norm som redovisas i dessa rekommendationer är att en olycka med 10 omkomna får ske högst en gång på 1 000 - 10 000 år och olycka med 100 omkomna får ske högst en gång per 1-10 miljoner år. Denna norm får anses gälla för hela länet. De använda kriterierna kan ifrågasättas då de leder till överskridande av normen. Korrektheten i att dela upp samhällsrisk för olika vägavsnitten respektive per transportsätt kan också ifrågasättas. I bedömningen av tolerabel risk för hamnanläggningen redovisas riskerna som en samhällsrisk trots att det framkommer att det endast föreligger risker för arbetare inom hamnen. Detta är missvisande då samhällsrisk oftast avser 3:e man. Länsstyrelsen anser att en bättre benämning är grupprisk då allmänheten inte avses.

Riskbedömningarna genomsyras av många olika antaganden. Det är svårt att bedöma rimligheten för flertalet av dessa samt att bedöma hur de påverkar det presenterade resultatet. I några fall framgår det att antagandena är konservativa men i många

fall framgår varken referens eller motivering till det gjorda antagandet. Som exempel framgår av riskbedömningarna att beräkningarna bygger på en genomsnittlig transportmängd av 750 kg per transportenhet av farligt gods. Rimligheten i detta antagande är svårbedömd. Även hur osäkerheterna i detta påverkar resultatet är otydligt. Av riskbedömningarna framgår inte hur många människor som antas vistas inom hamnområdet. Detta gör att det är svårt att avgöra om konsekvenserna är korrekt bedömda. Det är oklart varför ämnen som anses kunna utveckla brandfarlig gas vid kontakt med vatten inte har bedömts kunna ge allvarliga skador på människa eller miljö. Beräkningarna av pölbrand har utförts för aceton. Det framgår inte hur representativt detta är för det gods som troligen kommer att hanteras inom hamnen. I Länsstyrelsens rekommendationer Riktlinjer för riskanalyser som beslutsunderlag Faktablad nr 4:2003 framgår att det är viktigt att underlaget ska vara transparent. Länsstyrelsen hade gärna sett en utveckling av alternativredovisningen avseende olycksriskerna då den som redovisas är kort ospecifik.

I underlaget för riskbedömningarna framgår det att osäkerheterna för sannolikhetsberäkningarna antas vara ± 100 %. Antagandena som ligger till grund för denna beräkning är otydliga och rimligheten i antagandet är svårbedömt. Länsstyrelsen anser att det är bra att man för ett resonemang om säkerheterna i underlaget men efterfrågar ett bättre underlag för bedömningarna. Med fördel skulle även en känslighetsanalys ha kunnat utföras då det i denna går att se hur osäkerheter i ingående parametrar påverkar resultatet. Osäkerheterna då det gäller konsekvenserna antas vara ± 50 %. Rimligheten i detta antagande är svårbedömd.

Det framgår att det endast är för de transportslag som innebär en betydande ökning som riskerna har analyserats mer ingående. Detta medför att de redovisningar av samhällsrisk som presenteras inte omfattar den samlade samhällsrisk för relevanta väg/järnvägsavsnitt utan den är undervärderad. Det är även otydligt hur beräkningarna är utförda då det avser sammanvägningen av befintliga transporter och de tillkommande transporterna. Det är otydligt om beräkningarna avseende samhällsrisk avser transport per km eller hela järnvägs- respektive vägsträcka som

studerats. Det framkommer att fartyg som ränner in i kajen utgör en risk men det är otvetydigt om denna risk har beaktats vid beräkningen av samhällsrisk.

I riskbedömningen har riskerna med transport av farligt gods på fartyg bedöms som försumbara. Det framgår att en kollision med ett annat fartyg inte förväntas leda till att en behållare med farligt gods skulle kunna brista. I närheten av hamnen planeras en anläggning för flytande naturgas (LNG) vilken för närvarande prövas av miljödomstolen. Skulle en kollision ske med ett fartyg som hanterar denna produkt blir konsekvenserna troligtvis stora. Antagandet att lasten med farligt gods inte skulle komma att påverkas kan därmed ifrågasättas i hög grad. De svallvågor som skapas av fartygen skulle även kunna innebära en förhöjd risk för lossande LNG-fartyg.

Arne Lundberg (aktbil 126)

Vi som bor i Kängsta är djupt oroade över planerna på en djuphamn och framför allt för konsekvenserna för fiskereproduktionen på grund av de muddringar som kommer att ske. Sådana muddringar kommer att innebära att vattnet grumlas till men för reproduktion av fisk som gädda, gös, abborre och strömming.

Som delägare i Kängsta 2:8 med fiskevatten i Ådfjärden och Bredviken (en av ostkustens främsta reproduktionsplatser för fisk och skyddad enligt länsstyrelsens beslut) och med stöd av Kängsta samfällighet vill vi bli betraktade som sakägare i ärendets fortsatta handläggning.

Thomas Tottie, ägare till fastigheten Södra Skeppsholmen 1:1 (aktbil 129)

Han har anfört i huvudsak.

Lokaliseringsprincipen och självkostnadsprincipen

Sökanden har inte rätt att bedriva verksamhet i annan kommun. Det strider mot såväl lokaliseringsprincipen som självkostnadsprincipen i Kommunallagen. Miljödomstolen kan därför inte behandla ansökan.

Norvik ska bli tio gånger större än den nuvarande verksamheten i Stockholm. Det finns inte underlag för denna enorma expansion, inte ens om man tar en stor del av det gods som idag går till andra hamnar och till Göteborg.

Norvik kommer att innebära en kraftig miljöbelastning både till lands och till sjöss i ett mycket känsligt skärgårdsområde och orsaka oreparabla skador på miljön och naturen.

Felaktiga antaganden om landtransporterna

I miljökonsekvensbeskrivningen sägs det att Norvik har ett centralt läge i Stockholmsregionen. Det stämmer inte. Norvik ligger längst ut på Södertörn och kräver långa transporter av allt gods.

Felaktiga antaganden om långtradartrafiken 2010 och 2015

Sökanden antar felaktigt utan faktaunderlag att endast 20 % kommer att gå via väg 225. Sökanden har inte velat göra analyser av var den tunga trafiken från Baltikum via Nynäshamns hamn tar vägen. Därför har Sorundanet genomfört en trafikräkning som visar att 85 % går via väg 225 till E4/E20 idag, och inte via väg 73 till Stockholm. Det är ytterst sannolikt att detta kommer att gälla även 2010. Destinationen för tung trafik är nämligen distributörer längs E4/E20 i Mälardalen eller transit genom Sverige, och inte Stockholms City. På distributörerna packas godset om som styckegods och levereras sedan ut på små lastbilar.

Att sökanden inte utfört analyser av transportvägarna är ytterst allvarligt eftersom Vägverket redan idag har klassificerat väg 225 som en av Sveriges farligaste vägar, med dålig sikt och många utfarter. Vi anser att miljödomstolen bör kräva att sökanden genomför en sådan analys och därefter inkommer med ny ansökan. Samtliga handlingar avseende vägtransporter som redovisas i ansökan saknar grund i fakta och måste därför göras om.

Sökanden har i ansökan utgått från felaktiga och ej underbyggda antaganden då man utgått från att väg 225 inte kommer att användas för tung trafik från hamnen 2015.

Det finns idag inga anslag till en utbyggnad av väg 259. Även om väg 259 skulle byggas ut i framtiden kommer väg 225 aldrig att stängas av för tung genomfartstrafik från hamnen. Detta enligt information på möte den 10 mars 2006 mellan Vägverkets regiondirektör Susanne Lindh och Sorundanet. Eftersom väg 225 är flera mil kortare än alternativet väg 259 mellan Nynäshamn och E4/E20, är det ytterst sannolikt att en betydande del av den tunga trafiken kommer att fortsätta gå på väg 225 år 2015 även om väg 259 är utbyggd. Dessutom finns inom EU ett system kallat Eurovinjett, som innebär att det är dyrare för åkerier att köra långtradare på nya breda vägar än att välja mindre smala krokvägar med lägre standard och säkerhet.

Sökanden ska åläggas att presentera nya underlag som redovisar fortsatt tung trafik på väg 225 år 2015.

Lokalisering

Hamnen ska lokaliseras mitt i värdefull skärgårdsnatur.

Hela södra skärgården påverkas allvarligt

I miljökonsekvensbeskrivningen medger man att anläggandet av hamnen medför att området karaktär förändras. Vika miljökonsekvenser förändringarna får redogöra man däremot inte för.

Klimatmål

Klimatmålet innebär att transporterna måste minska inte öka. Till största delen kommer godstransporterna till och från Norvik ske med långtradare, vilket kommer att öka utsläppen utefter väg 73, 225 och 259 betydligt.

Vattenföroreningar

Muddringar och utfyllnader kommer att förstöra bottenarna för all framtid och försämra vattenkvaliteten betydligt.

Ökat buller

Bullerstörningarna kommer att bli avsevärt större och mer utbredda än vad som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. En ordentlig bullerutredning bör därför tas fram som inte bara visar de lokala effekterna.

Riksintressen hotas

Riksintresset innebär att särskild hänsyn ska tas till turismens och friluftslivets intressen vid tillåtighetsprövningar av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Hur detta ska ske runt Norvik står det inget om i samrådsunderlaget!

De bergsprängningar under vattnet som ska göras kommer att helt slå ut lekplatserna för mängder av fisk.

Alternativbeskrivning saknas

I miljökonsekvensbeskrivningen för hamnverksamheten finns ett kort resonemang inledningsvis kring alternativa lokaliseringar. Kapellskär avfärdas med följande ”idag saknas kajläge och utrustning för att kunna ta emot containerfartyg”. Det är kanske ett märkligt argument med tanke på att det ju i högsta grad gäller även för Norvik. Är förutsättningarna sådana att det vore uteslutet att bygga ut hamnen även för containerfartyg? Likaså avfärdas Västerås/Köpings, Kapellskärs, Stockholms och Södertäljes förutsättningar att ta emot vad man bedömer som tillräckligt stora fartyg. Särskilt anmärkningsvärt är att Norrköping och Oxelösund avfärdas som alternativ eftersom de i huvudsak bedöms uppfylla förutsättningarna när det gäller själva hamnen. De ligger längre från Stockholm, men har å andra sidan utbyggd järnväg och motorväg, till skillnad från Norvik. Konsekvenserna av åtminstone alternativen Oxelösund och Norrköping vore ytterst relevant att jämföra med de sammanlagda direkta och indirekta effekterna av en etablering vid Norvik. Dessa borde framgå i miljökonsekvensbeskrivningen.

Nollalternativ saknas

Enligt miljöbalken ska ett nollalternativ redovisas. Men enligt beskrivningen i miljökonsekvensbeskrivningen finns det inget nollalternativ, vilket är fel. Det är klar-

lagt att flera ostkusthamnar, bl.a. Södertälje, Oxelösund och Norrköping, som ligger strategiskt bra till vad gäller både transporter till lands och till sjöss, redan idag kan ta emot och distribuera de godsmängder som Norvik är tänkt att generera. Det finns vidare ur transportsynpunkt många fördelar med att sprida container och roro-trafiken till flera hamnar, bl.a. kortare transporter till konsumenterna.

May-Britt Nilsson m.fl. ägare till fastigheten Yxlö 3:46 (aktbil 132)

De har anført i huvudsak. Att hamnanläggningen ska ligga i Nynäshamn beror det på att sökanden äger en stor bit mark där? Med hänsyn till landtransporterna borde det vara lämpligare att förlägga hamnen i t.ex. Södertälje med betydligt kortare transportvägar till både Stockholm och närliggande städer. Torsviken där vår fastighet är belägen finns ej omnämnd i miljökonsekvensbeskrivningen. Eftersom den förhärskande vindriktningen i området är syd- till sydvästlig så kommer alla olägenheter från den tänkta hamnanläggningen att drabba Torsviken både beträffande ljud, (oljud), och luftföroreningar. Dessutom kommer förmodligen alla vattenföroreningar på grund av schaktnings- och byggnadsarbeten att drabba de boende i Torsviken. Eftersom det redan nu finns ett antal fast boende i Torsviken och detta antal kommer att öka i framtiden så bör det vara förståeligt att vi bestämt motsätter oss att hamnanläggningen utförs. Vi ställer följande frågor som inte beaktats i miljökonsekvensbeskrivningen: Hur har man tänkt sig bemästra och förhindra problemen med luft och vattenföroreningar under byggnadstiden? Hur har man tänkt sig att förhindra föroreningar i form av olja och dylikt från fartygen när hamnanläggningen är i drift, dels hur man tänkt sig tillgodose möjligheten för fritidsbåtar att ta sig in och ut från bland annat Torsviken med hänsyn till de avstängningar mot oljespill och dylikt som vi förmodar måste utföras.

Om hamnanläggningen kommer till stånd kräver vi att vattenkvalitén i Torsviken fortlöpande prövas av något neutralt företag både före byggnadsarbetenas påbörjande och fortlöpande under hamnanläggningens tillkomst samt även under verksamhetstiden för att konstatera eventuella försämringar av vattenkvalitén.

Vi kommer att begära ersättning för försämrat fiske, förstörda badvatten och försämrad luftkvalité.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Nynäshamns kommun (aktbil 133)

1. Möjlighet till el-anslutning av fartyg vid kaj bör införas.
2. Utplantering av höstlekande fisk bör ske i lämplig omfattning för att kompensera förväntade störningar från vattenarbeten.
3. Sökanden bör utföra en fördjupad utredning om möjligheterna till användning av muddermassorna på land.
4. Löpande kontroll av muddermassor bör ske och vid misstänkt förorening bör även analys ske.
5. En dokumentation av fornlämningen 18:1 bör ske innan den kan tas bort.
6. Kompletterande marinärkeologisk undersökning bör utföras för att fastställa bryggglämningarnas funktion och ålder.
7. Bullrande anläggningsarbeten får ej ske under kvällar och nätter. I övrigt bör föreskrivas att SNV:s riktvärden för buller från byggplatser skall gälla.
8. För buller under driftsfasen bör föreskrivas att SNV:s riktvärden enligt allmänna råd om externt industribuller för nyetablerad industri skall gälla.
9. Kontrollprogram för dagvattensystemen bör upprättas.
10. Ett recipientkontrollprogram för hamnens vattenområde bör upprättas och anpassas till vad som följer av EU:s vattendirektiv. I samband med sprängningsarbeten bör kväve analyseras.

11. Ett recipientkontrollprogram för luft bör fastställas och bör minst innehålla de återkommande lavundersökningar som fältbiologer och Nynäs Refining företagit sedan 1980.
12. De åtgärder som i miljöriskanalysen för hamnområdet krävs för att uppnå acceptabel risk måste genomföras och därför bör separata villkor föreskrivas.
13. Övriga skyddsåtgärder som i handlingarna benämns som att de ”bör” eller ”kan” utföras, ska utföras och om möjligt införas som separata villkor i tillståndsbeslutet.
14. Om miljödomstolen finner att tillstånd till verksamheten med största sannolikhet kommer att beviljas, även i högre instans, kan yrkandena om igångsättningsmedgivande och verkställighetsförordnande bifallas.

Överväganden

Ansökan är omfattande och innehåller i stort sett det underlag som behövs för att besluta i ärendet. De föreslagna villkoren är för allmänt hållna och trots att villkor nr 1 kan inbegripa allt som sökanden i utredningar, bilagor samt i övrigt åtagit sig, bör sökanden precisera sina förslag till villkor. I andra hand bör miljödomstolen så långt det är praktiskt möjligt besluta om preciserade villkor som kan kontrolleras.

Lokalisering

I gällande översiktsplan står att ”Norvik – Kalvöområdet reserveras för olika slag av verksamheter, bl.a. tyngre industri, hamnverksamhet, småindustri, hantverk, upplag, serviceföretag”. I den fördjupade översiktsplanen för Nynäshamn står som riktlinje ”Planlägg Norvik för hamn och arbetsplatsområde”.

Den omfattande utfyllnaden som gjordes i början av 1980-talet, i syfte att anlägga hamn, utgör ett betydande ingrepp i naturmiljön. På grund av närheten till det i vindriktningen belägna oljeraffineriet bedöms området vara olämpligt för bostäder eller annan känslig användning. Hamnlägets korta insegling, stora vattendjup,

närheten till slutkunder, gynnsamt läge i förhållande till tätorten samt redan utförd utfyllnad, gör att det svårligen går att hitta någon lämpligare plats för en ny hamn i regionen.

Kultur

Den marinekologiska undersökning som har genomförts har resulterat i att några bryggglämningar som bedöms utgöra fasta fornlämningar har påträffats. Bryggresterna är svårdaterade men bedöms vara från perioden 1600-1900. Ytterligare undersökningar bör företas för att fastställa lämningarnas funktion och ålder.

På land har två stycken fornlämningar påträffats. Den ena benämnd 16:1 är ett röse och kommer inte att påverkas av exploateringen. Den andra benämnd 18:1 är en sentida försvarsanordning som kan tas bort efter att fotodokumentation skett.

Vattenarbeten

Eftersom sedimenten som är aktuella för muddring och deponering, befunnits rena med avseende på föroreningar, finns inget behov av särskilda skyddsåtgärder utöver åtgärder för att förhindra/minimera grumling samt att arbetena sker vintertid. Vårlekande fisk bedöms inte påverkas i någon större omfattning medan havsöringen som leker på hösten kommer att påverkas.

När det gäller muddermassornas kvittblivning så har sökanden berört möjligheterna till omhändertagande/användning på land i det fall dumpning till havs inte medges. Alternativet är i korthet: Använda massorna som utfyllnader i hamnområdet efter stabilisering, som täckmassor på deponier och som användning i återställningsarbeten på Hanvedsmossen. Sökanden anger att det för närvarande inte råder någon lokal brist på material för konstruktionsändamål då många pågående projekt genererar schaktmassor.

Det är inte självklart att sökanden erhåller tillstånd till dumpning till havs av hela mängden. Ytterligare möjligheter till återanvändning på land bör därför undersökas,

i första hand för att möjliggöra en exploatering av lågt liggande områden som hotas av en förhöjd havsyta (t.ex. Estöområdet).

Trots att muddermassorna vid provtagning befunnits rena bör löpande kontroll av massorna ske under muddringsarbetet. Vid misstanke om föroreningar bör analys företas.

För att motverka den förväntade negativa påverkan på höstlekande fisk under anläggningsskedet bör sökanden åläggas att utplantera fisk i lämplig omfattning.

Spridningsberäkningar av utsläpp till luft

Halterna av kväveoxid och PM10 (inandningsbara partiklar) har beräknats för år 2005 och 2020. Miljökvalitetsnormerna underskrids med god marginal. Utöver de differentierade hamnavgifter som kommer att tillämpas är det önskvärt att fartyg har möjlighet till elanslutning när de ligger vid kaj.

Buller

För att minimera bullerstörningar i omgivningen, under anläggningsskedet, bör inget bullrande arbete ske under kvällar och nätter. I övrigt bör Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggplatser (NFS 2004:15) föreskrivas som villkor under anläggningsfasen.

Risikanalys

Den riskanalys av hamnverksamheten som utförts visar att risken hamnar inom området acceptabel risk om föreslagna åtgärder genomförs. De föreslagna åtgärderna bör så långt det är möjligt införas som separata villkor i tillståndsbeslutet.

Kontrollprogram – dagvatten

Daglig kontroll och vid behov provtagning av dagvattnet i de olika systemen avseende olja bör ske. Provtagning och analys av tungmetaller i dagvattnet bör ske minst en gång per år.

Recipientkontroll

Hamnen bör genom återkommande recipientkontroll kontrollera verksamhetens inverkan på omgivningarna. Recipientkontrollen bör omfatta relevanta parametrar i sediment och vatten. Provtagning, analys och undersökningar bör anpassas till vad som följer av EU:s vattendirektiv. Någon form av kontroll av verksamhetens inverkan på luftmiljön bör företas, gärna genom att delta i de lavundersökningar som Nynäs Refining AB och fältbiologerna bedrivit sedan 1980. Under anläggningsfasen bör i samband med omfattande sprängningsarbeten även kväve analyseras i närliggande vattenområden.

Naturskyddsföreningen Stockholms län*Sammanfattning (aktbil144)*

1. Inget igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnade får meddelas med tanke på de höga naturvärden som skulle drabbas redan i och med anläggningsskedet.
2. Tillståndsansökan bör skicka till regeringen för en samlad tillåtlighetsprövning.
3. Resultat från pågående utredningar om en hamnstrategi för Sverige samt om kombiterminaler bör beaktas vid bedömning av lokalisering, omfattning och utformning av sökt vatten- och hamnverksamhet.
4. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med diverse redovisningar, bl.a. av miljöeffekter av alternativa lokaliseringar för verksamheten.
5. Tippning av muddermassorna får inte ske i vatten, utan en utredning av hantering på land måste tas fram.

Föreningen har anfört bl.a.

Alternativa lokaliseringar

Utredningen av de olika alternativa lokaliseringarna är alltför översiktlig.

Sökanden gör en missbedömning när det gäller vad roro-godset har för start och slutpunkter. I miljökonsekvensbeskrivningen anges Stockholmsregionen som dominerande start- och målpunkt. Följaktligen nämns närheten till konsumenterna i Stockholmsregionen som en fördel vid lokaliseringen till Norvik. En studie som

finns i miljökonsekvensbeskrivningens källförteckning visar dock att mål och upptagningsområden för rutterna Ventspils resp. Riga – Nynäshamn sträcker sig hela vägen till Norge och i stor omfattning också till områdena söder om linjen Stockholm-Oslo. Rutten Gdansk-Nynäshamn har ett mål- och upptagningsområde som ligger norr om linjen Stockholm-Oslo. Vi menar att rapporten tydligt visar att det finns andra hamnar i Sverige som ligger söder om Norvik eller norr om Stockholm som med fördel kunde ta emot den roro-trafik som kommer österifrån, både idag och i framtiden. Norvik kan inte anses vara en lyckad lokalisering för roro-transporter till Sverige, effekten kommer bl.a. att bli många tunga transporter via väg 225. Långväga transporter till/från mål-/slutpunkter utanför Stockholmsregionen, som Norge, Norrland m.fl., borde gå på järnväg, men ovannämnda studie konstaterar också att enbart en ytterst begränsad del (2-3%) av roro-trafiken kan förväntas gå vidare på spår.

Dessa uppgifter borde också redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för att ge miljödomstolen relevant underlag för prövningen av ärendet.

Vägtransporter

I miljökonsekvensbeskrivningen antas att en begränsning mot tung trafik på väg 225 införs när Södertörnsleden antas vara färdigbyggd eller 2015. Väg 225 har så låg standard att den är fullständigt olämplig för tunga lastbilstransporter så en begränsning är motiverad. Vägverket har påpekat att man inte har fattat något beslut om någon begränsning och ser det som ”mycket osäkert” att en begränsning kan införas. Länsstyrelsen har ifrågasatt på vilka grunder bedömningen om införandet av begränsning gjorts och att hamnverksamhet i Norvik aktualiserar behov av åtgärder på väg 225 tidigare än vad som annars varit fallet. Skattebetalarna får stå för kostnaden. Risk finns att en ny motorled över Himmerfjärden (”E4-syd”) väljs som alternativ. En sådan följdexploatering utreds inte i miljökonsekvensbeskrivningen och än mindre effekterna av den, trots att ”E4-syd” tidigare har setts som en förutsättning för en storhamn vid Norvik. Återigen visar sig här behovet av en prövning av ärendet som inkluderar effekter (godsflöden) på regional nivå.

Som vi har visat är det troligt att en betydligt större andel av godset än 20 procent har start och mål utanför Stockholmsregionen, åtminstone när det gäller roro-gods. Analysen avseende vägtransporter är därför oacceptabel som beslutsunderlag.

Miljörisikanalysen i miljökonsekvensbeskrivningen bygger på orimliga utgångspunkter och har ytterligare brister

- Analysen bör göras om med +20 procent istället för 100 procent som kriterium för betydande ökning.
- Sökanden använder en högre riskacceptans än den risk som föreslås av Räddningsverket,
- När det gäller bedömningen av vad som är acceptabel miljörisk vilar på godtycke och måste helt göras om.
- Vid beräkningen av sannolikheter för trafikolyckor på väg med farligt gods utgår analysen från två olyckor under perioden 2000 till 2005. Tidningsnotiser samt egna erfarenheter och observationer tyder på att detta är en avsevärd underdrift.

Järnvägsanslutning

I MKB:n bedöms att spårkapaciteten kommer att motsvara vad som erfordras för godstransporter till och från hamnen. Detta beror inte på en rejäl uppgradering utan på att det bara är en mycket liten del som förväntas gå på tåg. Från roro-delen är bedömningen 2-4 procent. Containertrafiken verkar ligga på ca 10 procent. Detta kan jämföras med Göteborgs hamn, där drygt 30 procent går på spår. Naturskyddsföreningen måste därför igen påpeka att det tyvärr inte finns några uppgifter i redovisningen av miljöpåverkan vid val av alternativa lokaliseringar vilka alternativ som skulle medföra en större eller lägre andel järnvägstransporter än en hamn vid Norvik.

Har containergodset mål i Stockholmsregionen kan det vara acceptabelt med en så pass låg andel järnvägstransporter. Däremot måste vi åter påpeka att en stor del av roro-godset har andra destinationer till vilka transporterna bör gå på järnväg. Förutsättningarna för att öka andelen järnvägstransporter bör därför redovisas bättre.

Nyckelbiotoper och rödlistade arter

Mycket värdefulla nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt skulle helt eller delvis förstöras. Ändå beskrivs inte vilka fördelar som nollalternativet skulle innebära.

Övrigt

Risken för kollisioner mellan fartyg till Norvik och fartyg som fraktar LNG bör särskilt belysas.

Stora ytor behövs för lagring av flis och biobränslen. Norvikudden är ett av inte alltför många ytor som kan komma ifråga för lagring och bör inte exploateras för verksamheter som mycket väl kan få plats någon annanstans.

Yrkanden (aktbil 188)

1. Miljödomstolen avvisar den av sökanden presenterade miljökonsekvensbeskrivningen eftersom den inte redovisar miljöeffekter av alternativa lokaliseringar, som exempelvis transporter till/från respektive hamnlokalisering, i enlighet med vad miljöbalken kräver (6 kap. 7 § andra stycket 4).
2. Miljödomstolen inte ger tillstånd till den av sökanden sökta verksamheten i Norvik, eftersom den bifogade rapporten ("Koldioxidutsläpp från olika typ transporter") visar att andra befintliga hamnlägen kan hantera den tänkta trafiken med mindre påverkan på miljön/klimatet.

Bifogad rapport

På föreningens uppdrag har Trivector Traffic AB tagit fram rapporten som jämför koldioxidutsläpp för ett antal olika typtransporter med fartyg (container resp. ro-ro), lastbil respektive tåg mellan olika start- och målpunkter.

Syfte

Syftet har varit att ta fram mer data som kan hjälpa att avgöra om Norvik/Nynäshamn är den bästa lokaliseringen för en framtida storhamn, här avseende koldioxidutsläpp och klimatpåverkan av de framtida transportflödena.

Metod

Rapporten redovisar koldioxidutsläpp för ett antal typtransporter med fartyg, lastbil respektive tåg. Typtransporterna kan delas upp i två huvudgrupper: transporter med containerfartyg och transporter med rorofartyg.

I. Containerfartyg

Containertransporterna är tänkta att utgå från Hamburg. De olika hamnar-na/målpunkterna har sedan valts för att studera sökandens påstående att en flytt av transporterna från hamnarna i södra och västra Sverige (Malmö, Göteborg) till Norvik/Nynäshamn minskar klimatpåverkande CO₂-utsläpp samt för att jämföra transporter via de olika ostkusthamnar som kan hantera framtida containertransporter (Norrköping, Oxelösund, Södertälje). Stockholm respektive Eskilstuna har antagits kunna representera målpunkt för transporterna p.g.a. sökandens antagande att en stor del av transporterna kommer att ha mål i Mälardalen. Sträckan mellan hamnar-na i Sverige och Eskilstuna/Stockholm beräknas för både lastbil och tåg.

II. Rorofartyg

Sträckorna har valts dels för att jämföra transporter via olika ostkustshamnar (Norrköping, Oxelösund, Södertälje, Norvik/Nynäshamn, Kapellskär och Gävle) som omlastningspunkt sjö/land, och dels för att jämföra transporter till/från olika mål-/startpunkter i Sverige. Dessa mål- och startpunkter bygger i viss mån på studien ”Potentiella roro-volymer via Nynäshamn/Norvikudde, BMT mars 2006” som har undersökt dagens och eventuella framtida roro-transporter som går via Norvik/Nynäshamn (norska gränsen via E18, norska gränsen via Östersund, till Sundsvall, Sverige/vid norska gränsen beräknas för både lastbil och tåg.

Resultat

I. Containerfartyg

De två minst utsläppsbelastande kombinationerna är enligt rapporten containerfartyg plus eldrivet godståg på sträckan Hamburg-Göteborg-Eskilstuna/Stockholm respektive Hamburg-Malmö-Eskilstuna/Stockholm. Om transporten fortsätter på lastbil går typtransporten med lägst koldioxidutsläpp till Stockholm via Södertälje.

Är målpunkten Eskilstuna är utsläppen ungefär lika stora om typtransporten går med lastbil via Göteborg, Norrköping eller Norvik/Nynäshamn.

Det är dock uppenbart att en kombination av fartyg-eltåg via Göteborg är det överlägset bästa alternativet utifrån ett klimatperspektiv. Detta alternativ alstrar långt mindre än hälften så stora koldioxidutsläpp per ton gods jämfört med kombinationen fartyg-lastbil via Södertälje, som är den klimatbästa varianten av lastbilstransporterna. Det bör vidare observeras att även kombinationen fartyg-eltåg via Göteborg eller Malmö leder till avsevärt lägre koldioxidutsläpp än fartyg-eltåg via Norvik/Nynäshamn.

II Rorofartyg

När det gäller roro-fartygen har bara landsträckorna jämförts. Det är enkelt att konstatera att vägtransporter till Norge via Östersund respektive till Sundsvall är bäst ur ett klimatperspektiv om de går via Gävle, transporter till Norge via E18 respektive till Jönköping hanteras bäst via Norrköping och transporter till Eskilstuna respektive Stockholm bidrar minst om de går via Södertälje. Tågtransporterna är överlägsna om de kan använda elspår, men enligt BMT-s studie kommer mängden rorogods som i Norvik lastas om till tåg att vara mycket marginell. Enligt Trivektors rapport är också järnvägstransporter i allmänhet konkurrenskraftiga först vid transporter som är lägre än 30 mil, helst längre än 60 mil. Detta bekräftar BMT-studiens antaganden att omlastning av roro-gods till tåg kommer att vara ytterst marginell.

Exempelvis är koldioxidutsläppen till norska gränsen via Östersund via Norvik 36 kg/ton gods, men via Gävle bara 25 kg/ton gods. En transport till Sundsvall via Norvik förbrukar 20 kg CO₂/ton gods, samma transport till Sundsvall via Gävle förbrukar hälften, 10 kg CO₂/ton gods. Ska transporten gå till eller från Jönköping betyder det utsläppen av 16 kg CO₂/ton gods om den går via Norvik men enbart 8 kg CO₂/ton gods om den går via Norrköping.

Slutsatser

Rapporten visar att frågan om den mest lämpliga hamnlokaliseringen är komplex, men att det går att komma betydligt närmare en redovisning av de olika alternativa lokaliseringarnas miljöeffekter (i detta fall climateffekter) än vad sökanden gör i sin miljökonsekvensbeskrivning inklusive bilagor. Rapporten visar i alla händelser att Norvik/Nynäshamn inte är den klimatbästa alternativet. Denna slutsats gäller oberoende av om godstransporterna på land sker med lastbil eller tåg och oberoende av om den ska till/kommer från Stockholm eller andra orter inom – eller utomlands. Vår slutsats är att Norvik i själva verket kommer att leda till att låsa fast en koldioxidstrandinfrastruktur byggd på lastbilstransporter. Resurserna som skulle gå åt i Norvik skulle på allvar kunna leda till klimatnytta om de användes för att styra om lastbilstransporter till järnväg.

Föreningen menar vidare att rapporten visar att en övergripande strategisk miljöbedömning av lokaliseringen av svenska hamnar behövs, och att den bl.a. måste titta närmare på följande frågor:

- Utred de samhällsekonomiska vinsterna av en investering i bättre spårkapacitet från Göteborg till Mälardalen, jämfört med en etablering av en hamn i Norvik.
- Vilka miljöeffekter kommer en utökad sjötrafik ha på farleden till Södertälje, vilka lösningar finns och hur stor är denna påverkans samhällsekonomiska kostnad jämfört med etablering av en hamn i Norvik med tillkommande effekter som exempelvis ökat antal olyckor på väg 225.

Nynäshamns Naturskyddsförening (aktbil 145 och 190)

Vi hänvisar till Stockholms läns Naturskyddsförening och yrkar att:

1. Miljödomstolen avvisar den av sökanden presenterade miljökonsekvensbeskrivningen eftersom den inte redovisar miljöeffekter av alternativa lokaliseringar, som exempelvis transporterna till/från respektive hamnlokalisering, i enlighet med vad miljöbalken kräver (6 kap. 7 § andra stycket 4).
2. Miljödomstolen inte ger tillstånd till den av sökanden sökta verksamheten i Norvik, eftersom den rapport ("Koldioxidutsläpp från olika typtransporter")

som bifogades det kompletterande yttrandet från Naturskyddsföreningen i Stockholms län visar att andra befintliga hamnlägen kan hantera den tänkta trafiken med mindre påverkan på miljön/klimatet.

Rolf och Carina Nordström, ägare till fastigheten Yxlö 3:53

(aktbil 146)

De har i huvudsak anfört.

Vi kommer att i högsta grad bli berörda genom försämrad vattenkvalité och framtida men för bl.a. fiske och bad samt buller.

Då vår fastighet kommer att sjunka i värde på grund av detta yrkar vi ersättning med 500 000 kr per år så länge arbetet pågår och tills vattenkvalitén återgått till den ursprungliga.

Då det för det mesta blåser sydvästvindar på sommarhalvåret ligger Torsviken illa till då det kommer att blåsa rakt på vid denna vindriktning och som följd kommer vi inte att kunna utöva varken fiske, bad eller båtliv i en så kallad dypöl.

Det är orimligt att bygga en hamn i Norvik då det redan finns väl fungerande hamnar och då det inte finns ett utbyggt vägnät som ansluter till Europavägarna.

Vidbynäs Gård m.fl samt Vidbynäs Förvaltnings AB (aktbil 149)

Bakgrund

Vidbynäs 1:3 m.fl. är en jordbruksfastighet om totalt ca 700 hektar. Driftsinriktningen är jordbruk och skogsbruk. Fastigheten begränsas i väster av sjön Älvviken, i norr av allmänna vägen mot Muskö, i öster av Vidbyfjärd samt i söder av Stockholms kommuns fastighet Kalvö 1:6. Vid fastighetens gårdscentrum finns drygt ett tiotal bostäder för helårsboende. Härtill finns ett antal fritidsbostäder inom egendomen. Gårdscentrum är beläget invid Vidbyfjärd ca 2,5 km nordväst om Norvikudden. Vattenområdet i Vidbyfjärd tillhör fastigheten jämlikt reglerna i 1 kap. 5 § jordabalken. Vidbynäs södra rågång är belägen en knapp kilometer nordväst om Nor-

vikudden. Verksamheten inom Vidbynäs bedrivs av Vidbynäs Förvaltnings AB som i sin helhet ägs av fastighetens ägare. Vidbyfjärd står i direkt förbindelse med Norvikfjärden i vilken omfattande byggnation och tung verksamhet kommer att äga rum om den planerade hamnen kommer till stånd. Mätningar av vattenströmmar och vattenkvalitet, som utförts i kommunal regi åren 1996-2003, visar att det sker ett kontinuerligt utbyte av vatten mellan Norvikfjärden och Vidbyfjärd. Den av sökanden framlagda miljökonsekvensbeskrivningen visar att Vidbynäs kommer att drabbas av omfattande immissioner till följd av den sökta verksamheten.

Allmänt

Vi har i tidigare inlagor yrkat att en lokalisering av en storhamn i Norvik inte kan ske förrän en nationell och övergripande bedömning gjorts som visar en sådan lokalisering är lämplig ur allmän synpunkt. En sådan bedömning måste givetvis göras av en helt opartisk och fristående instans som har att tillvarata de nationella intressena. De bedömningar som hittills gjorts härrör från lokala och regionala instanser samt från sökanden själv Stockholms Hamn, något som inte är tillfyllest i detta sammanhang. En övergripande bedömning kan inte heller ske inom ramen för varken detaljplanarbetet eller miljöprövningen, ett förhållande som sökanden f.ö. verifierar i mom. 5.4 i sin miljökonsekvensbeskrivning. Skälet till att en sådan övergripande bedömning erfordras är bl.a. att den föreslagna hamnutbyggnaden kommer att generera krav på följdinvesteringar i tung infrastruktur och att kostnaderna för detta kommer att påföras det allmänna. Dessutom kan andra svenska östersjöhamnar komma att drabbas negativt till följd av en hamnutbyggnad i Norvik alldenstund vissa av dessa hamnar redan har en outnyttjad överkapacitet.

Den pågående statliga utredningen om en nationell hamnstrategi kommer att behandla dessa frågor. I sagda utredning skall utpekas s.k. strategiska hamnar i Sverige vilket bl.a. innebär att staten skall vara beredd att ge stöd till infrastruktursatsningar i anslutning till hamnarna. Enligt utredaren kommer åtta-tio hamnar att utpekas som strategiska hamnar. Utredningsresultatet beräknas föreligga den 1 oktober i år. Med stöd av vad som anförts ovan yrkas att förevarande mål förklaras vilande i avvaktan på att denna utredning slutförs. Om utredningen utpekar Norvik som en

strategisk hamn vill vi inte motsätta oss densamma. Vi förutsätter emellertid att hamnen utformas på så sätt att de negativa miljökonsekvenserna för omgivande mark- och vattenområden minimeras, att skador på miljö och egendom kompenseras av sökanden på ett godtagbart sätt samt att de yrkanden som anges i våra inlagor i detta mål och i planärendet tillgodoses.

Igångsättningsmedgivande, Verkställighetsförordnande

Av kungörelsen i målet framgår att sökanden med stöd av 22 kap. 26 § miljöbalken begär att deldom skall meddelas som innebär att tillstånd skall ges till det sökta projektet samt att vissa angivna arbeten skall få påbörjas inom sökandens fastighet Kalvö 1:25 innan slutlig miljödom föreligger. Sökanden har även hemställt om verkställighetsförordnande. Enligt samma kungörelse anges att de begärda arbetena avser vegetationsröjning, avjämning av markytor samt sprängning av berg. Varken ansökan eller miljökonsekvensbeskrivning innehåller emellertid någon närmare redovisning av skälen till sökandens begäran eller någon specifikation av de arbeten som sökanden önskar utföra. Av denna anledning samt med hänvisning till att den detaljplaneändring som erfordras för projektets tillåtlighet ännu inte är fullbordad yrkar vi att sökandens begäran skall avvisas. Vi hänvisar dessutom till vad som anförts i våra tidigare yttranden och till vad som framgår av detta yttrande.

Rådande plansituation

Den hamnanläggning som avses med förevarande ansökan kan inte inrymmas i den byggrätt som är tillåten enligt gällande detaljplan. En planändring krävs därför. Samtidigt noteras att genomförandetiden för gällande plan har gått ut. Detta innebär att kommunen har möjlighet att antingen tillämpa gällande plan eller att ändra eller upphäva densamma även mot markägarens bestridande.

Kommunen har påbörjat arbete med att utarbeta en ny detaljplan. Plansamråd har ägt rum under våren 2007. Vidbynäs jämte andra fastighetsägare har framfört erinringar mot planförslaget. Vidbynäs främsta invändning mot planförslaget är att detta utformats utan någon som helst hänsyn till de negativa konsekvenser som planen skulle medföra för miljön inom mark och i vatten i anslutning till Norvikfjärden. Vi

åberopar i detta mål även de synpunkter som framförts i yttrandet 2007-03-20. Kommunen uppger för närvarande att något antagande av planförslaget inte torde bli aktuellt under innevarande år.

Angränsande verksamheten

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att omfattande tunga verksamheten finns och planeras på områden som angränsar hamnprojektet. Omedelbart sydväst om hamnen finns sedan lång tid raffinaderiet Nynäs Refining. I anslutning till Nynäs Refining finns ett biobränsleeldat kraftvärmeverk. Omedelbart öster om Nynäs Refining planeras en sjöterminal, den s.k. LNG-terminalen, där gaslastade fartyg skall tas emot och lossas. Den lossade gasen avses att transporteras vidare till kund med lastbil. Söder om Nynäs Refining finns den befintliga hamnen i Nynäshamn avsedd för såväl passagerartrafik som rorotrafik. Dessutom pågår planering för en järnvägsanslutning mellan Kalvö och Nynäsbanan. Omedelbart sydväst om den planerade hamnen planeras inom Kalvö 1:11 ett betydande område för verksamheter. Detta verksamhetsområde omfattas av samma detaljplan som hamnfastigheten. Vad gäller detta verksamhetsområde kan följande nämnas.

Enligt förslaget till detaljplan innebär projektet inom Kalvö 1:11 en synnerligen omfattande byggnation av industribyggnader, vissa med hela 28 m byggnadshöjd, och tillskapande av en ny tomtyta om ca 400 000 kvm. För detta krävs omfattande plansprängning varigenom markytan skall sänkas ca 20 m jämfört med nuvarande förhållanden. Ca 90 % av de utfallande bergmassorna skall skeppas för användning på annan ort. Sprängningsverksamheten beräknas pågå kontinuerligt i hela 20 år. Allt detta kommer att generera betydande miljöstörningar. Huvudsyftet med verksamheten på Kalvö 1:11 får uppenbarligen anses vara täktverksamhet eftersom merparten av de utfallande bergmassorna skall transporteras bort för användning på annan plats. Täktverksamhet skall prövas enligt miljöbalken, något som i detta fall ännu inte har aktualiserats. Vi yrkar därför att även den verksamhet, som enligt detaljplaneförslaget planeras på Kalvö 1:11, skall prövas enligt miljöbalken.

Verksamheten inom Nynäs Refining är föremål för omprövning enligt miljöbalken. Verksamheten inom den planerade LNG-terminalen kräver prövning enligt miljöbalken. Sammantaget konstateras att de verksamheten som redovisas ovan och som planeras i ett begränsat område omedelbart norr om Nynäshamns tätort kommer att generera betydande påverkan på miljön. Den redovisning av rådande förhållanden och konsekvenser för miljön som framgår av de handlingar som ingivits i förevarande mål ger därför enligt vår mening inte en rättvisande bild av de faktiska förhållandena. Vi anser att miljöprövningen istället måste baseras på sådana förhållanden som inkluderar alla de planerade verksamheterna i närområdet. En miljöprövning av enbart hamnverksamheten i Norvik kommer att bli missvisande. Av denna anledning yrkas att det vid prövningen av förevarande ansökan även skall beaktas de samlade miljökonsekvenserna från de dokumenterade verksamheter som är att förvänta i närområden.

Strömningsmätningar i Norvikfjärden och Vidbyfjärd

Åren 1996-2003 utförde kommunen tillsammans med berörd fastighetsägare via konsulten Ulf Larsson AMF AB omfattande strömningsmätningar och vattenanalyser i Norvikfjärden och i angränsande fjärdar, detta inom ramen för Alhagenprojektet. Mätningarna visar att ytströmmen mellan Norvikfjärden och Vidbyfjärd har en sydlig riktning och att en motriktad nordgående ström finns på större djup. Motsvarande analys har gjorts i den miljökonsekvensbeskrivning som hör till detta mål. Denna analys baseras emellertid inte på mätningar i fält. Slutsatsen i miljökonsekvensbeskrivningen är emellertid densamma som dras av AMF AB.

Kommunens totala spillvattenhantering, i vilken Alhagen ingår, har nyligen varit föremål för tillståndsprövning. Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation har därvid konstaterat att de utförda strömningsmätningarna, som i sin tur lagts till grund för ansökan, inte är tillfyllest utan att ytterligare strömningsmätningar måste göras i Norvikfjärden. I beslut 2007-03-05 har länsstyrelsen därför ålagt kommunen att under en ytterligare prövotid till och med år 2010 göra en fortsatt utredning av strömningsförhållandena på olika djup i Norvikfjärden och angränsande Vidbyfjärd. Av nu anförda skäl anser vi att man i nuläget inte med säkerhet kan dra de slutsatser

som görs i miljökonsekvensbeskrivningen vad gäller miljöpåverkan i berörda vattenområden förrän de av länsstyrelsen påtalade ytterligare mätningarna genomförts. Vi yrkar därför att den slutliga bedömningen av miljökonsekvensbeskrivningen för hamnen görs först efter det att resultatet av de av länsstyrelsen föreskrivna mätningarna föreligger.

Miljökonsekvenser till följd av hamnprojektet

Av de handlingar som sökanden ingivit framgår på ett flertal ställen att den föreslagna hamnen kommer att medföra avsevärd negativ miljöpåverkan såväl inom planområdet som inom betydande områden utanför detsamma. Stora delar av det område som skall tas i anspråk för hamn består av orörd och opåverkad natur och av stränder mot Saltsjön med förekomst av skyddsvärda arter. Området fungerar idag som ett närströvsområde för boende i Nynäshamns tätort. De befintliga naturområdena kommer att omvandlas till områden med mycket tung verksamhet som kommer att generera omfattande miljöstörningar. Områdena kommer inte längre att vara tillgängliga för allmänheten. Miljöstörningarna kommer att bestå av buller, ljussken samt utsläpp av olika slag i luft och vatten. Från att vara ett tyst område kommer Norvikfjärden med omgivningar att drabbas av bullerstörningar av olika omfattning, gällande riktvärden till trots. Stränderna runt Norvikfjärden som planmässigt är klassade som friluftsområden kommer att beröras av ljudnivåer både under anläggnings- och driftskedet vilka kommer att överskrida gällande riktvärden. Dessa förhållanden är givetvis inte alls tillfredsställande, I bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen anges hur många permanentbostäder som kommer att beröras av olika ljudnivåer. För att få en tydligare bild yrkar vi att redovisningen kompletteras så att även antalet fritidsbostäder redovisas på motsvarande sätt, alltså många av dessa bostäder används under en stor del av året. Helt oacceptabla är de störningar som uppkommer vid stoppslag-spontning vilka beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Vi yrkar därför att sökanden åläggs att vidta ytterligare skadeförebyggande åtgärder för att mildra bullerstörningarna.

Ljussken

Norvikfjärd med omgivningar är idag tysta och orörda naturområden. Hamnprojektet kommer att radikalt förändra förhållandena. Förutom de immissioner som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen kommer även ljussken från kommande belysningsanordningar inom hamnanläggningen att påverka området negativt. Denna fråga har inte behandlats av sökanden. Vi yrkar att sökanden åläggs att komplettera sin utredning i denna del och att berörda bereds tillfälle att senare inkomma med synpunkter.

Alternativ utformning av hamnen

Av ansökan framgår att hamnen skall dimensioneras för 300 000 roroenheter samt 500 000 TEU allt räknat per år. Det är avsikten att sökandens nuvarande hantering av 40 000 TEU per år i Frihamnen skall flyttas till Norvik. Jämfört med verksamheten i Frihamnen innebär planerna för Norvik en gigantisk ökning av godsvolymer. Detta kommer i sin tur kräva att betydande mark- och vattenområden, vilka till största delen består av orörd skärgårdsnatur, måste tas i anspråk för störande verksamhet.

Av handlingarna i målet går emellertid inte att utläsa på vilket sätt de förväntade transportvolymer har framräknats. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller endast allmänt hållna resonemang om ökade godsvolymer och förändrade transportsystem. Vi anser att detta är en allvarlig brist och yrkar att sökanden på ett per precist sätt skall motivera sin ansökan i denna del och att domstolen noga skall pröva realismen i sökandens beräkningar. Konsekvensen av en eventuell missbedömning skulle bli att orörd skärgårdsnatur kommer att bli spolierad i onödan. Enligt vår bedömning är det ytterst osannolikt att de av sökanden uppgivna godsvolymer i Norvik kommer att uppnås.

Vi konstaterar vidare att stor hänsyn tagits vid utformningen av projektet för att tillgodose bevarandeintressena inom Alhagens våtmark eftersom Alhagen bl.a. är avsedd att tjäna som besöksmål för boende i Nynäshamn. Detta vill vi tillstyrka. Däremot konstaterar vi med förvåning att bevarandeintressena för mark och vatten

i och i anslutning till övriga delar av Norvikfjärden har blivit ytterst styvmoderligt behandlade. Dessa områden, som innehåller såväl bostäder som en orörd arkipelag, kommer att utsättas för omfattande miljöstörningar. Områdena, som nu är klassade som tysta områden med betydande naturvärden, kommer att utsättas för omfattande bullerstörningar, grumling, ljussken osv dygnet runt. Oavsett vad de officiella gränsvärdena för sådana störningar innebär kommer områdena att helt förändra karaktär från i stort sett orörda skärgårdsområden till områden med tunga och störande verksamheter.

Enligt gällande detaljplan för hamnområdet från 1988 har sparats de bergsformationer som finns i hamnområdets norra och nordöstra del. Det nu föreslagna projektet innebär en klar försämring av miljöförhållandena runt Norvikfjärden eftersom detta kommer att kräva ett borttagande av dessa bergsformationer. Dessa berg var enligt gällande detaljplan avsedda att sparas och tjäna som bullerskydd för Norvikarkipelagen. Denna förändring är något förvånande alldenstund planen från 1988 har tillkommit utan någon som helst formell miljömässig prövning. Ändå har man vid den tiden kunnat åstadkomma en plan som var mer skonsam för miljön än det förslag som nu läggs fram och som tillkommit på basis av dagens miljötänkande. Mot bakgrund av hänsynsreglerna i miljöbalken borde dagens miljötänkande rimligtvis ta större hänsyn till miljön än vad som var fallet på 1980-talet.

Av nu anförda skäl yrkas att projektet omarbetas i dess norra och nordöstra del på så sätt att utbyggnadsetappen 3 innehållande kajplatserna 7, 8 och 9 utgår och att anläggningen begränsas till utbyggnadsetapperna 1 och 2 innehållande övriga kajplatser. Samtidigt yrkas att järnvägssträckningen flyttas söderut i motsvarande mån.

Villkor för verksamheten

Förutom de villkor för verksamheten som sökanden föreslår i sin ansökan yrkar vi att verksamheterna, såväl under anläggningsskedet som under driftsskedet, skall vara förenade med följande villkor:

- Sökanden förutsätter i miljökonsekvensbeskrivningen att såväl väg 259 som Nynäsbanan skall vara utbyggda inom viss angiven tid och med tillräcklig ka-

pacitet (dubbelspår) för att hamnens transportbehov skall kunna tillgodoses. Vi yrkar därför att tillståndsgivningen till hamnen villkoras av att en utbyggnad av denna infrastruktur kommer till stånd på sätt som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. För det fall att den förutsatta utbyggnaden inte kommer till stånd genom respektive huvudmäns försorg skall sökanden i detta mål åläggas att svara för utbyggnaden ifråga.

- På flera ställen i utredningsmaterialet anges att ”ambitionen” skall vara den att kvälls- och nattarbete skall undvikas under anläggningsskedet. Vi yrkar att tillståndet förenas med ett formellt villkor att inga anläggningsarbeten får ske under s.k. röda dagar, dagar före sådana dagar samt under kvällar och nätter, dvs under tiden kl 19.00-07.00.
- Vi yrkar att motsvarande begränsningar skall gälla för verksamheter som alstrar störande buller och ljussken även under hamnens driftsskede.
- För att skona luftmiljön yrkar vi att fartyg vid kaj skall vara anslutna till det fasta elnätet i hamnen.

Den ”gröna hamnen”

Konkurrensen om tonnaget i Östersjön kommer i framtiden att bli betydande. Flera hamnar har liksom Norvik planer på betydande expansion. Det allmänna miljömedvetandet förstärks successivt och berör nu flertalet verksamheter i samhället. Därför anser vi att det främsta medlet att konkurrera om tonnaget i Östersjön kommer att bli just miljön. Ambitionen bör därför vara att en hamn i Norvik skall ges högsta miljömässiga standard såväl under anläggningsskedet som under efterföljande driftsskede. Denna ambition skall även gälla hanteringen av godset i land ända fram till den slutliga konsumenten. Sökandens inställning är givetvis helt avgörande för att projektet skall kunna ges en sådan inriktning som därefter skulle kunna stadfästas i de efterföljande prövningsförfarandena enligt plan- och bygglagen respektive miljöbalken. Genom detta skulle Norvik kunna få betydande konkurrensfördelar.

Vidbynäs Förvaltnings AB (aktbil 150)

Vidbynäs Förvaltnings AB anför följande med anledning av rubricerade planprogram.

Geografiskt läge för en ny hamn

Byggandet av en hamn i den storleksordning som är aktuell i Norvik är inte bara en fråga av lokal betydelse. Ett sådant projekt måste bedömas utifrån nationella och regionala synpunkter eftersom projektet har påverkan långt utanför den lokala intressesfären.

Vi anser att denna övergripande fråga måste avgöras först innan detaljerna för en hamn i Norvik klarläggs. Om det utifrån en regional och nationell bedömning konstateras att en hamn lämpligen bör utvecklas i Norvik har vi följande synpunkter på det planprogram som framlagts.

Plansituationen.

Samtliga gällande planer för områdena Norvik och Kalvö upprättades under 1980-talet. Detta gäller såväl översiktsplanen från 1991 som detaljplanerna. Dessa planer präglas givetvis av den syn som då var rådande vad gäller användningen av mark och vatten. Bevarandeintressena för att trygga exempelvis naturvård och friluftsliv hade inte alls den genomslagskraft och betydelse som gäller idag. Först efter miljöbalkens tillkomst 1999 har dessa intressen fått ett lagstadgat stöd i planeringsprocessen. Trots detta är det 1980-talets, utifrån dagens syn, något otidsenliga plantänkande som fortfarande genomsyrar innehållet i planerna för de aktuella områdena i Norvik och Kalvö. Detta kan exemplifieras genom den fördjupade översiktsplanen för området som antogs 2004-09-15. Denna plan är nära nog identisk med översiktsplanen som antogs redan 1991, vilken i sin tur bygger på 1980-talets plantänkande.

Vi anser att dessa förhållanden måste beaktas när de gamla planerna nu skall bli föremål för översyn. Bevarandeintressena måste ges en starkare genomslagskraft än vad som tidigare gällt. De gamla planernas innehåll måste värderas utifrån den syn

på markanvändningen som rådde vid planernas tillkomst. Därför får inte de gamla planernas innehåll vara styrande. Detta måste nog övervägas och den nya planläggningen måste anpassas till dagens miljötänkande.

Vad gäller detaljplanen för Kalvö 1:11-1:19, S221, som fastställdes 1988-04-08, konstaterar vi att en betydande del av denna plan upphävdes redan 1994-07-20. Det var den del som omfattar NCCs fastighet Kalvö 1:11. På denna fastighet, där det således inte längre finns någon detaljplan, föreslås nu betydande områden för tunga verksamheter. Resterande del av 1988 års plan, som utlades för hamnändamål, har inte längre någon genomförandetid. Detta innebär att kommunen har formell möjlighet att inskränka byggrätten i planen helt eller delvis utan att fastighetsägaren kan bli tillerkänd något skadestånd.

Vi anser att de gamla planernas status måste beaktas i det kommande planarbetet. Speciellt bör noteras att den del av Kalvö 1:11, som i det nu framlagda detaljplaneprogrammet föreslås som arbetsområde, inte alls är detaljplanelagd. Den framtida användningen av denna fastighet måste därför prövas helt förutsättningslöst.

Konsekvenser för boende, natur och miljö.

Det område, som omfattas av planprogrammet, utgörs till allra största delen av ett orört naturområde bestående av skogbevuxna hållmarker med typisk skärgårdskarakter. Planområdet är omväxlande med bergsryggar upp till 40 meter över havet. Området är genomskuret av dalgångar. Planområdet gränsar i sydväst mot den nya infartsleden till Nynäshamn. Omedelbart på andra sidan denna led finns tätortens bostadsområden. Väster om planområdet finns Alhagens våtmark som har utvecklats till ett intressant grönområde med speciell inriktning. Planområdet och Alhageområdet om tillhoppa närmare 200 hektar utgör ett ovärderligt närströvsområde för tätortens befolkning.

Enligt det nu framlagda planprogrammet föreslås att större delen av detta naturområde skall plansprängas och bebyggas. På hamnområdet skall utföras kajer, kranar, trafik- och upplagsytor. På arbetsområdet planeras gigantiska industribyggnader

med hushöjder närmare 30 meter! Allt detta är totalt främmande för miljön i området och dess omgivningar som idag har relativt orörd skärgårdskaraktär. Utöver de frågor som avses bli föremål för analys i kommande miljöbedömning det utsända materialet, måste även följande frågor nogt analyseras:

- Projektet innebär att uppskattningsvis 20 miljoner kubikmeter berg mätt i fast mått skall förflyttas. I löst mått motsvarar detta åtskilligt mer
- Vilken är kostnaden för sprängning och transport av alla dessa massor?
- Vilken återanvändning planeras för massorna?
- Vilken miljöpåverkan blir följden av denna jättelika masshantering?
- Vilken ekonomisk båtnad kan påräknas? Denna eventuella båtnad skall vägas mot förlusten av ett oersättligt naturområde.
- Vilken tid tar det att exploatera hela detta område? Detta gäller speciellt arbetsområdet eftersom detta förutsätts bli exploaterat i etapper.
- Mot bakgrund av den höga vakansgrad som för närvarande råder för industrilokaler i Nynäshamn bedömer vi att exploateringstiden kommer att handla om årtionden. Under denna tid kommer kontinuerliga störningar med buller, damm och vibrationer att förekomma.

Övriga yrkanden

Enligt planprogrammets lay-out skall hamnanläggningarna utföras från och med Norvikuddens spets och mot sydväst för att sluta ca 400 m från befintligt industriområde. Vi anser att denna lösning innebär ett onödigt slöseri med mark och vatten. Istället föreslås att hamnområdet förflyttas åt sydväst så att det direkt ansluter till befintligt industriområde. Härigenom kan yttersta delen av Norvikudd sparas orörd och bilda en skärm mot skärgården, naturområdena och bebyggelsen öster därom.

Det föreslagna arbetsområdet jämte den föreslagna järnvägssträckningen kommer att spoliera ett stort tätortsnära naturområde med höga kvalitéer. Om området bevaras orört skulle det dessutom kunna fungera som ett skydd mot buller och andra emissioner från hamnen till gagn för områdena väster därom. Vi föreslår därför att arbetsområdet lokaliseras till en helt annan plats med bättre naturliga förutsättningar.

ar. Exempelvis ett mindre kuperat område som av den anledningen inte kräver så omfattande markarbeten för att kunna användas som arbetsområde. Järnvägsspåren till hamnen skulle i så fall kunna följa den föreslagna tillfartsvägen till hamnen (Norviksvägen). Härigenom skulle man kunna bevara större delen av ett värdefullt tätortsnära naturområde.

Sammanfattning.

Vi anser att frågan om utbyggnad av en storhamn i Norvik först måste bedömas utifrån regionala och nationella bedömningsgrunder.

Om denna bedömning talar för att en storhamn skall etableras i Norvik har vi ovanstående synpunkter på det utsända materialet.

Caroline Ankarcrona (aktbil 156)

Yrkanden

Caroline Ankarcrona yrkar att miljödomstolen avslår Stockholms Hamns ansökan om tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheten Nynäshamn Kalvö 1:25 dels utföra muddringar, schaktningar, utfyllnader, sprängningar, pålningar samt anläggande av kajer, dels bedriva hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av maximalt 100 000.

Caroline Ankarcrona motsätter sig sökandens yrkande om att miljödomstolen bestämmer tiden för anmälan av oförutsedd skada till fem år och yrkar att tiden, för det fall tillstånd skulle meddelas, sätts till 20 år.

Caroline Ankarcrona motsätter sig sökandens yrkanden om deldom avseende verksamhetens tillåtlighet och igångsättningsmedgivande samt verkställighetsförordnande.

Caroline Ankarcrona kan för dagen inte ange om, eller i vilken omfattning, skada kan uppstå men vill förbehålla sig rätten att senare framställa anspråk.

Caroline Ankarcrona yrkar ersättning för rättegångskostnader i miljödomstolen från sökanden med belopp som senare kommer att anges.

Skulle miljödomstolen besluta att bevilja Stockholms Hamn tillstånd till sökt verksamhet yrkar Caroline Ankarcrona att bl.a. följande skyddsåtgärder ska gälla för verksamheten:

1. Skyddsåtgärder skall vidtas för att grumling skall kunna undvikas i vatten vid fastigheter norr och nordväst om den planerade hamnen. Skyddsåtgärder som dubbla bottenförankrade textilskärmar kan anläggas vid muddrings- samt tippplatserna för att eliminera risker att grumlingen sprider sig. Dessa skall ligga kvar tills grumlingen har återgått till bakgrundsnivåer.
2. Begränsningsvillkor skall sättas för verksamheten i samband med sprängning, borring, spontning och andra händelser som orsakar höga ljudnivåer under framförallt anläggningsskedet. Ovan nämnda verksamheter skall inte vara tillåtna under helger eller under kvällar och nätter. Händelserna skall även minimeras under sommarmånaderna då områdets fritidshusbebyggelse utnyttjas. Sprängning skall alltid föregås av en kontakt med närboende.
3. Skyddsåtgärder skall vidtas för att minska damning vid närliggande fastigheter. Åtgärderna bör specificeras av sökanden för att kunna fastställas i villkor.
4. Sökanden skall åläggas att se till att bergryggen norr om den planerade hamnen bevaras och att landskapsbilden från norr och nordost inte förändras med anledning av anläggning av hamnen och därmed sammanhängande åtgärder.

Caroline Ankarcrona hemställer vidare att sökanden föreläggs att komplettera ansökan i de avseenden som anges nedan.

Grunder för yrkandet om avslag

Det är sökanden som har att visa att den bästa platsen har valts för verksamheten. Sökanden har inte i tillräcklig grad redovisat alternativa lokaliseringar av hamnen. Det saknas grund att utgå ifrån att Norvik är den bästa lokaliseringen och sökanden har inte visat att den bästa platsen har valts för verksamheten. Vidare skulle en ny-etablering av en storskalig hamnverksamhet det oexploaterade Norvik medföra sådana skador och störningar att verksamheten redan på denna grund inte kan tillåtas.

Den verksamhet ansökan omfattar och den följdverksamhet som kan förutses skulle medföra en avsevärt försämrad miljö för boende i närheten av Norvik. Anläggningsskedet ska enligt ansökan löpa till 2020 och under denna period (2008-2020) kommer störningar i form av omfattande buller, damning, grumling av vatten, luftföroreningar från transporter m.m. att drabba de närboende. De arbeten i form av sprängningar och schaktningar som planeras skulle, om de tillåts, orsaka irreversibla skador på en värdefull skärgårdsmiljö. Även driften av hamnen skulle medföra mycket omfattande störningar för de närboende i form av bl.a. negativ påverkan på landskapsbilden, omfattande tung trafik till och från hamnen, luftföroreningar främst från transporter (på land och i vatten), buller främst från lastning och lossning, stark belysning över hamnen och försämrad vattenkvalitet.

Lokalisering

Enligt 2 kap. 4 § miljöbalken (1998:808) skall sådana mark och vattenområden väljas för verksamheten som är lämpliga med hänsyn till 1 kap. 1 § samt 3 och 4 kap. miljöbalken. En sådan plats skall väljas att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Miljöbalkens mål om hållbar utveckling slås fast i 1 kap. 1 § första stycket miljöbalken. Hållbar utveckling förutsätter att naturen som sådan har ett skyddsvärde och även att människans rätt att bruka naturen i själva verket är ett förvaltaransvar för kommande generationer. Naturresurserna får inte utarmas. I paragrafens andra stycke utpekas bl.a. skyddet och vården av värdefulla natur- och kulturmiljöer, be-

varandet av den biologiska mångfalden samt tryggandet av en från ekologisk synpunkt god hushållning som viktiga för att nå målet.

Avsikten med hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken är att lösa motsättningar mellan olika intressen, såsom exploatering och bevarande.

Som länsstyrelsen anger i sitt samrådsyttrande 2007-05-14 i detaljplaneärendet berör den av sökanden föreslagna verksamheten ett flertal riksintressen. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att området är av riksintresse enligt 4 kap. 2 § miljöbalken inom vilka turismens och friluftslivets (främst det rörliga) intressen särskilt skall beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Området är vidare i sin helhet av riksintresse med hänsyn till natur- och kulturvärden enligt 4 kap. 1 § miljöbalken och exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det inte påtagligt skadar dessa värden.

Enligt 2 § förordningen (1988-896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. skall vissa centrala förvaltningsmyndigheter lämna uppgifter till länsstyrelsen om områden som myndigheterna bedömer vara av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken. Området för den planerade hamnen i Norvik har inte utpekats som riksintresse för hamn av Sjöfartsverket, vilket har skett för Nynäshamns hamn. Sjöfartsverket har däremot 1987 hädat riksintresseanspråk på området vid Norvik för en framtida djuphamnsmöjlighet.

Den planerade hamnen kommer lokalt att påverka rekreationsområden norr om Nynäshamns tätort. Hamnen innebär en störning för fritidsbåttrafiken i nära anslutning till hamnen. Norvikudden, som idag används för rekreation, skulle ersättas av hamnområdet. Under anläggningsarbetena kommer bullernivåerna att vara höga. Delar av Norvikudden och Alhagen som är s.k. tysta områden kommer inte längre kunna betraktas som tysta och riktvärden för planlagda friluftsområden kommer att överskridas. Hamnen kommer att bli en barriär som förhindrar de som vistas i området att nå vattnet.

Sammantaget har sökanden inte visat att lokaliseringen i Norvik är den bästa för verksamheten. Tvärtom finns det med all sannolikhet alternativ som är betydligt bättre för såväl människor som miljö. Vid avvägningen mellan olika riksintressen bör bevarandeintresset här väga tyngre än exploateringsintresset.

Sakägare

Caroline Ankarcrona äger fastigheten Nynäshamn Vidbynäs 1:6 ("Fastigheten"). Fastigheten ligger vid kusten ca 2 km norr om Nynäshamn Kalvö 1:25 ("Hamnfastigheten"), där sökanden avser att uppföra hamnen.

Anläggandet av hamnen kommer att pågå under lång tid och den föreslagna hamnen utgör en mycket omfattande anläggning. Ett bifall till ansökan kommer således att medföra stor påverkan på omgivningen såväl under anläggandet som när hamnen står färdig.

För Caroline Ankarcrona kommer dessa olägenheter under anläggandet att bestå i ljudstörningar från byggnadsåtgärder, sprängningar, transporter till och från Hamnfastigheten m.m. samt därefter från färjetrafik, lastning, lossning och från vägtrafik till och från hamnen med omfattande lastbilstrafik och ökad tågtrafik. Olägenheterna kommer vidare att bestå i ljusstörningar då det kommer att vara upplyst vid arbete nattetid, såväl under uppförandet som vid driften av hamnen. Därutöver kommer luften vid Fastigheten sannolikt att försämrast. Vinden ligger ungefär till 80 procent i riktning mot Fastigheten. Partiklar som orsakas av sprängningar och andra arbeten riskerar att färdas mot Fastigheten och försämma luften. Vattnet utanför Fastigheten kommer vidare att försämrast genom de muddringar som skall utföras under anläggandet samt därefter av den omfattande färjetrafik som skall bedrivas vid Hamnfastigheten. Detta kommer troligtvis att påverka möjligheterna till bad i vattnet. Det kan tilläggas att färjetrafiken kommer att behöva dirigeras in i vattnet norr om Hamnfastigheten och att detta således kommer att öka riskerna för olägenheter i vattnet och störningar från färjetrafiken.

Landskapsbilden kommer att förändras högst påtagligt genom anläggandet av hamnen, såväl under anläggandet som vid färdig drift, vilket också utgör en olägenhet för Caroline Ankarcrona. Slutligen kommer samtliga dessa olägenheter att medföra en värdeminskning på Fastigheten.

Mot bakgrund av ovanstående skall Caroline Ankarcrona betraktas som sakägare i målet. Caroline Ankarcrona kan för dagen inte ange om, eller i vilken omfattning, skada kan uppstå men vill förbehålla sig rätten att senare framställa anspråk.

Sökanden har i komplettering till ansökan angett vilka fastigheter som skulle kunna komma att beröras av vattenverksamheten respektive buller. Området tycks vara snävt avgränsat och sökanden bör närmare förklara hur avgränsningen har skett

Regeringens prövning enligt 17 kap miljöbalken

Caroline Ankarcrona anser att den verksamhet som sökanden avser att bedriva skall tillåtlighetsprövas av regeringen i enlighet med 17 kap. 3 § miljöbalken. Sökanden hävdar att hamnen utgör ett samhällsintresse. Caroline Ankarcrona menar att hamnen medför stor omgivningspåverkan och stora ingrepp i miljön samtidigt som den tar i anspråk värdefulla naturresurser och att nyetablering av en så omfattande verksamhet bör lyftas till regeringen. För att genomföra utbyggnaden av hamnen krävs flera tillstånd enligt miljöbalken, plan- och bygglagen samt väg- och järnvägslagen. En regeringsprövning av verksamhetens tillåtlighet skulle ge en samlad bedömning av etableringen.

Av 17 kap. 1 § miljöbalken framgår att regeringen skall pröva tillåtligheten av nya allmänna farleder. Hamnverksamhet faller enligt lagtexten utanför regeringens obligatoriska tillåtlighetsprövning. Regeringen får dock enligt 17 kap. 3 § miljöbalken för visst fall förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet som inte omfattas av kravet på prövning, om verksamheten i betraktande av de intressen som miljöbalken enligt 1 kap. 1 § skall främja kan antas få betydande omfattning eller bli av ingripande slag. Myndighet som får kännedom om sådan verksamhet skall underrätta regeringen om verksamheten. Länsstyrelsen har redan i anslutning till tidigare

upprättade detaljplaneförslag om planerad hamnanläggning underrättat regeringen. Sökanden har enligt uppgift till länsstyrelsen framhållit att en bedömning om tillåtlighetsfrågan får vänta till dess ansökan enligt miljöbalken är utredd och att den då kan anmälas till regeringen av miljödomstolen.

Ansökan omfattar verksamhet som får betydande omfattning och som kommer att bli av ingripande slag där stora delar av Sveriges ostkust påverkas. Hamnanläggningens lämplighet och lokalisering berör väsentliga samhällsintressen av både nationell och internationell betydelse. Det är mot denna bakgrund värdefullt att tillåtligheten och lämpligheten av den planerade hamnanläggningen prövas av regeringen. Det är för samtliga inblandade, även för sökanden, lämpligare att en sådan prövning sker i ett så tidigt skede som möjligt i tillståndsärendet. Caroline Ankarcrona hemställer därför att miljödomstolen underrättar regeringen om verksamheten. Även om ingen sådan skyldighet finns för miljödomstol till skillnad från myndigheter eller kommuner torde det inte finnas något hinder mot att miljödomstolen agerar i förevarande fall, särskilt mot bakgrund av att regeringen redan har underrättats om verksamheten genom länsstyrelsen i ett tidigare skede.

Det kan tilläggas att det pågår en hamnutredning (dir. 2006:61) där den särskilda utredaren Bengt Owe Birgersson har fått i uppdrag att ge förslag till åtgärder beträffande hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt. Utredaren skall beakta hela Sverige och det skall avgöras vilka hamnar som får en prioriterad ställning. Utredningen beräknas avsluta sitt arbete den 1 oktober 2007 och dess slutsatser kommer att vara av intresse när det gäller att bedöma lämpligheten av den aktuella hamnanläggningen.

Täkt

Sökanden beskriver i ansökan att befintliga strandlinjer skall justeras genom bl.a. sprängning samt att sprängsten från anläggandet av hamnen skall användas som fyllnadsmaterial. Av ansökan framgår vidare att all sprängsten skall användas till utfyllnad och att det kommer att råda ”massabalans inom projektet”.

De uppgifter som sökanden har lämnat är oklara och mot bakgrund av de stora ytor av berg som sökanden har för avsikt att spränga bort förefaller det tveksamt att alla bortsprängda bergmassor kan användas inom projektet. En verksamhet som primärt syftar till att nyttiggöra det uttagna materialet, antingen genom försäljning eller genom egen användning, är att se som täkt. Det är verksamhetsutövaren som har att visa att det inte är fråga om täkt. Huvudregeln är att en täkt är tillståndspliktig. Vid tillståndsprövning av täkter gäller bl.a. att en särskild behovsprövning skall göras. Behovet av det material som kan utvinnas skall vägas mot de skador på djur- och växtlivet och på miljön i övrigt som täkten kan befaras orsaka. Tillstånd får inte lämnas till en täkt som kan befaras försämra livsbetingelserna för någon djur- eller växtart som är hotad, sällsynt eller i övrigt hänsynskrävande.

Caroline Ankarcrona anser inte att sökanden klart har angett vilka regler som skall tillämpas på uttaget av material. Sökanden bör därför komplettera sin ansökan med uppgift om verksamheten och huruvida den är tillståndspliktig eller anmälningspliktig samt underlag och ställningstagande vad avser behovsprövningen.

Risker

I den tekniska beskrivningen till tillståndsansökan konstateras att insegling med vändning inne i hamnen kan genomföras utan några större problem i lätta och måttliga vindar. I samrådshandlingen för detaljplanen för Norvik, upprättad i januari 2007, anges på s. 39 att sundet mellan Högholmen och Norvikudden, vilken är den trängsta passagen, har en seglingsbar bredd om 200 meter. Detta uppfyller enligt samrådshandlingen rekommendationerna för envägstrafik. Caroline Ankarcrona vill att sökanden även skall redogöra för riskerna vid insegling och vändning i starka vindar och om fler än en båt befinner sig i hamnen på väg att lägga till eller ge sig ut mot farleden samt konsekvensen av att fler än ett fartyg samtidigt skulle gå igenom sundet mellan Högholmen och Norvikudden.

Sökanden bör även ange om Sevesoreglerna är tillämpliga på den planerade verksamheten.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Den planerade hamnen innebär stora förändringar inom aktuellt område och medför konsekvenser både under anläggningsfasen och under driftfasen. Förutom konsekvenser för områdets vatten- och naturmiljö uppkommer ett flertal konsekvenser för boendemiljön i närområdet till Norvik.

För boende i närområdet till Norvik innebär hamnen främst konsekvenser för områdets landskapsbild, friluftsliv och rekreation, buller, luft och vattenmiljö samt ökade risker till följd av verksamheten. Då byggskedet beräknats till ca 10 år kommer de konsekvenser som uppstår i byggskedet att pågå under en längre tid. Under ett flertal år kommer dessutom delar av hamnverksamheten att bedrivas samtidigt som delar av anläggningsarbetena vilket för vissa miljöaspekter kan medföra ökade konsekvenser.

Nedan anges brister i miljökonsekvensbeskrivningen och krav på kompletteringar av underlaget. Vidare anges områden där villkor kommer att behövas om sökanden skulle få tillstånd att anlägga och bedriva sökt verksamhet.

Alternativa lokaliseringar

Caroline Ankarcrona saknar en med huvudalternativet jämförbar utredning om alternativa lokaliseringar och utformningar.

Frågan om alternativa lokaliseringar är enligt Caroline Ankarcrona en av de viktigaste och kräver en noggrann behandling. För att en rimlig bedömning av alternativen jämförda med den sökta åtgärden skall kunna ske måste de alternativa lösningarnas omfattning och effekt redovisas på ett med huvudalternativet jämförbart sätt. Att som sökanden ange att omfattningen och effekterna av de alternativa lokaliseringarna är svåra för sökanden att bedöma är givetvis inte tillfredsställande. Det finns enligt Caroline Ankarcrona alternativ form av redan befintliga hamnar som i förekommande fall skulle kunna byggas ut t.ex. Oxelösund, Norrköping, Södertälje, Kapellskär eller Gävle men även Göteborg.

Det kan även tänkas att det finns andra platser som skulle kunna exploateras om det finns ett behov av en ny hamn. Sökanden skriver i miljökonsekvensbeskrivningen på s. 37 att ”Den alternativa lokaliseringen bör rimligen avse en utvidgning av någon redan befintlig hamn i området. Samtliga alternativa hamnlägen torde innebära en utvidgad markanvändning och naturintrång samt sprängning och muddring. Att verksamheten även på andra orter än i Norvik skulle kunna innebära ingripande skador på miljön är inget skäl för att inte redovisa alternativa lokaliseringar. Om sådana skador kan accepteras i Norvik skulle de även kunna accepteras vid andra lokaliseringar.

Det förefaller även som om sökanden har utgått ifrån att det finns ett behov av en samlad hamn som tar emot såväl Ro/Ro som Lo/Lo frakter och antagandet har föregat miljökonsekvensbeskrivningen och ansökan. Detta kan ifrågasättas. Caroline Ankarcrona har inte av ansökningshandlingarna kunnat utläsa hur sökanden har kommit fram till att det finns ett behov av en ny hamn i Mälardalen eller vilken slutdestination som gäller för det gods som skulle tas emot i den planerade hamnen i Norvik. Sökanden skriver på s. 40 i miljökonsekvensbeskrivningen att ”Den största nackdelen [med Oxelösund eller Norrköping som containerhamn] är avståndet till marknaden och den miljöpåverkan som de längre landtransporterna skulle medföra”. Argumentet förutsätter att Stockholm är marknaden, vilket inte förefaller vara utrett. Avståndet mellan Stockholm och Oxelösund är vidare inte mer än 5 mil längre och avståndet mellan Stockholm och Norrköping 11 mil längre än avståndet mellan Stockholm och Norvik. Såväl hamnen i Oxelösund som den i Norrköping har idag väl fungerande befintliga anslutningar till E4:an och till järnvägslinjer. I sammanhanget och mot bakgrund av att oexploaterad mark tas i anspråk i Norvik torde avståndet till Stockholm som hävdad marknad inte ha en avgörande betydelse.

Det bör i sammanhanget också noteras att den valda lokaliseringen sammanfaller med den fastighet sökanden äger och sökanden anger på s. 12 i ansökan att ”varken sökanden eller dess ägare, Stockholms stad, har emellertid möjlighet att besluta om lokalisering av en ny hamn till ett område som har en annan ägare”. Ägande skall inte spela någon roll vid utredning av alternativ och vald lokalisering.

Vattenmiljö

Verksamheten medför muddring samt tippning av muddermassor. Vid dessa verksamheter sker grumling av vattnet och ju finare partiklarna är desto längre ut transporteras de. I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att ytströmmen i Norvikfjärden generellt går i sydgående riktning och att en motriktad nordgående ström finns på större djup. Samtidigt konstateras att transporten av ytvattnet i stor utsträckning styrs av vindriktningen. Efter kontakter med SMHI har det framkommit att det vintertid huvudsakligen är västliga vindar som dominerar i området och att det resten av året förekommer västliga, sydvästliga, sydliga och sydöstliga vindar i ungefär samma omfattning. På tipplatsen Örngrund uppgår strömhastigheten i medeltal till ca 10 cm/s. Riktningen varierar men modellberäkningar visar på en svag övervikt för nordgående ström. Detta innebär att vatten vid fastigheter norr och nordväst om den planerade hamnen riskerar att grumlas när muddring samt tippning av muddermassorna sker, framförallt om detta utförs under andra årstider än vintern.

I miljökonsekvensbeskrivningen anger sökanden att vattenarbeten kommer att utföras under vinterhalvåret (15 sept-1 maj). Caroline Ankarcrona förutsätter att effektiva skyddsåtgärder ställs som villkor vid ett eventuellt tillstånd för att grumling skall kunna undvikas i vatten vid fastigheter norr och nordväst om den planerade hamnen. Skyddsåtgärder som dubbla bottenförankrade textilskärmar skall anläggas vid muddrings- samt tipplatserna för att eliminera att grumlingen sprider sig. Dessa skall ligga kvar tills grumlingen har återgått till bakgrundsnivåer.

Landskapsbild

I miljökonsekvensbeskrivningen gör sökanden bedömningen att hamnutbyggnaden inte kommer att påverka landskapsbilden från landsidan och att konsekvenserna blir störst österifrån och norrifrån där hamnen kommer att dominera landskapsbilden. Vid granskning av den landskapsanalys som ingår som en bilaga i ansökningshandlingarna kan Caroline Ankarcrona konstatera att hamnen även kommer att kraftigt förändra landskapsbilden från land- och sjösidan nordväst ifrån. Sökanden bör utreda hur landskapsbilden norrifrån kan bevaras och bergpartier sparas som en visuell

skärm och ljudbarriär mot vattenområdet. Sökanden bör vidare visa att de stora ingrepp på skärgårdsmiljön som planeras och som innefattar bortsprängning av en bergsrygg är nödvändiga och att alternativa utformningar saknas.

Luft

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen bedöms inga miljökvalitetsnormer överskridas inom hamnområdet eller i dess närhet. Beräkningar har gjorts under anläggningstiden, efter att hamnen är utbyggd samt längs med transportvägar till och från hamnen. Carolina Ankarcrona vill påpeka att förekomsten av miljökvalitetsnormer inte innebär en rätt för en verksamhetsutövare att förorena upp till normen. Striktare krav kan därför ställas på sökanden vad gäller utsläpp till luft. Inga beräkningar på trafikflöden i anläggningsskedet har utförts och därav heller inga luftberäkningar över byggetransporter. Miljökonsekvensbeskrivningen bör därför kompletteras med en uppskattning av hur mycket trafik som alstras i byggskedet och hur luftkvaliteten påverkas.

I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att damning kan uppstå i samband med hantering av schakt- och bergmassor och vid transporter av massorna i anslutning till anläggningsarbetena på land. Damningen skall begränsas genom olika skyddsåtgärder (t.ex. bevattning) och bedöms därmed inte påverka omgivningen. Med tanke på att vindriktningen under större delar av året (förutom vintertid) fördelar sig jämnt åt olika riktningar förutsätter Caroline Ankarcrona att åtgärder vidtas för att minska damning vid närliggande fastigheter. Åtgärderna bör specificeras i kommande dokument.

Miljökonsekvensbeskrivningen nämner inte något om luktspridning från hamnområdet, framförallt med avseende på fartygstrafikens avgaser eller annan verksamhet i hamnområdet som kan medverka till spridning av lukt. Detta bör redovisas inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen.

Buller

Idag förekommer ingen bullrande verksamhet på Norvikudden varför områdena norr och öster om området är relativt ostörda. Med avseende på buller kommer därför boendemiljön kring Norvik att försämrats med planerad hamn. Buller kommer att uppstå både under anläggningsperioden samt driftskedet. Byggskedet kommer delvis att pågå samtidigt som driften av hamnen.

Caroline Ankarcrona förutsätter att begränsningsvillkor sätts för verksamheten i samband med sprängning, borrning, spontning och andra händelser som orsakar höga ljudnivåer under framförallt anläggningsskedet. Ovan nämnda verksamheter skall inte vara tillåtna under helger eller under kvällar och nätter. Händelserna bör även minimeras under sommarmånaderna då områdets fritidshusbebyggelse utnyttjas. Sprängning skall alltid föregås av en kontakt med närboende.

Risker

Planerad hamn medför risker för närområdet framförallt i anslutning till farligt gods som hanteras i eller passerar genom hamnen.

Riskanalysen visar att det för vissa godsslag kommer att bli en betydande ökning av de transporterade mängderna av farligt gods på de aktuella vägsträckorna, till följd av den tillkommande trafiken från Norvikudden jämfört med befintlig trafik.

I samband med riskanalysen har även riskerna för fartyg på väg in i hamn analyserats. Farledsbredden mellan Högholmen och Norvik tillåter endast envägstrafik. Söderut är farleden bredare och en kollision möjlig. I riskanalysen har denna händelse inte bedömts vara av sådan omfattning att behållare med farligt gods springer läck. Detsamma gäller för grundstötning i farleden. Vid påkörning på kaj kan containrar på kajen skadas. Om olyckan skulle vara framme finns risk för utläckage av farligt gods vilket kan driva med vattnet in till närliggande stränder och orsaka problem. Beredskap bör finnas för omhändertagande av större och mindre läckage av miljöfarliga ämnen till havs och på land.

Risکانالysen till miljökonsکvensbesکrivningen bör kompletteras i följande avseenden:

- Riskanalyserna bör ange vilken lagstiftning/regelverk som styrt innehållet i riskanalyserna. Målet med riskanalyserna bör vara att uppfylla relevant lagstiftning.
- Metodvalet är vagt motiverat. Det bör tydligt framgå varför det valda tillvägagångssättet passar för just aktuella riskanalyser.
- Som acceptanskriterier har Göteborgs stads riktlinjer valts för acceptabel risk. Då anläggningen är belägen inom Stockholms län måste dock riskanalyserna även ta upp vad Stockholms län har tagit fram på området såsom t.ex. Riskanalyser i detaljplaneprocessen, september 2006 och Riskanalys vid ny bebyggelse januari 2000.
- Ett stort utsläpp av klor eller kollaps av tank bör finnas med som scenario i riskanalyserna p.g.a. klors miljöfarliga och giftiga art. Storleken på valt flöde av klor har inte motiverats. Av riskanalyserna bör det framkomma hur scenario valts.
- Det bör framgå av dokumenten om kontakter tagits med aktuell räddningstjänst eller byggnadsnämnd.

Trafik

Frågan om vidaretransport av gods som har tagits emot vid den planerade hamnen i Norvik är en viktig fråga för bedömningen om hamnens lokalisering. Transporter på järnväg ger minimal påverkan på miljön under det att transporter på väg ofta innebär stor miljöpåverkan. Av debatten kring sökandens planerade verksamhet har framkommit att det finns risk för att tågsträckan mellan Norvikudden och Stockholm är alltför kort för att det skall bli arbetsmässigt och kostnadsmässigt effektivt att låta omlasta gods för transport med tåg. Detta skulle medföra att en större del av

godset skulle transporteras på väg med ökad miljöbelastning som följd vilket gör att lokaliseringen av hamnen kan ifrågasättas. Av det underlag som Profu tagit fram på uppdrag av sökanden framgår att antalet lastbilar per dag till och från hamnen uppskattas 450 år 2010 för att öka till 1 200 per dag år 2020. Den tunga trafiken kommer således att bli mycket omfattande.

För det lokala vägnätet kan lokaliseringen av en ny hamn i Norvik komma att innebära en avsevärt ökad trafik på vägar som inte är anpassade för det. Väg 225 och väg 259 ansluter till motorvägar och andra större trafikleder. Väg 259 har idag bärighetsklass 2 (BK2) vilket innebär begränsning för tunga fordon. I miljökonsekvensbeskrivningen förutsätts att väg 259 kommer att byggas ut enligt Vägverkets länsplan där byggstart är planerad till 2009 vilket innebär att den s.k. Södertörnsleden skulle stå klar i slutet av 2012. Inget slutgiltigt beslut om byggande av väg 259 har ännu fattats.

Vidare nämns i miljökonsekvensbeskrivningen att begränsning på väg 225 införs efter år 2015, när Södertörnsleden är färdigbyggd. Som framgår av Vägverkets samrådsyttrande gällande detaljplanen för Norvik är uppgifterna om bl.a. hur trafikflödena kommer att utvecklas oklara och behöver specificeras av sökanden. Vägverket känner heller inte igen uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen om att begränsningar skulle införas för trafik på väg 225. Caroline Ankarcrona begär att sökanden kompletterar underlaget med en redovisning av alternativ för transportvägar till hamnen där väg 259 inte är utbyggd och förbättrad och där även väg 225 kan komma att användas för transporter utan begränsning.

I samrådshandlingen för detaljplanen för Norvik (januari 2007) anges att 15 % av landvolymen av containrar transporteras med järnväg 2015 för att öka till 25 % år 2020. Sökanden bör komplettera underlaget med uppgift som gör det möjligt att se hur stor del av den totala godsvolymen som kommer att transporteras på tåg. Sökanden bör även ange när järnvägsförbindelsen mellan Norvik och Stockholm kan vara fullt utbyggd. Det anges i miljökonsekvensbeskrivningen att första etappen beräknas vara klar 2009.

Vägkapaciteten är inte tillräcklig idag och det finns heller inte beslut om utbyggnad av de vägar som framför allt leder till Stockholm. Fartygstransporter i kombination med järnväg och en begränsad andel vägtransporter till det sista ledet i distributionskedjan är att föredra ur miljösynpunkt – inte minst vad gäller luftkvalitet. Lokaliseringen av hamnen kan därför inte av infrastrukturskäl anses som särskilt lämplig.

Nollalternativet

Sökanden anger att utebliven hamn innebär att transporter med gods kommer att ske på annat sätt. Dessa transporter sker, får det antas, redan idag på annat sätt eftersom hamnen inte finns. Såsom nollalternativet beskrivs av sökanden får man intrycket av att sökanden utgår från att det redan idag finns ett stort antal transporter som överbelastar övriga hamnar och som väntar på att den nya hamnen skall anläggas. Caroline Ankarcrona anser därför att nollalternativet inte är riktigt beskrivet.

Övrigt

Miljökonsekvensbeskrivningen hanterar miljöaspekter och de konsekvenser som kan uppkomma av verksamheten under både anläggningsskedet samt driftsskedet. Det saknas dock en beskrivning av vibrationer till följd av t.ex. sprängning. Beskrivning finns över hur tryckvågor vid undervattningssprängning påverkar vattenmiljön men någon beskrivning över hur landmiljön påverkas av sprängningar saknas. Hur stora vibrationer som uppkommer samt hur känslig omgivningen är för vibrationer bör utredas inom ramen för tillståndsansökan.

Något som ytterligare saknas i miljökonsekvensbeskrivningen är en diskussion om utbyggnaden av hamnen föranleder ytterligare byggnationer eller verksamheter. De följdverksamheter som verksamheten för med sig i form av bl.a. ett omfattande företags- och logistikområde sydväst om det planerade hamnområdet har endast översiktligt berörts i miljökonsekvensbeskrivningen. Det förefaller som även anläggandet av detta område medför omfattande sprängning eftersom exploatören enligt uppgift i miljökonsekvensbeskrivningen har planer på att utlasta bergmassor från

sitt område till fartyg. Sökanden bör komplettera underlaget med en mer detaljerad beskrivning av följdverksamheter och vilken miljöpåverkan som följer av dessa.

Anmälan av anspråk på oförutsedd skada

Sökanden har yrkat att miljödomstolen bestämmer tiden för anmälan av oförutsedd skada till fem år.

Den av sökanden yrkade tiden för anmälan av anspråk på oförutsedd skada är synnerligen kort. Inte ens de skador som uppkommer endast genom anläggandet av hamnen kommer att vara möjliga att till fullo ange vid utgången av den femårsperiod sökanden yrkar. Caroline Ankarcrona yrkar därför att miljödomstolen skall fastställa tiden för anmälan av anspråk på oförutsedd skada till 20 år.

Verksamhetens tillåtlighet

Sökanden har yrkat att miljödomstolen så snart som möjligt genom deldom avgör frågan om verksamhetens tillåtlighet samt tillstånd enligt 22 kap. 26 § miljöbalken att omgående få sätta igång med arbeten för vegetationsröjning, avjämning av markytor samt sprängning av berg.

Caroline Ankarcrona motsätter sig sökandens yrkande. Miljödomstolen får inte särskilt pröva frågan om tillåtlighet om frågan enligt 17 kap. 1, 3 eller 4 § skall prövas av regeringen. Av vad som tidigare har anförts anser Caroline Ankarcrona att tillåtighetsfrågan bör prövas av regeringen eftersom hamnen kommer att få en stor inverkan på regionen inte minst vad gäller infrastruktur. I doktrinen (Bengtsson m.fl. ”Miljöbalken – en kommentar” 22:46 ff) anges att om remissmyndigheter eller sakägare motsätter sig att tillåtighetsfrågan prövas särskilt bör domstolen även av det skälet inte gå med på en prövning.

En prövning av tillåtligheten enligt 22 kap. 26 § skall ha samma omfattning som en ordinarie prövning. Den enda skillnaden är att huvudförhandling inte behöver hållas. Igångsättningsmedgivande får endast lämnas om det är angeläget att verksam-

heten snabbt kommer igång. Sökanden har inte angett vilka omständigheter som skulle motivera rätt att sätta gång arbetena.

Verkställighetsförordnande

Sökanden har yrkat att få påbörja verksamheten även om domen inte vunnit laga kraft.

Caroline Ankarcrona motsätter sig att verkställighetsförordnande meddelas. Sökanden har inte angett några skäl till sådant förordnande. Arbetena kommer att pågå under flera år. Sådana brådskande skäl som angetts i förarbetena, om att arbeten måste utföras före en annalkande vinter, saknar därför betydelse. Såvitt Caroline Ankarcrona kan bedöma kommer ansökan också att bestridas av flera sakägare och en bifallande dom av miljödomstolen överklagas av flera sakägare. Saken kan därför inte anses vara så klar att skäl finns till verkställighetsförordnande. Den planerade verksamheten omfattar mycket ingripande åtgärder och många olika intressen berörs. Till detta kommer att arbetena i mycket stor omfattning kommer att leda till irreversibla verkningar, genom sprängningsarbeten och muddring m.m. Enligt Caroline Ankarcrona saknas därför skäl till verkställighetsförordnande. Tvärtom finns betydande skäl mot att miljödomstolen beslutar om sådant förordnande.

Madeleine Börjesson, ägare till fastigheten Yxlö 3:37 (aktbil 157)

Hon har anfört i huvudsak. Om tillstånd ges till ny hamn kommer jag att begära att sökanden löser in fastigheten för 5 000 000 kr. Skulle den processen dra ut på tiden och jag har kvar fastigheten efter det muddringsarbetena påbörjats och det visar sig att vattnet blir grumligt, får vi begränsade möjligheter till fiske, svårare att göra båtturer samt att vi störs av oljud kommer jag att kräva ersättning med lägst 450 000 kr per år så länge arbetena pågår.

AB Himmelsö, ägare till fastigheten Himmelsö 1:8 och 1:10 (aktbil 158)

AB Himmelsö äger och driver Himmelsö Gård (Himmelsö 1:8 och 1:10) samt äger de angränsande öarna Högholmen, Källsholmen och Kaffeholmen samt det vattenområde som gränsar mot det ovannämnda området. I egenskap av sakägare och till-

lika markägare med vattengräns mot Kalvö 1;25, 1:1 m.fl. i Nynäshamn kommun görs följande yrkande

Yrkande

- AB Himmelsö yrkar att varken igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnande meddelas i deldom eller på annat sätt då exploaterings storlek och de naturvärden som skulle förstöras för evigt är avsevärda i och med anläggningsskedet
- AB Himmelsö yrkar att tillståndsansökan skall hanteras av regeringen då det gäller en regional angelägenhet av stort samhällsintresse. Verksamheten i betraktande av de intressen som miljöbalken enligt 1 kap. 1 § skall främja kommer få betydande omfattning och vara av ingripande slag där stora delar av Sveriges ostkust påverkas
- AB Himmelsö yrkar att miljödomstolen avstår Stockholms Hamns ansökan om tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheten Nynäshamn Kalvö 1:25 dels utföra muddringar, schaktningar, utfyllnader, sprängningar, pålningar samt anläggande av kajer, dels bedriva hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av maximalt 100 000
- AB Himmelsö motsätter sig sökandens yrkanden om att miljödomstolen bestämmer tiden för anmälan av oförutsedd skada till fem år och yrkar att tiden, för det fall tillstånd skulle meddelas, sätts till 20 år
- AB Himmelsö kan för dagen inte ange om, eller i vilken omfattning, skada kan uppstå men vill förbehålla sig rätten att senare framställa anspråk
- AB Himmelsö yrkar ersättning för rättegångskostnader i miljödomstolen från sökanden med belopp som senare kommer att anges.

Bevarande av skärgårdsmiljö

Himmelsö Gård har bedrivit ett småskaligt jord-, fiske och skogsbruk under många hundra år och har verkat för att hålla fält öppna och bevara det gamla skärgårdsjordbruket. På Himmelsö finns stora naturvärden som riskerar att förstöras samt att det rörliga friluftslivet både till land och till sjöss kommer att minska på grund av det planerade storhamnsbygget och den senare hamnverksamheten på Norvik.

AB Himmelsö har under en lång tid engagerat sig i de olika projekt som under åren har drivits av olika intressenter i syfte att få till stånd en verksamhet på den plats man har för evigt förstört genom att fylla sprängsten i natursköna vattenvikar på 1970-talet. Det verkar som om ett tidigare taget tvivelaktigt beslut skall berättiga till att ytterligare förstöra området genom att placera miljöfarlig verksamhet på denna plats. Det senaste projektet, tillika det mest direkt skadliga för närmiljön, består i att anlägga en storhamn i Nynäshamns norra del och ta i anspråk ytterligare idag orörd natur. Enligt detaljplanen kommer bygget pågå upp till 15 år och vid färdigställande ta emot ett mycket stort tonnage som dagligen anländer och lämnar sin last för vidare marktransport ut i landet.

Natur och miljö

Den negativa inverkan på natur och miljö vid anläggandet av hamnen är så stora att boende inom en radie på flera km kommer få mycket kännbara störningar i form av framförallt buller men även vibrationer som orsakas av sprängningar och krossning av bland annat den bergskam som utgör norra delen av området och som idag anses innehålla värdefulla nyckelbiotoper enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Hur dessa störningar långsiktigt kommer att påverka fastigheterna på Himmelsö och andra närbelägna fastigheter bör utredas av sökanden.

Förutom buller kommer damm och partiklar skapas genom sprängning och spridas långt beroende var vinden drar. Boende på Himmelsö och andra närbelägna öar kommer att drabbas hårdast men även boende i Nynäshamn kommer att bli direkt påverkade. Miljökonsekvensbeskrivningen har en alltför snäv gränsdragning när det gäller i vilken omfattning som kringboende kommer att drabbas.

När bygget väl är färdigt efter 15 år kommer dessa problem ej att sluta då hamnverksamheten i sig orsakar buller vid omlastning av containers och fartygens sva-
velhaltiga avgaser ersätter dammets olägenhet. Vattenmiljön kommer även drabbas
hårt med oavsiktliga oljeutsläpp från fartygen, olyckor i samband med lossning av
miljöfarligt gods och då dessa fartygs enorma propellrar skall driva fartygen rör det
upp bottensediment vilket leder till försämrad miljö för bl.a. fiskars fortplantning. I
vikarna norr om Norvik finns viktiga lekplatser för ett flertal fiskarter som vid de i
miljökonsekvensbeskrivningen redovisade sprängningarna under vattnet för all
framtid kommer slås ut. I dag bedrivs yrkesfiske på AB Himmelsös, mot Norvik,
angränsande vatten vilket med största sannolikhet kommer att kraftigt försämras
eller helt försvinna vid anläggandet och drift av en storhamn.

AB Himmelsö kräver att norra delen av Norvik skall ej användas för hamn utan
lämnas i befintligt skick av två skäl. Det första är det miljömässiga som tidigare
anförts. Det andra är av säkerhetsskäl. Avståndet mellan Högholmen och Norvikud-
den är inte mer än 200 m och genom detta sund kommer 220 m långa fartyg som
kräver minst 400 m vänddiameter att passera. Utrymmet för vändning ligger ca 350
till 500 m i Norvikfjärden enligt planbeskrivningen. Detta innebär en ytterst hög
risk att grundstötning kommer ske och skada öar och angränsande vatten. Vid hårt
väder har fartygen endast 50 m extra om för och akter vilket kan inte anses som
tillräckligt. Som mark- och vattenägare med ansvar över miljön är vi mycket kritis-
ka till utnyttjandet av norra delen som hamnområde. Om miljödomstolen skulle
bevilja Stockholms Hamn tillstånd att anlägga och bedriva hamnverksamhet kräver
AB Himmelsö att planbeskrivningen ritas om och endast inbegriper södra delen där
insegling och vändning kan ske med mindre risk än i Norvikfjärden.

Högholmen, Källsholmen och Kaffeholmen är idag viktiga orörda öar för häckande
sjöfågel och används flitigt av bolagets ägare och av allmänheten som rekreations-
områden. Det är svårt att tro att varken fågel eller människa kommer besöka dessa
öar vid anläggandet och drift av storhamnen vilket är mycket besvärande.

Infrastruktur och transporter

Om nu Stockholms kommun fortfarande vill driva hamnverksamhet varför inte göra det tillsammans med en kommun som redan idag har en existerande hamn med befintlig infrastruktur? Det är otvistligt att andra hamnar har möjlighet att ta emot den kapacitet som Värtahamnen idag tar emot. Med viss investering kan dessa även ta emot framtida ökade volymer genom utbyggnad i redan befintlig infrastruktur och i bättre läge ur transportgeografiskt perspektiv. Med tanke på att en mindre del av den anlöpande lastvolymen som kommer angöras i Norvik skall till Stockholm bör hamnar med bättre infrastruktur prioriteras. Närhet till befintliga viktiga marktransportleder bör vara ett krav när man skall finna alternativ. Att hävda att Norvik har dessa infrastrukturella egenskaper är ogrundade och saknar realistisk förankring om man ser vilka alternativ som idag redan finns. Det faktum att Stockholm Hamnar AB äger den mark de har utrett att vara den bästa platsen för en djuphamn väcker en del frågetecken i hur objektiv miljökonsekvensbeskrivningen är. Det råder stora oklarheter när det gäller landtransporter från hamn till slutdestination vilket bör utredas ytterligare av sökanden. Miljökonsekvensbeskrivningen påvisar brister i underlagen av hur transportflödena kommer att se ut när hamnverksamheten är igång.

Lokalisering

Vid sidan om nollalternativprincipen finns ytterligare en viktig princip nämligen lokaliseringsprincipen, vilken planbeskrivningen mycket flyktigt berört. Lokaliseringsprincipen är en regel man måste följa vid planering av framförallt miljöfarlig verksamhet. Denna princip innebär att om miljöfarlig verksamhet kan bedrivas på annan plats med mindre besvär och men för omgivningen skall så göras. Hur kan kommuner och personer i beslutsfattande ställning ha negligerat denna regel? Med den överkapacitet som idag finns i befintliga hamnar på ostkusten från Gävle till Norrköping är det besvärande att så mycket resurser läggs ner på ett projekt för att bygga en ny storhamn i Nynäshamn utan att beakta de alternativ som finns. Vi kräver att denna princip skall följas fullt ut och då hamnverksamhet är en riksangelägenhet som har regional påverkan skall Regeringen få all fakta på bordet om de alternativ som finns i form av de hamnar som idag söker kapacitet för att bedriva sin hamnverksamhet. Då hamnverksamhet är en riksangelägenhet ter det sig an-

märkningsvärt om man vill utsätta befintliga strategiska hamnar för ökad konkurrens och risk för förlorade volymer genom att bevilja att ytterligare kapacitet byggs. Hamnverksamhet bör optimeras och samordnas hamnarna emellan. Vid behov av ny kapacitet bör sådan byggas i befintliga hamnar av ovan redovisade skäl. Innan något beslut kan tas i frågan bör den nationella hamnutredningen (dir. 2006:61) som har till uppgift att utreda hamnbehovet i Sverige ha lagts fram till regeringen.

De skäl som ovan angivits är några av de AB Himmelsö har kommit fram till och de ger för oss en samlad bedömning att detta projekt inte är hållbart. Syftet är ytterst tveksamt och lokaliseringen av verksamheten inte optimal och bör följa lokaliseringsprincipen, d.v.s. om miljöfarlig verksamhet kan bedrivas på annan plats med mindre besvär och men för omgivningen skall så göras. Vi ser inte att det föreslagna hamnprojektets fördelar står i rimlig proportion till den oåterkalleliga skada på miljön den ger och den stora investeringen som den kräver.

Alternativa planer för Norvik

AB Himmelsö är även skattebetalare och har ett stort intresse för att skattemedel används på ett förnuftigt och ändamålsenligt sätt. Vi bedömer att anläggandet av en storhamn kommer att kosta flera miljarder kronor och pågå upp till 15 år med ständigt men för omgivningen. Detta är för oss orimligt då utbyggnad av befintliga hamnars kapacitet kommer att kräva en mycket mindre investering och även en mycket mindre inverkan på närliggande natur och boende. Vi vill ha ett effektivt resursutnyttjande av både skattemedel och tillgångar som ägs av Stockholms kommun. Medel som avsätts för Norvik skall användas för bättre syften än de nu föreslagna enligt detaljplanen. Använd de medel som blir över efter utbyggnaden av befintliga hamnar på att göra Nynäshamn till en seriös miljökommun. Detta kommer att resultera i ökad inflyttning som kommer att generera nya skatteintäkter och fler arbetstillfällen under lång tid framöver.

Vi har även mycket svårt att acceptera det intra-kommunala upplägget som anförs av de främsta förespråkarna för projektet. Stockholms Hamnar AB, ett av Stockholms kommun helägt bolag med verksamhet i Stockholm, har för avsikt att driva

ekonomisk verksamhet i Nynäshamns kommun. Det finns regler som reglerar detta förhållande och vi bedömer inte att detta projekt berättigar ett sådant upplägg. Stockholms Hamnar AB kommer visserligen bli av med sin verksamhet i Värthamnen inom Stockholms kommuns gränser men skall det berättiga dem att anlägga en storhamn i en annan kommun än Stockholm? Då det bara är en mindre del av det anlöpande godset som har Stockholm som slutdestination anser vi inte att det är befogat att Stockholms kommun skall anlägga en storhamn i Norvik och därmed förstöra för evig framtid den fantastiska natursköna miljö med skyddsvärda nyckelbiotoper som finns idag. Beaktande av den oersättliga skada som görs på miljön och den enorma investeringen som krävs frågar man sig om projektet har ett existensberättigande.

Skulle miljödomstolen besluta att bevilja Stockholms Hamn tillstånd till sökt verksamhet yrkar AB Himmelsö att bl.a. följande skyddsåtgärder skall gälla för verksamheten:

Skyddsåtgärder skall vidtas för att grumling skall kunna undvikas i vatten vid fastigheter norr och nordväst om den planerade hamnen. Skyddsåtgärder som dubbla bottenförankrade textilskärmar kan anläggas vid muddrings- samt tipplatserna för att eliminera risker att grumlingen sprider sig. Dessa skall ligga kvar tills grumlingen har återgått till bakgrunds nivåer.

1. Begränsningsvillkor skall sättas för verksamheten i samband med sprängning, borrar, spontning och andra händelser som orsakar höga ljudnivåer under framförallt anläggningsskedet. Ovan nämnda verksamheten skall inte vara tillåtna under helger eller under kvällar och nätter. Händelserna skall även minimeras under sommarmånaderna då områdets fritidshusbebyggelse utnyttjas. Sprängning skall alltid föregås av en kontakt med närboende.
2. Skyddsåtgärder skall vidtas för att minska damning vid närliggande fastigheter. Åtgärderna bör specificeras av sökanden för att kunna fastställas i villkor.

3. Sökanden skall åläggas att se till att bergryggen norr om den planerade hamnen bevaras och att landskapsbilden från norr och nordost inte förändras med anledning av anläggning av hamnen och därmed sammanhängande åtgärder.

I enlighet med miljödomstolen kungörelse skall AB Himmelsö i egenskap av sakägare inkomma med yrkanden om ersättning som grundar sig på vattenverksamheten. AB Himmelsö har uppskattat att denna verksamhet kommer påverka bolaget på ett mycket negativt sätt och de skador som uppkommer kommer vara eviga.

Anläggandet av hamnen kommer att pågå under lång tid och den föreslagna hamnen utgör en mycket omfattande anläggning. Ett bifall till ansökan kommer således att medföra stor påverkan på omgivningen såväl under anläggandet som när hamnen står färdig.

För AB Himmelsö kommer dessa olägenheter under själva byggandet att bestå i buller från sprängningar, transporter till och från hamnbygget m.m. samt därefter från färjetrafik, lastning, lossning och från vägtrafik till och från hamnen med omfattande lastbilstrafik och ökad tågtrafik. Olägenheterna kommer vidare att bestå i ljusstörningar då det kommer att vara upplyst vid arbete nattetid, såväl under uppförandet som vid driften av hamnen. Därutöver kommer luften vid fastigheten sannolikt att försämrast. Partiklar som orsakas av sprängningar och andra arbeten riskerar att färdas mot fastigheten och försämma luften. Vattnet utanför fastigheten kommer vidare att försämrast genom de muddringar som skall utföras under anläggandet samt därefter av den omfattande färjetrafik som skall bedrivas vid hamnfastigheten. Detta kommer troligtvis att påverka möjligheterna till bad i vattnet. Det kan tilläggas att färjetrafiken kommer att behöva dirigeras in i vattnet norr om hamnfastigheten och att detta således kommer att öka riskerna för olägenheter i vattnet och störningar från färjetrafiken.

Landskapsbilden kommer att förändras högst påtagligt genom anläggandet av hamnen, såväl under anläggandet som vid färdig drift, vilket också utgör en olägenhet för AB Himmelsö.

Stockholms Hamnar AB kommer vidare, om storhamnen tillåts, att bedriva kommersiell verksamhet på AB Himmelsös vattenområde vilket ej kommer att tillåtas. Om så ändå sker kommer AB Himmelsö framställa ersättningsanspråk på intrånget.

Ovan redovisade olägenheter kommer att medföra en kraftig värdeminskning på hela fastigheten samt innebära uteblivna intäkter för bolagets verksamheter.

AB Himmelsö kan i dagsläget inte ange om, eller i vilken omfattning, skada kan uppstå men vill förbehålla sig rätten att senare framställa dessa anspråk.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställer AB Himmelsö att miljödomstolen avslår Stockholms Hamnar ABs ansökan till de uppräknade arbetena i ansökan och att inte bevilja varken igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnande.

Tommy Nilsson, ägare till fastigheten Himmelsö 1:9 (aktbil 161)

Han yrkar att utbyggnaden av Norvik omedelbart stoppas på grund av i huvudsak följande invändningar

1. Utbyggnaden av hamn innebär en felsatsning ur miljösynpunkt.
2. Det finns inget behov av nyetableringar av hamnar på ostkusten.
3. Närområdet till hamnen blir i det närmaste obeboeligt. Det kommer att medföra en väsentlig värdeminskning på hans fastighet. Tid för oförutsedd skada ska vara 20 år.

Åke och Anette Jansson, ägare till fastigheten Yxlö 3:15 (aktbil 162)

De har anfört i huvudsak. Deras fastighet ligger i ostört läge i Torsviken på Herrö. Såvitt kan utläsas ur MKB kommer fastighetens närområde att bl.a. påverkas genom att vattnet kommer i icke oväsentlig utsträckning utsättas för grumling. Härutöver tillkommer risk för bullerstörningar. Vi kommer att lida skada såväl genom minskat marknadsvärde på fastigheten som förlorade nyttjande- och rekreationsvärden. Eftersom bevisning om den förväntade skadan är mycket svår att förebringa hemställs

att rätten, med tillämpning av RB 35:5, måtte uppskatta skadan till skäligt belopp. Med hänsyn till att de värden som kan antas påverkas eller gå förlorade vid utförandet av sökt anläggning utgör centrala delar av fastighetens värde bör dock beloppet ej understiga 500 000 kr.

Edvard Raft m.fl., ägare till fastigheten Yxlö 3:47 (aktbil 163-164)

Vi yrkar ersättning för fastighetens värde som beräknas till 20 000 000 kr. I tillägg yrkar vi att byggnad ”Sörbyhus” uppförd åren 2000-2001 i liggtimmer, ska nedmonteras och återuppföras på bekostnad av sökanden, på av fastighetsägarna angiven plats och tidpunkt. Priset är satt utifrån dagens fastighetsvärde samt den mycket stora sorg, olägenhet, sveda och värk som detta medför för oss och resten av vår familj om den planerade storhamnen i Norvik kommer att byggas som planerat. Vi hänvisar till samma yttrande som Hans Åhlund, ägare till fastigheten Yxlö 3:54.

Hans Åhlund, ägare till fastigheten Yxlö 3:54 (aktbil 165-166)

Jag yrkar ersättning för fastighetens värde med 9 000 000 kr. Priset är satt utifrån dagens fastighetsvärde samt den mycket stora sorg, olägenhet, sveda och värk som detta medför för oss och resten av min familj om den planerade storhamnen i Norvik kommer att byggas som planerat. Fastigheten har funnits i familjens ägo sedan år 1934. Fastigheten är klassad som sjötomt med strand, vattenområde samt fiskerätt runt hela Herrön. Vidare hänvisas till nedanstående yttrande

Yttrande

Eftersom vi är privata sak- och fastighetsägare har vi inte de utredningsresurser som Nynäshamns kommun och Stockholms Hamn förfogar över. Men som boende i området har vi god lokalkännedom och ett långsiktigt perspektiv, som gör att vi inser vilka katastrofala följder en etablering av en storhamn i Norvik kommer att medföra.

Den nu inlämnade miljökonsekvensbeskrivningen styrker våra farhågor. Vi kräver därför att utbyggnaden av Norvik omedelbart stoppas på grund av nedanstående allvarliga invändningar.

Lokaliseringsprincipen och självkostnadsprincipen

För det första ifrågasätter vi om miljödomstolen överhuvudtaget får behandla Stockholms Hamns ansökan om tillstånd för anläggning i Norvik, eftersom Stockholms Hamn inte har rätt att bedriva verksamhet i annan kommun med referens till lokaliseringsprincipen i Kommunallagen. Huvudregeln är att kommunala bolags verksamhet i andra kommuner är förbjuden. Enligt den praxis som utvecklats vid eventuella undantag måste ett kommunalt bolags verksamhet i annan kommun vara av en kortvarig natur och inte äventyra skattebetalarnas pengar för att överhuvudtaget kunna tänkas komma ifråga. Norvik är inte till någon omedelbar nytta för Stockholms stads invånare eftersom behovet av hamntransporter kan lösas av andra befintliga hamnar i regionen. Norvik uppfyller endast ett påhittat behov. Däremot kan Norviksprojektet innebära en finansiell risk för Stockholms kommuninvånare eftersom marknaden kan föredra andra hamnar vilket skulle kunna leda till förluster i projektet och äventyra skattebetalarnas pengar. Vid eventuella undantag från huvudregeln om lokaliseringsprincipen innebär det att ett kommunalt bolags verksamhet i annan kommun ska bedrivas med marginalresurser, till självkostnad och vara begränsad i tid. Stockholms Hamns verksamhet i Norvik kommer inte att uppfylla något av dessa villkor.

Stockholms kommunfullmäktiges beslut av 5 mars 2007 vad gäller Norvik har därför överklagats till Länsrätten av en kommuninvånare i Stockholm.

Norvik strider helt klart mot både lokaliseringsprincipen och självkostnadsprincipen i kommunallagen och därför har inte Stockholms Hamn rätt att ansöka om hamnverksamhet i Nynäshamns kommun. Därför anser vi att miljödomstolen inte kan behandla ansökan från Stockholms Hamn om verksamhet i Nynäshamns kommun.

Enligt de planer som presenterats av Stockholms Hamn för Norvik ska Norvik bli 10 gånger större än den nuvarande hamnverksamheten i Stockholm. Av tidigare remissvar har det dock klart framgått 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.

Både anläggandet och driften av en hamn av den storleken som Stockholms Hamn AB planerar i Norvik utsätter miljön både till lands och till sjöss för stora påfrestringar och förändringar. Vi anser därför att både själva storhamnen i Norvik samt transporterna till och från denna kommer att utgöra en kraftig miljöbelastning både till lands och till sjöss i ett mycket känsligt skärgårdsområde och orsaka oreparabla skador på miljön och naturen.

Felaktiga antaganden om landtransporterna

I miljökonsekvensbeskrivningen sägs det att Norvik har ett centralt läge i Stockholmsregionen. Men det stämmer inte. Norvik ligger längst ut på Södertörn och kräver långa transporter för allt gods. Huvuddelen av transporterna till och från hamnen antas i miljökonsekvensbeskrivningen ske med långträdare.

Felaktiga antaganden om långtradartrafiken 2010

För det andra antar Stockholms Hamn felaktigt och utan faktaunderlag att den tunga långtradartrafiken år 2010 till endast 20 % kommer att gå via väg 225. Ett påstående taget ur luften utan faktagrund. Stockholms Hamn har inte velat göra några analyser av vart den befintliga tunga trafiken från Baltikum via Nynäshamns hamn idag tar vägen eller på vilka vägar den färdas. Därför har Sorundanet genomfört en trafikräkning som visar att största delen av den tunga Baltikumtrafiken från hamnen (85 %) går via väg 225 till E4/E20 idag, och inte via väg 73 till Stockholm. Det är ytterst sannolikt att det även kommer att gälla under 2010. Destinationen för tung trafik är nämligen distribunaler längs E4/E20 i Mälardalsområdet eller transit genom Sverige, och inte Stockholms City. På distribunaler längs E4/E20 packas godset om som styckegods och levereras sedan ut på små lastbilar.

Stockholms Hamn har underlåtit att genomföra en analys av dagens transportvägar för tung Baltikumtrafik från Nynäshamn. Detta är ytterst allvarligt eftersom Vägverket redan idag har klassificerat väg 225 som en av Sveriges farligaste vägar, med dålig sikt och många utfarter. I det fall ansökan behandlas uppmanar vi miljödomstolen att kräva att Stockholms Hamn genomför en sådan analys av befintlig tung

Baltikumtrafik på väg 225 och övriga aktuella vägar och därefter inkommer med en ny ansökan.

Vi hävdar att samtliga underlag och bilagor avseende vägtransporter som redovisas i ansökan saknar grund i fakta och därför måste göras om.

Felaktiga antaganden om långtradartrafiken 2015

För det tredje har Stockholms Hamn utgått från felaktiga och ej underbyggda antaganden då man i samtliga bilagor till ansökan utgått ifrån att väg 225 inte kommer att användas för transporter av tung trafik från hamnen år 2015.

Det finns idag inga anslag till en utbyggnad av väg 259. Även om väg 259 skulle byggas ut i framtiden kommer väg 225 aldrig att stängas av för tung genomfartstrafik från hamnen. Detta enligt information på möte den 10 mars 2006 mellan Vägverkets regiondirektör Susanne Lindh och Sorundanet. Eftersom väg 225 är flera mil kortare än alternativet väg 259 mellan Nynäshamn och E4/E20, är det ytterst sannolikt att en betydande del av den tunga trafiken kommer att fortsätta gå på väg 225 år 2015 även om väg 259 är utbyggd. Dessutom finns inom EU ett system kallat Eurovinjett, som innebär att det är dyrare för åkerier att köra långtradarare på nya breda vägar än att välja mindre smala krokvägar med lägre standard och säkerhet. Detta är också en faktor som styr långtradartrafiken till den smala väg 225.

Väg 225 kommer alltså inte att stängas av för tung genomfartstrafik. Stockholms Hamn har inte presenterat några fakta som stöder antagandet att den tunga trafiken kommer att upphöra på väg 225 år 2015. Vi förutsätter därför att Stockholms Hamn åläggs att presentera nya underlag som redovisar fortsatt tung trafik på väg 225 år 2015.

Lokalisering mitt i värdefull skärgårdsnatur

I underlaget påstår Stockholms Hamn att Norvikudden ligger i så gott som omedelbar anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB. Sanningen är att Norvik ligger mycket närmare orörd, värdefull skärgårdsnatur på bl.a. Himmelsö, Herrö och Yxlö.

Det planerade hamnområdet gränsar inte alls till raffinaderiet, även om tyvärr naturen genom åverkan som redan gjorts har skadats men med en alternativ användning av Norvik kan dessa sår i naturen åtgärdas.

Naturen förstörs

Två miljoner ton berg skall sprängas bort och 1 800 meter kaj anläggas. Hamnanläggningen kommer att ha en storskalighet som kommer att fördärva naturen och landskapet runt Norvik och förstöra skärgårdskaraktären i området totalt. Detta strider mot miljöbalkens 3 kap. 6 § om att stor hänsyn ska tas till naturen.

Allvarlig miljöpåverkan

I underlaget står det att Stockholms Hamn ”ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete”. Vidare står det att med en hamn i Norvik ”förutsätts miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen”. Detta stämmer inte heller eftersom den miljöpåverkan, som långtradartrafiken från en storhamn i Norvik kommer alstra, vida överstiger dagens miljöpåverkan. De dagliga lastbilstransporterna från hamnen beräknas till ca 1000 per dag. De förekommer inte idag. De kan befaras rulla på väg 225 till största delen, till Södertälje och vidare västerut. En väg som absolut inte är avsedd för denna trafik.

Hela södra skärgården påverkas allvarligt

Enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§ miljöbalken råder för kust- och skärgårdsområdet riksintresse för områdets samlade natur- och kulturvärden. Att anlägga en hamn av Norviks väldiga format i detta känsliga skärgårdsområde är helt i strid mot detta riksintresse.

En av de 16 nationella miljökvalitetsmålen som vi och kommande generationer ska efterleva lyder vidare ”Hav i balans samt levande kust och skärgård i Stockholms län”. Länsstyrelsen har gjort den bedömningen att detta miljömål kommer att bli mycket svårt att nå. Stockholms skärgård och havsområden är en unik tillgång för länet med sina cirka 30 000 öar. Men Östersjön är ett hav som är hårt drabbat av miljöproblem och Stockholms skärgård är fortfarande landets mest övergödda kust-

område. Även i den Kustplan som Nynäshamns kommun antagit tillsammans med Haninge kommun står det uttryckligen att skärgårdsnaturen måste bevaras. I miljökonsekvensbeskrivningen medger man också att "Anläggandet av hamnen medför att områdets karaktär förändras". Vilka miljökonsekvenser förändringarna får redogör man däremot inte för.

Klimatmålet

Miljömålet "Begränsad klimatpåverkan" innebär att transporterna måste minska, inte öka. På de senaste åren har utsläppen ökat kraftigt från den tunga lastbilstrafiken medan de minskat för biltrafiken! Till allra största delen kommer godstransporterna till och från Norvik ske med långtradare, vilket kommer att öka utsläppen utefter väg 73, 225 och 259 betydligt. På lång sikt är det inte hållbart med ett konsumtionssamhälle där produktionen sker långt ifrån konsumenten. Koldioxidhalt och kommande bränslebrist är faktorer som påverkas.

Luftföroreningar

Transporterna till och från hamnen kommer att medföra ett ökat transportarbete enligt "Samrådsunderlaget" med ökade luftföroreningar till följd. Hur stora dessa kommer att bli vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte. Erfarenheter från andra hamnar visar dock att fartygen när de ligger i hamnen hela tiden måste ha sina dieselmotorer igång för att klara elförsörjningen ombord. Lastning och lossning av fartygen görs av kranar och truckar. Transporterna till och från hamnen kommer vidare till största delen ske med långtradare. Både fartygen, arbetsmaskinerna i hamnen och långtradarna alstrar avsevärda utsläpp av bl.a. kolväten, svaveloxider, koldioxid och partiklar.

Vattenföroreningar

Alla vikar norr om Norvik är viktiga lekplatser för stora mängder fisk bl.a. sik och strömming. Enligt "Samrådsunderlaget" ska vattnen runt Norvik muddras. Våldiga krossmassor kommer även att användas som utfyllnad runt det tilltänkta hamnområdet. Detta kommer att förstöra bottenarna för all framtid och försämra vattenkvaliteten betydligt.

Ökat buller

Det ökade transportarbetet medför även ökat buller enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Bullerstörningarna kommer emellertid enligt våra erfarenheter av tidigare stora utbyggnadsprojekt i Stockholmsregionen att bli avsevärt större och mer utbredda än de som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. En ordentlig bullerutredning bör därför tas fram som inte bara visar de lokala effekterna! Sanningen är att en av de mest påtagliga miljöeffekterna som uppstår direkt eller indirekt av hamnverksamhet är buller. Buller kommer att uppstå både när hamnen byggs och när storhamnen sedan är i drift kommer både verksamheten i hamnen och transporterna till och från den att lägga en tung bullermatta över den nordöstra delen av Nynäshamn kommun och södra delen av Stockholms skärgård.

Riksintressen hotas

Enligt ”Samrådsunderlaget” finns inga utpekade regionala och kommunala intressen för naturmiljö, kulturmiljö eller friluftsliv. Detta stämmer inte! Hela den yttre skärgården i Stockholms län är av riksintresse för naturvården och stora delar av den yttre skärgården i Nynäshamns kommun är av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Att själva Norvikområdet inte längre gör det, beror på alla de bergsmassor som dumpats där. I generationer har människor på öarna runt omkring använt Norvik, dess vatten och stränder för bad, rekreation och fiske. En stor hamnanläggning kommer också att allvarligt påverka vattnet och stränderna runt de kringliggande öarna.

För hela området gäller också att det är av riksintresse för högexploaterad kust, vilket innebär att området ingår i kust- och skärgårdsområde som är av riksintresse enligt 4 kap. 4 § miljöbalken. Riksintresset innebär att särskild hänsyn ska tas till turismens och friluftslivets intressen vid tillåtlighetsprövningar av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön! Hur detta ska ske runt Norvik står det ingenting om i ”Samrådsunderlaget”.

Fisket drabbas hårt

I samband med att hamnen anläggs kommer en omfattande muddring av farleden till hamnområdet att ske, vilket kraftigt kommer att påverka områden av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § Miljöbalken. Alla vikar norr om Norvik är viktiga lekplatser för stora mängder fisk bl.a. sik och strömning. De bergssprängningar under vattnet som ska göras och som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen kommer att helt slå ut dessa lekplatser. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen ska vidare 1,1 miljoner kubikmeter muddringsmassa tippas på annat ställe i detta känsliga skärgårdsområde till ytterligare allvarligt förfång för fiskebeståndet och havsmiljön.

Friluftslivet drabbas allvarligt

En utbyggnad av Norvik innebär vidare att det rörliga friluftslivet norr om Nynäshamn kommer att drabbas hårt. De fina stränderna klipporna längs Yxlö, Herrö och Himmelsö kommer inte längre att kunna användas för bad och rekreation. Fritids- och yrkesfiskare kommer att förlora fina fiskevattnen nära Norvik. En utbyggnad av Norvik strider därför även mot miljöbalken 3 kap. 6 § om att stor hänsyn ska tas till friluftslivet.

Kulturhistoriskt intressanta miljöer förstörs

Norvikområdet har också ett stort kulturhistoriskt intresse. I Norvikområdet finns tre kulturhistoriskt intressanta/värdefulla torp med bl.a. ett av Nynäshamns äldsta hus. Sydväst om Norvik finns vidare en stenåldersboplats och på 1600-talet var bl.a. stora delar av den svenska örlogsflottan vintertid förlagd till Norvik och omgivande fjärdar. En grundlig marinarkeologisk undersökning (liknande den som nyligen gjorts i Riddarflärden inför byggandet av Citytunneln) måste därför snarast göras.

Negativ samhällsnytta

Varken i ”Att hamna rätt” eller i det aktuella ”samrådsunderlaget” finns det något om vilken samhällsnytta en storhamn i Norvik skulle medföra. Sanningen är att samhällsnyttan skulle bli negativ, eftersom transportarbetet till lands ökar och en alternativ, mer samhällsnyttig användning av Norvikområdet förhindras.

Alternativbeskrivning saknas

I miljökonsekvensbeskrivningen för hamnverksamheten finns ett kort resonemang inledningsvis kring alternativa lokaliseringar. Kapellskär avfärdas med att ”idag saknas kajläge och utrustning för att kunna ta emot containerfartyg”. Det är kanske ett märkligt argument med tanke på att det ju i hösta grad gäller även för Norvik. Är förutsättningarna sådana att det vore uteslutet att bygga ut hamnen även för containerfartyg? Likaså avfärdas Västerås/Köping, Kapellskär, Stockholm och Södertälje förutsättningar att ta emot vad man bedömer som tillräckligt stora fartyg. Särskilt anmärkningsvärt är att Norrköping och Oxelösund avfärdas som alternativ eftersom de i huvudsak bedöms uppfylla förutsättningarna när det gäller själva hamnen. De ligger längre från Stockholm, men har å andra sidan utbyggd järnväg och motorväg, till skillnad från Norvik. Konsekvenserna av åtminstone alternativen Oxelösund och Norrköping vore ytterst relevant att jämföra med de sammanlagda direkta och indirekta effekterna av en etablering vid Norvik. Dessa borde framgå i miljökonsekvensbeskrivningen.

Nollalternativ saknas

Enligt miljöbalken ska ett nollalternativ redovisas. Men enligt beskrivningen i miljökonsekvensbeskrivningen finns det inget nollalternativ, vilket är fel. Det är klart att flera ostkusthamnar, bl.a. Södertälje, Oxelösund och Norrköping, som ligger strategiskt bra till vad gäller både transporter till land och till sjöss, redan idag kan ta emot och distribuera de godsmängder som Norvik är tänkt att generera. Det finns vidare ur transportsynpunkt många fördelar med att sprida container och roro-trafiken till flera hamnar, bl.a. kortare transporter till konsumenterna.

Invänta den nationella hamnutredningen!

Vi anser att en framtida etablering av en storhamn i Norvik måste sättas in i ett storregionalt och nationellt perspektiv. Stockholms hamn bör invänta och ta del av den nationella hamnutredning som regeringens utredningsman Bengt-Owe Birgersson skall lämna till regeringen senast den 1 oktober 2007.

Starta en alternativplanering av Norvik

Vi anser att Norvik – detta vackra och attraktiva område måste omplaneras från att vara avsett för tung industri till ett område som lockar till sig boende, turister och småföretagare. Ett antal tidigare fiaskoprojekt i detta område visar att tung industri (som hamnverksamhet är exempel på) inte är lämplig att anlägga i ett känsligt skärgårdsområde som Norvik. Byggandet av en storhamn i Norvik mitt i Stockholms södra skärgård är också olagligt enligt miljöbalken och går tvärs emot flera av de 16 nationella miljömålen. Aktuella erfarenheter och remissvaren på ”Att hamna rätt” visar också att en storhamn som Norvik inte skapar särskilt många arbetstillfällen. Kommunen skulle få betydligt fler om man satsar på småföretag som båtvarv, äventyrscenters och andra servicenäringar som har anknytning till skärgården och det rörliga friluftslivet. Planeringen av Norvik som storhamn kostar många miljoner och blockerar en alternativ planering av Norvikområdet.

Enligt de planer som presenterats i förslaget till hamnstrategi för Stockholm ”Att hamna rätt” ska Norvik bli 10 gånger större än den nuvarande hamnverksamheten i Stockholm. Av tidigare remissvar framgår det klart 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.

Hela utgångspunkten för förslaget om en storhamn i Norvik är således bevisat grovt felaktig. Det kommer inte att bli en storhamn i Norvik, eftersom trafik- och godsunderlaget saknas och därmed förutsättningarna för lönsam drift. Det enda man kan åstadkomma är en förstörd miljö med ödsliga, kilometerlånga kajer och stora upplag av rostiga containrar.

Av dessa allvarliga invändningar och ovannämnda skäl är det också viktigt att miljödomstolen inte ger Stockholms Hamn något verkställighetsförordnande eller igångsättningsmedgivande vad gäller Norvik förrän miljödomstolen har fattat sitt beslut.

Vår slutsats är att vidareplaneringen av hamnen i Norvik omedelbart måste avbrytas och att Stockholms Hamn istället satsar på ett aktivt samarbete mellan olika hamnar i Mellansverige.

Carl Lindstrand, ägare till fastigheten Yxlö 3:55 (aktbil 167)

Han har anført i huvudsak detsamma som Åke och Anette Jansson, ägare till fastigheten Yxlö 3:15 (aktbil 162).

Wik-Inn Marina AB m.fl., ägare till fastigheterna Yxlö 3:52 m.fl. (aktbil 169)

Yrkanden

De yrkar att ansökan ska avslås och att den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas samt att frågan om tillåtligheten inte ska avgöras i deldom.

Omständigheter m.m.

Ägandeförhållanden och verksamheter

Mats Wikström äger fastigheten Yxlö 3:52 och är huvudägare till företaget Wik-Inn Marina som äger fastigheten Yxlö 3:50 och Himmelsö 1:6. Ulf Holm äger fastigheterna Lund 1:3 respektive 1:4 och upplåter genom avtal delar av dessa till de av honom helägda bolaget Ulf Holm Sjökonsult.

Ulf Holm Sjökonsult bedriver i huvudsak verksamhet bestående av besiktningar, arbete med farleder och sjötransport samt uthyrning av båtplatser. Andra båtplatser är idag cirka 100 stycken.

Wik-Inn Marina bedriver varvs- och entreprenadverksamhet. I korthet består verksamheten av tillhandahållande av båtplatser, vinterförvaring samt service och reparationer av båtar. Antalet båtplatser är idag cirka 200 stycken men det finns tillstånd till cirka 700 stycken. Bolaget har nio anställda.

Wik-Inn Marina har under de senaste åren investerat betydande belopp i att utveckla det av bolaget ägda varvsområdet och har planerat för en expansion de närmaste åren. Vidare har Wik-Inn Marina ingått avtal med H.G. Byggfrakt AB vilket innebär att Wik-Inn Marina till H.G. Byggfrakt AB upplåtit markområde på Himmelsö 1:6 varför de också kan komma att drabbas av ett eventuellt tillstånd.

Under högsäsong, det vill säga från slutet av maj till slutet av augusti, bedömer mina huvudmän att det totala antalet båtrörelser vid deras anläggningar är cirka 300-500 stycken/dag och merparten av de båtar som besöker eller angör anläggningarna passerar Norvikudden, det område som nu är angiven som ny hamnområdesgräns. Vidare tillkommer det fritidsbåtstrafik såväl i Yxlö kanal som i Vidbyfjärden norrut. Mina huvudmän uppskattar denna trafik i vart fall till några hundratals per dag. Totalt finns det under högsäsong cirka 500-700 rörelser per dag i detta område.

Samrådsredogörelse

Det anges i tillståndsansökan att samråd skett med berörda. Mina huvudmän har deltagit i dessa samråd men jag kan dock inte finna någon redovisning av de synpunkter som de framfört när det gäller den aktuella hamnanläggningens påverkan på deras verksamheter.

Inte heller den trafik som mina huvudmäns verksamheter genererar genom det planerade hamnområdet har redovisats eller belysts trots att detta framförts som ett stort problem vid samrådet. Det skall även noteras att det utöver den trafik som de verksamheter som mina huvudmän bedriver genereras en omfattande trafik genom Yxlö kanal m.m. som inte heller närmare analyserats.

Avgränsningar av miljöeffekter

När det gäller avgränsning av miljöeffekter, såsom angivits i miljökonsekvensbeskrivningen, kan konstateras att den inte omfattar området där Wik-Inn Marina och Ulf Holm Sjökonsult bedriver sin verksamhet. Wik-Inn Marina bedriver sin verksamhet i Torsviken och Ulf Holm Sjökonsult i sundet mellan fastlandet och Him-

melsö vid Himmelsöbron. Börjar man studera förhållandena på kartskissen i miljökonsekvensbeskrivningen synes det märkligt att man kan dra slutsatser om att inte själva vikområdet kommer att drabbas i vart fall under anläggningsarbetena i vattnet eftersom strömriktningen i huvudsak är in i viken, dvs sydvästlig. På samma sätt förhåller det sig med av Ulf Holm Sjökonsult bedrivna verksamhet vid sundet.

Wik-Inn Marina har en helt annan uppfattning om miljöeffekten för Torsviken och befarar att hamnverksamheten i mycket större omfattning kommer att påverka området i viken än vad sökanden har angivit. Det går också att konstatera att Wik-Inn Marina har sin verksamhet belägen cirka 1000 meter ifrån hamnanläggningen i ett område som är beläget i utsatt vindriktning och där vattnet endast via en mindre förbindelse har möjlighet att lämna Torsviken norrut. Detta förhållande bör redovisas i tillståndsansökan. Vidare är det svårt att förstå hur de muddermassor som beräknas hamna i Torsviken skall kunna avlägsnas utan mekanisk hjälp.

Anläggningsarbete vid utbyggnad av hamn

För det fall att tillståndsansökan medges är vi av uppfattningen att det vore bättre om det som angivits som utbyggnadsetapp 3 görs i ett tidigare skede än det angivna, förslagsvis i samband med att etapp 1 utföres. Skälet till detta är att det arbete som skall utföras och som påverkar vattnet in mot Torsviken och Vidbyfjärden påverkar mer känsliga naturvärden och det är därför angeläget att uppförandetiden görs så kort som möjligt.

Vattenverksamhet

Vi är av den uppfattningen att det nu aktuella hamnområdet på land är mer förorenat än vad som angivits i tillståndsansökan. Grunden för detta påstående är att mina huvudmän som har varit yrkesverksamma i det aktuella området sedan tidigt åttiotal vet att det tidigare förekommit diskussioner om att utvidga oljehamnen, men att detta inte bedömts lämpligt i riktning mot Norvikudden då dessa jordmassor varit förorenade och att det i samband med en eventuell exploatering funnits risk för betydande urlakning av skadliga ämnen ur jordmassorna.

Planerad verksamhet

Som tidigare redovisats så saknas det i den här delen överhuvudtaget en redovisning av den mycket omfattande trafiken av fritidsbåtar som finns i området och då i synnerhet de båtar som angör vår verksamhet. Antalet båtplatser för Wik-Inn Marina är 200 stycken och för Ulf Holm Konsult 100 stycken och till detta kommer en omfattande service och reparationsverksamhet. Wik-Inn Marina har till exempel långtgående kontraktuella åtaganden när det gäller reparationsverksamhet. Det saknas också en redovisning av hur fritidssjöfarten och yrkessjöfarten skall kunna samordnas i det trånga sundet mellan Låsudden och hamnen. Fullt utbyggd innebär det att det årligen skall ske ungefär 5 000 hamnrörelser för yrkessjöfarten samt ett betydligt större antal rörelser för fritidssjöfarten. Därtill kommer att, såsom det får förstås, att vid antingen angörande eller när båtarna lämnar kaj kommer dessa vara tvungna att vända i sundet. Sundet är cirka trehundrafemtio meter och hamnen skall vara dimensionerad för fartyg som är upp till trehundra meter. Dessa fartyg kommer enligt vår uppfattning regelmässigt behöva assistans i samband med anlöpen. Såsom tillståndsansökan uppfattas har det angivits att båtar skall kunna vända för egen maskin i vindar upp till 8 m/s men med hänsyn till det begränsade manöverutrymmet i viken ifrågasätts den uppgiften. Vi har den uppfattningen att de aktuella fartygen endast kan vända för egen maskin i betydligt lägre vind. I samband därmed kommer det att uppstå en helt annan påverkan på miljön i vattenområdet men också en helt annan bullerpåverkan när de större fartygen skall vändas i sundet, inte minst då vinden är frisk. Det finns inte heller redovisat hur vändning skall ske alla de dagar då vinden är starkare och vilken effekt detta då får på den omkringliggande miljön.

Alternativa placeringar

I korthet kan det konstateras att miljökonsekvensbeskrivningen utesluter en del andra alternativa placeringar av hamnen utan att närmare precisera grunderna för detta. Vidare utesluts även befintliga hamnanläggningar utan närmare genomgång vilket ur miljöhänseende förefaller märkligt. I ett längre perspektiv blir de spårbundna transporterna från en eventuell hamn allt viktigare och då betyder inte en något längre transportsträcka så mycket för den totala miljöpåverkan.

Bland annat anges att Gävle hamn inte är tillräckligt djup för framtida containerfartyg. Men i tillståndsansökan om trafiken till Norvikhamnen anges ingen anpassning till framtida containerfartyg utan tvärtom beräknar man anlöp med mindre containerfartyg. Det redovisas inte om det är möjligt att muddra eller inte muddra och även om farleden inte är isbelagd så torde det vara ett idag mindre problem. När det gäller hamnarna i Oxelösund och i Norrköping kan man konstatera att i ett framtida perspektiv borde transporter i huvudsak ske på järnväg och skillnaden mellan Oxelösund och Norvikudden i förhållande till Stockholm Årsta är inte så omfattande att detta bör eliminera hamnen i Oxelösund enbart på avståndsfrågan. I sådant fall vore det bättre att bygga hamnen ännu närmare Stockholm. I detta sammanhang finns det anledning att nämna att Oxelösund också ingivit tillståndsansökan om att utvidga sin hamn genom att uppföra ett helt nytt hamnområde i anslutning till det befintliga. Inte heller detta förhållande redovisas i aktuell miljökonsekvensbeskrivning och hur detta påverkar nu aktuell tillståndsansökan. Det noteras även att frågan om hur den gasterminal för flytande natur- eller fosilgas som skall byggas i nära anslutning till hamnen kan komma att påverka lämpligheten av den nu planerade hamnetableringen inte berörs.

När det gäller etableringen av hamn i Norvikudden så är det en stor etablering och som för mycket lång tid kommer att påverka miljön runtomkring Nynäshamn. Det har därför funnits skäl menar mina huvudmän att mer noggrant redovisa olika alternativa placeringar men i stället har sökanden valt att göra en mycket rapsodisk redovisning som med hänsyn till den stora etablering det nu är frågan om inte tillför något i sak.

Strömförhållandena

När det gäller strömförhållandena så är det inte bara Norvikfjärden som är intressant utan även Yxlö kanal, Torsviken samt Lundaströmmar. Vi som har våra verksamheter till Lundaströmmar och Torsviken har uppfattningen att strömmarna i huvudsak går i sydvästlig riktning. Vidare kan konstateras att utredningen endast utrett strömförhållande söder om och i hamnområdet och därav dragit slutsatser om hur dessa förhållanden är norr om hamnområdet. Det betyder att när det gäller området norr

om hamnområdet är det fråga om antaganden och detta kan icke vara acceptabelt och uppfyller inte de krav som kan ställas på en miljökonsekvensbesk avseende en sådan stor byggnation som tillståndsansökan avser. Det är viktigt att tillståndsansökan i denna del kompletteras så att domstolen kan bedöma de faktiska förhållandena.

Buller

Den redovisning som finns redovisar bara det momentana ljudet. Den aktuella hamnanläggningen anläggs i en i övrigt naturskön miljö där det under större delar av året blåser sydliga till västliga vindar vilket kommer att medföra en mycket mer uttalad bullerpåverkan än som angivits i tillståndsansökan jämte bilagor. Det är viktigt att bullerutredningen kompletteras i denna del så att domstolen kan bedöma den faktiska påverkan, inte den teoretiska.

Muddermassor

Det redovisas i tillståndsansökan att muddermassorna är cirka 1,1 miljoner efter svällning. Det redovisas emellertid inte att sprängningen av cirka 130 000 kubikmeter fast berg ger upphov till en betydligt större mängd sprängsten, kanske den dubbla volymen. Vidare saknas det även här utredning om strömförhållanden norr om hamnområdet i enlighet med det ovan redovisade. Vi har uppfattningen att strömmen varierar kraftigt vilket betyder att effekten av de rester av muddermassorna som sprids med strömmen kan vara mycket större eftersom strömmen inte är något som beaktas under uppförandet. Under ogynnsamma förhållanden kan alltså mycket stora muddermassor tränga in Torsviken och torde inte kunna avlägsnas utan mekanisk hjälp. Det är viktigt att såväl max- som minvärden redovisas och på vilket detta påverkar muddermassornas utbredning. Det är viktigt att tillståndsansökan i denna del kompletteras så att domstolen kan bedöma den faktiska påverkan av naturen av den stora mängden muddermassor.

Allmänt om miljöeffekter

Det är svårt att se hur effekten av att byggnationen kommer att pågå under 10-15 år har beaktats när det gäller bedömningen av miljökonsekvenser för området. Det

saknas även i denna del en faktisk redovisning av påverkan beroende på utbyggnadstakt m.m. Vidare finns det inte redovisat de återkommande anlöpens påverkan på miljön och hur stora vattenrörelser det blir i samband med vändningarna i sundet.

Särskilt om sjösäkerhetsaspekter

Utredningen, miljökonsekvensbeskrivningen samt tillståndsansökan saknar helt redovisning hur den tillkommande yrkessjötrafiken skall kunna fungera ihop med befintlig fritidssjöfart. Detta förhållande är helt nödvändigt för mina huvudmäns verksamheter eftersom möjligheten att nå fritt vatten är av avgörande betydelse för dem.

Av redovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen framgår följande. Sundet mellan Norvikudden och Låsudden samt Herrö är cirka 350 meter. I tillståndsansökan har det uppgivits att typfartygen utgörs av containerfartyg med 217 meters längd samt Rorofartyg med samma längd. Djupgåendet är angivet till 12 meter för containerfartyget samt 7 meter för Rorofartyget samt bredden till 32 meter respektive 30,5 meter. Enligt vår uppfattning är flera av de containerfartyg som skall trafikera hamnen över 250 meter. Tanken är att fartygen skall kunna manövrera själva upp intill en vindstyrka till 8 meter per sekund.

Det saknas också i utredningen redovisning av hur de utsläpp av verksamhet av denna art för med sig skall kunna hanteras, exempel vid mindre olyckor och utsläpp. Redan nu kan konstateras att den hamnverksamhet som bedrivs söder om den nu planerade hamnen då och då ger upphov till miljöstörningar i form av olika typer av utsläpp, det senaste hösten 2006.

Såsom det tidigare redovisats är det frågan om ett mycket stort antal båtar och fartyg som skall samordnas i det trånga sundet och tar man bort helger och nattanlöp är det svårt att förstå hur det med beaktande av nödvändiga säkerhetskrav skall kunna vara möjligt. Adderar jag därtill dagar med kraftig blåst blir det än svårare att förstå hur detta skall kunna fungera i praktiken, exempelvis vid vändning av fartygen i sundet.

Anlöpande fartygs användande av el

Det har angivits i tillståndsansökan att s.k. intern el skall användas men det finns inget krav att landbaserad el skall användas utan det är troligare att fartygen vid deras korta tid i hamnen kommer att använda sina dieseldrivna elverk.

Framtida utveckling

I tillståndsansökan har det inte beaktats att den framtida sjöfarten kommer att kräva anlöp för större fartyg, i annat fall kommer der att krävas omlastning i större utsträckning. Med beaktande av de geografiska förhållandena är det svårt att se hur hamnen skall kunna möta en sådan framtida efterfrågan, och det är en stor brist i den bakomliggande analysen. Idag finns det behov av hamnar som regelbundet kan ta emot containerfartyg som är mer än 300 meter, hur ser det behovet ut om tio femton år. Denna analys saknas i tillståndsansökan jämte miljökonsekvensbeskrivningen.

Sammanfattning i tillståndsfrågan

Tillståndsansökan jämte bilagor är mycket ambitiösa och omfångsrika, men vi menar mot det ovan anförda att tillståndsansökan i nuvarande skick inte kan läggas till grund för ett tillstånd i enlighet med det framförda yrkandet. Det är viktigt att domstolen har ett fullständigt material vid sin prövning och så är inte fallet.

Det är till exempel mycket svårt hur sökanden mot bakgrund av det ovan framförda i tillståndsansökan kan ange att ”Arbetena i vatten medför viss grumling som dock förväntas blir snabbt övergående (...) Påverkan på sjöfart samt enskilda intressen bedöms inte uppkomma”.

Denna slutsats synes vara helt felaktig, den aktuella hamnanläggningen påverkar sjöfarten i högsta grad och det finns enligt vår uppfattning en uppenbar risk att våra verksamheter helt slås ut.

Vidare finns det enligt vår uppfattning tveksamheter i tillståndsansökan av mer formella skäl. Exempelvis anges att Kammarkollegiets medgivande begärts och

enligt vår uppfattning finns det ingen rådighet innan sådant medgivande erhållits. Vidare anges att ny detaljplan förväntas under år 2007. Detta torde medföra att tillståndsansökan i nuläget möter hinder på grund av bristande planöverensstämmelse, och detta torde medföra att inget igångsättningstillstånd kan erhållas. Vidare är det generella påståendet att någon skada eller olägenhet inte uppkommer och att det därför inte finns några sakägare svårt att förstå eftersom det är att underskatta den omgivningspåverkan som en ny stor hamn ger upphov till. På samma sätt är det med påståendet att sökanden inte kan välja någon annan lokalisering.

Detta medför att den av sökanden redovisade miljökonsekvensbeskrivningen inte är fullständig och att bristerna är sådana att den inte kan läggas till grund för domstolens prövning i målet.

Fråga om skadestånd

Av redogörelsen ovan framgår att om Miljödomstolen beviljar sökanden tillstånd enligt tillståndsansökan och jämlikt de framställda yrkandena kommer detta att vara förödande för vår verksamhet och jag bedömer att det är en uppenbar risk för att verksamheten kommer att få avvecklas.

Skadeberäkningen kommer då att ha olika alternativa utfall beroende på vilken begränsning den aktuella fartygstrafiken kommer att ha. En sådan skadeberäkning är mycket omfattande och kostnadskrävande så det finns anledning att denna görs i samråd med sökanden för att om möjligt uppnå konsensus i de grundläggande principerna för en sådan beräkning.

Catharina Söderbergh m.fl., ägare till fastigheten N. Skeppsholmen 1:4 (aktbil 172)

De har hänvisat till samma yttrande som Hans Åhlund, ägare till fastigheten Yxlö 3:54 (aktbil 166)

Kristina Tönnessen Hellgren och Mårten Hellgren (aktbil 173)

De har i allt väsentligt anfört detsamma som Caroline Ankarcrona

Anna och Börje Josephsson (aktbil 175)

I och med en etablering av en storhamn i Norvik kommer inte bara sjö utan också landtransporterna naturligt att öka. I denna text kommer vi att beröra järnvägsbuller och helt lämna buller från motor- och landvägar.

Vi har tre fastigheter strax norr om Ösmo: Prästtorpet 1:2, 1:3 och 1:4. Redan i dag är buller från pendeltågstrafiken störande vilket vi, efter att ha införskaffat mer kunskaper, överväger att inkomma med en skrivelse till SL om. Samtliga fastigheter är avsedda för permanentboende. Vi är oroliga för att de redan höga bullernivåerna som uppkommer vid passage av tåg kommer att bli mer frekventa. Vi är även oroliga för att dessa passager kommer att ske under alla dygnets timmar, vilket kommer att innebära en avsevärd förändring om vi ser till hur pendeltågen idag trafikerar sträckan (dag och kvällstid).

Om Norviks hamn byggs och man därmed leder godstrafik på Nynäsbanan är det helt nödvändigt att gedigen bullersanering utförs på Nynäsbanan, då frekvensen av tåg/godstrafik kommer att öka markant mot nuvarande användning. I vårt fall bedömer vi att en sträcka om minst en kilometer på den östliga sidan av banan berörs. Vi vill även framhålla att området både söder och norr om våra fastigheter i en framtid kan vara lämpliga för byggnation då kommunalt VA, som är lätt att ansluta till, redan går över markerna.

Som fastighetsägare till Prästtorpet 1:2, 1:3 och 1:4 yrkar vi härmed på att det vid en eventuell etablering av Norviks hamn kommer att ske en bullersanering längs sträckan som berör dessa fastigheter.

Vidare föreslår vi att det i anslutning till dagens icke planskiljda järnvägsövergång anläggs en gångtunnel under banvallen, detta för främjandet av det rörliga friluftslivet. I och med ett ökat antal spårbundna passager ökar även järnvägens barriär med minskad framkomlighet/säkerhet som följd. Passagen över järnvägsspåret används idag relativt frekvent av folk som vandrar, löper och rider på stigarna runt sjön Muskan och som vill ta sig till Överfors by och vidare samt av byborna i Överfors

bland annat för att ta sig till Muskan för bad och vinteraktiviteter. Den enda motordrivna trafik som är tillåten är de jord- och skogsbruksmaskiner som brukar ägorna mellan järnvägen och Muskan. Denna trafik är mycket ringa och vi föreslår att denna trafik även i fortsättningen nyttjar befintlig övergång. En bevakad järnvägsövergång med ljudsignaler eller att tågen måste signalera vid övergången vore förödande ur bullerhänseende.

Sten Heckscher m fl. (aktbil 180)

Yrkanden

Våra huvudmän framställer följande yrkanden i målet.

- a. att Stockholms Hamn AB:s tillståndsansökan avslås;
- b. att yrkandet om byggnadsdom enligt 22 kap. 22 § miljöbalken avslås; och
- c. att den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen inte godkänns.

För det fall miljödomstolen lämnar tillstånd till den planerade verksamheten yrkar våra huvudmän:

- d. att stränga försiktighetsmått föreskrivs för att hindra skador och olägenheter för våra huvudmän och miljön;
- e. att yrkandet om verkställighetsförordnande lämnas utan bifall; och
- f. att tiden för anmälan av anspråk på oförutsedd skada bestäms till 20 år från utgången av arbetstiden.

Våra huvudmän yrkar ersättning för rättegångskostnader med belopp som anges senare.

Våra huvudmän förbehåller sig rätten att senare framställa anspråk på ersättning för den skada som den planerade vattenverksamheten ger upphov till.

Våra huvudmän

Våra huvudmän äger fastigheter avsedda för permanent- och fritidsboende på öarna Yxlö och Herrön, strax norr om Norvikudden utmed Yxlö kanal. Avståndet från fastigheterna till det planerade hamnområdet uppgår till mellan 1,5 och 2,5 km. Flera av våra huvudmän har avsaltningsanläggningar installerade vid sina fastigheter.

Stockholms Hamn AB gör i ansökan gällande att det inte skulle finnas några sakägare i målet, eftersom någon skada eller olägenhet inte uppkommer genom de ansökta åtgärderna. Våra huvudmän bestrider detta och hävdar att de är parter i målet såväl vad gäller den miljöfarliga verksamheten som vattenverksamheten. Rätten att vara part tillkommer varje person som kan tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom den verksamhet för vilken tillstånd söks, om risken för skada eller olägenhet rör ett av rättsordningen skyddat intresse och inte är enbart teoretisk eller helt obetydlig, se t.ex. NJA 2004 s. 590 I och II. En generös tillämpning av miljöbalkens sakägarbegrepp är avsedd.

Den verksamhet som Stockholms Hamn AB planerar vid Norvik är av mycket stor omfattning, ca 40 gånger större än företagets nuvarande hamnverksamhet i Stockholm. Bara byggfasen för den nya anläggningen kommer att pågå i tio år och innefatta utfyllnader, schaktning, muddring, sprängning, pålning samt påverkan på grundvatten. Den efterföljande hamnverksamheten kommer att bedrivas vid en 1 800 meter lång kaj med upp till 16 meters vattendjup. Verksamheten kommer att omfatta upp till 2 375 årliga anlöp med stora fartyg (vissa över 200 m långa och 30 m breda). Vid hamnen kommer årligen att hanteras ca 10 miljoner ton gods.

Det korta avståndet från verksamhetsområdet till våra huvudmäns fastigheter gör det uppenbart att våra huvudmän kommer att utsättas för skada och olägenhet av den planerade verksamheten. Exempel på skada och olägenhet som anges i miljökonsekvensbeskrivningen utgörs av grumling av vattenområde, buller, vibrationer och förfulad landskapsbild.

Våra huvudmäns inställning

Norvikudden är inte bästa plats för den sökta verksamheten.

Våra huvudmän hävdar att den valda lokaliseringen till Norvikudden inte uppfyller miljöbalkens krav på att bästa plats ska väljas för en miljöpåverkande verksamhet.

Redan på denna grund ska Stockholms Hamn AB:s ansökan avslås.

Norvikudden med närområde är en del av Stockholms skärgård och av riksintresse för turismen och friluftslivet enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Diskussioner pågår enligt uppgift att Stockholms skärgård i sin helhet ska föras upp på FN:s världsarvslista. Norvikområdet används som rekreationsområde och för fritidsfiske både av permanent- och fritidsboende i närheten och tillfälliga besökare. Säl förekommer i området och stora mängder fåglar rastar eller häckar i området, t.ex. på ön Yxlö. Här finns gott om sjöfågel, såsom ejder och häger, men också stora rovfåglar som havsörn och fiskgjuse.

Norvikfjärden är vidare av riksintresse för yrkesfisket. Fiskbeståndet i fjärden är gott och vid provfiske sensommaren 2006 fångades 17 olika fiskarter, såsom strömming, abborre, gös, skrubbskädda, öring och torsk. I fjärden och dess närområde finns lekplatser för bl.a. sik, piggvar, gös, abborre och gädda. Ett omfattande lekområde för gös finns exempelvis precis norr om det planerade hamnområdet.

Det torde vara notoriskt att Östersjön i många avseenden är hårt ansatt miljömässigt och har svårt att tåla ytterligare angrepp, vilket självfallet ska vägas in vid tillåtlighetsbedömningen. Stockholms Hamn AB gör självt bedömningen att flera miljömål inte uppnås, t.ex. ett rikt växt- och djurliv, hav i balans och att förlusten av den biologiska mångfalden ska hejdas. Denna bedömning har utlöst stor oro hos våra huvudmän.

Norvikfjärden ekologiska status är god med en bottenfauna av hög kvalitet. Vattenomsättningen och syreförhållandena är goda och det förekommer inga döda bottnar. Lokaler med ovanliga ålgräsängar växer i området. Föroreningshalterna i luft, sediment och vatten är låga vid Norvikudden och dess omgivningar.

Vegetationen i området är typisk för de södra delarna av Stockholms skärgård. Inom det planerade hamnområdet har två nyckelbiotoper och ett naturvärdesobjekt identifierats. I området har påträffats 12 rödlistade arter, varav två är klassade som ”sårbara”. Ett lövskogs- och våtmarksområde med mycket höga/höga naturvärden finns väster om Alhagens våtmark. Öarna Yxlö, Herrön och Himmelsö, som ligger i direkt anslutning till hamnområdet, har också identifierats som områden med höga naturvärden.

De naturliga miljöerna som finns i dag inom Norvikudden kommer att ersättas av ett industriellt hamnområde. Som Stockholms Hamn AB själv angett kommer konsekvenserna av detta att bli betydande. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att den planerade verksamheten kommer att orsaka allvarliga och irreparabla miljöeffekter på Norvikudden och dess närområden. Intrånget i riksintressena för turismen, friluftslivet och yrkesfisket är uppenbart och påtagligt och riksintressena har inte särskilt beaktats av Stockholms Hamn AB.

Under byggfasen kommer ca 850 000 m³ bottenmaterial i Norvikfjärden att sprängas och muddras bort vilket kommer att medföra en omfattande grumling på flera kilometers avstånd från Norvikudden, inkluderande våra huvudmäns fastigheter. Här kan noteras att Stockholms Hamn AB:s bedömning om påverkansområdet för sedimentspridning utgår från en vindhastighet om 2 m/s. Sådana lugna vindförhållanden råder sällan i området, vilket innebär att det faktiska påverkansområdet kommer att vara betydligt större.

Våra huvudmän befarar att stora områden i anslutning till Norvikudden kommer att förstöras på naturvärden och mista habitat. Ålgräsängar och övrig bottenfauna, liksom lekområden för fisk, kommer att slås ut. Detta innebär att hela fiskbestånd kan påverkas negativt.

Framför allt yngre fiskindivider är känsliga för grumling. En påverkan på födotillgången längre ner i näringskedjan påverkar naturligtvis också arter högre upp i näringskedjan, t.ex. sälar, sjöfåglar och större rovfåglar. Eftersom byggfasen, och där-

igenom grumlingen, kommer att pågå under en tid av tio år bör skadorna på bottenvegetationen och djurlivet betraktas som permanenta. Stockholms Hamn AB:s egen undersökning framhåller vidare att ”Yxlö kanal och Torsviken [...] består av vegetation och fauna som möjligtvis kan tåla en högre sedimentnärvaro orsakad av muddringsarbetena”. Detta uttalande ter sig äventyrligt och visar på brister i miljökonsekvensbeskrivningen.

Det är inte bara grumlingen som kommer att orsaka skador på det biologiska livet i Norvikfjärden. Genom muddringsarbetena kommer bottentopografin, och därigenom de goda syreförhållandena i fjärden, att förändras. Bottenytan blir utjämnad och erbjuder inte längre lä för strömmar. Vidare försvinner naturliga gömslen och skydd för fisken.

Enligt Stockholms Hamn AB:s ansökan kommer ca 2 800 000 m³ sprängstenmassor att sprängas ut på land och i havet under byggfasen. Förutom grumling och omfattande buller i omgivningen kommer tryckvågor från undervattenssprängningar att slå ut stora mängder fisk. Vidare kan sälar komma att ta skada och dö samt fåglar komma att skrämmas bort från sina nuvarande födosöksplatser. Vegetationen i de identifierade nyckelbiotoperna och naturvärdesobjekten kommer troligen att försvinna helt. Flera sårbara och sällsynta arter kommer därigenom också att försvinna.

Den planerade verksamheten kommer också att medföra oacceptabla störningar för närboende, däribland våra huvudmän. Byggfasen kommer att medföra tio års buller i en miljö där intresset av friluftsliv och rekreation har högt skyddsvärde. Inom ett stort område kommer bullernivån upp i en nivå som motsvarar ljudet från en startande långtradare och som är högre än på en storstadsgata. Stockholms Hamn AB har valt att inte redovisa storleken på de utsläpp till luft som kommer att genereras under byggfasen. Våra huvudmän, vars fastigheter är belägna i den förhärskande vindriktningen från Norvikudden, anser att sådana beräkningar måste redovisas. Den grumling som berörts ovan kommer att orsaka olägenheter för våra huvudmän genom försämrad badvattenkvalitet, försämrat fritidsfiske och beläggning på fritidsbåtar m.m.

Landskapsbilden kommer att förändras radikalt. Påverkan blir störst från öster och norr där den planerade hamnen kommer att totalt dominera landskapsbilden. Befintliga bergryggar kommer att jämnas ut vilket också kan befaras förändra de geologiska och hydrologiska förutsättningarna i området.

Enligt våra huvudmän kommer den planerade hamnverksamheten att medföra försämrade marknadsvärden för deras fastigheter. Under den tioåriga byggfasen bedöms störningarna bli så omfattande att fastigheterna i princip är osäljbara.

Till den utbyggda hamnen kommer ca 500 containerfartyg och ca 1 875 rorofartyg att anlöpa per år. Enligt ansökan är ett containerfartyg 217 meter långt och 32 meter brett, ett rorofartyg är 216 meter långt och 30,5 meter brett. Ännu större fartyg kan komma att trafikera hamnen. Via landtransporter kommer ca 450 000 lastbilar, 80 000 järnvägsvagnar och 130 000 personbilar till och från hamnen per år. Uppgifterna avser endast trafik relaterade till hamngods. Därutöver torde således tillkomma resor för anställda och besökare samt transporter till och från hamnen av t.ex. livsmedel och annan utrustning.

Under driftsfasen kommer utsläpp till luft och vatten bl.a. att ske från anlöpande fartyg och de landtransporter som beskrivits ovan. Bullret från hamnen och fartygen kommer att höras vida omkring och störa boende och möjligheterna till friluftsliv på de närliggande öarna.

Den omfattande trafiken med fartyg riskerar att få stor påverkan på det i princip ostörda växt- och djurlivet i Norvikfjärden. Svall-, sug- och tryckvågor skapas av de enorma fartygen som kan förstöra bottensamhällen. Grumling kommer att ske kontinuerligt då fartygens propellrar flera gånger dagligen virvlar upp sediment från havsbotten. Förekommande blåstångsbälten kommer enligt den tekniska beskrivningen i stor utsträckning att tunnas ut med konsekvenser för de i detta bälte förekommande växt- och djursamhällena. På Yxlö finns gott om häckande fågel, som torde komma att påverkas av den ständiga fartygstrafiken till och från hamnen. Vidare kommer fartygen att förorena vattnet och sedimenten i Norvikfjärden. Påver-

kan från fartygen beror i stor grad på vilka enskilda fartyg som anlöper hamnen. Effekterna av detta har inte utretts av sökanden. Frågor uppkommer t.ex. beträffande vilka båtfärger som används och vad dessa innebär för miljön, kommer fartygen att ha utrustning för rening av stoft- eller kväveoxidutsläpp, kommer fartygen att ha utrustning för elanslutning när de ligger i hamn etc. Våra huvudmän frågar sig också hur det förhållandet att den planerade hamnen är öppen mot havet åt öster och sydost, och därigenom vid hårt väder kommer att vara utsatt för kraftiga vindar och sjöhävning från havet, påverkar fartygens manövreringsmöjligheter och vilka risker som detta medför.

Sammantaget anser våra huvudmän att den sökta verksamheten kan befaras medföra olägenheter av väsentlig betydelse för våra huvudmän och irreparabla skador för miljön i Norvikfjärden m.m. Verksamheten står i direkt konflikt med flera riksintressen. Mot bakgrund härav anser våra huvudmän att Stockholms Hamn AB inte lyckats visa att den valda platsen är lämplig.

Redovisningen av alternativa lokaliseringar för verksamheten är alldeles för snävt avgränsad och undermålig. Även om den valda platsen skulle anses lämplig i och för sig, utgör bristen på utredning om alternativa lokaliseringar att Stockholms Hamn AB inte har visat att den valda platsen utgör den bästa platsen.

Våra huvudmän har erfarit att den pågående Hamnstrategiutredningen (N 2006:9) har till uppdrag att föreslå åtgärder för att den samlade infrastrukturen i och resursutnyttjandet av de svenska hamnarna ska optimeras. Inom utredningens ram kommer hamnar av strategisk betydelse att identifieras med förslag på vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Enligt våra huvudmän bör målet inte avgöras förrän statsmakterna har fattat beslut med anledning av Hamnstrategiutredningens kommande betänkande.

Skulle mot förmodan den sökta verksamheten befinnas vara tillåtlig bör tillståndet förenas med långtgående villkor och försiktighetsmått för att säkerställa att verksamheten inte ger upphov till oacceptabla olägenheter för våra huvudmän och mil-

jön. Våra huvudmän kommer att presentera förslag till sådana villkor senast vid miljödomstolens huvudförhandling.

Byggnadsdom

Eftersom den sökta verksamheten inte är tillåtlig, kan byggnadsdom inte meddelas.

Verkställighetsförordnande

Med hänsyn till de stora och irreparabla ingrepp i naturen och miljön som följer av anläggningsarbetena och de invändningar mot verksamheten som våra huvudmän presenterat, ska verkställighetsförordnande inte meddelas.

Oförutsedd skada

Miljörelaterade skador är ofta svåra att precisera och upptäcka. Skada orsakad av t.ex. kontinuerlig grumling samt utsläpp från fartyg till luft och vatten kan ta många år att upptäcka. Fem år är därför en alltför kort tid för att anmäla anspråk på grund av oförutsedd skada. Tiden bör istället bestämmas till 20 år.

BOLAGETS BEMÖTANDE (aktbil 194)

Med hänsyn till innehållet i inkomna erinringsskrifter bör enligt sökandens uppfattning först två frågor närmare belysas ur ett allmänt perspektiv, nämligen sakägarbegreppet samt dumpning av muddermassor.

Sakägarbegreppet

Enligt 25 kap. 2 § miljöbalken skall i ansökningsmål om vattenverksamhet sökanden svara för sina egna och motparternas kostnader vid miljödomstolen. Vidare skall sökanden i sådana överklagade mål svara för sina egna kostnader i högre rätt och för de kostnader som där har uppkommit för motparterna genom att sökanden har klagat. I 16 kap. 12 § miljöbalken föreskrivs att överklagbara domar och beslut får överklagas – förutom av vissa organisationer och myndigheter – av den som domen eller beslutet angår, om avgörandet har gått honom eller henne emot.

Frågan vem som är motpart och vem som har rätt att överklaga en dom eller ett beslut enligt dessa bestämmelser och deras motsvarigheter i tidigare lagstiftning har traditionellt diskuterats som en fråga om rätt att föra talan som sakägare.

Vid tillämpningen av vattenlagen ansågs sakägare vara ägare eller innehavare av skriftligen eller muntligen upplåten rätt till fast egendom som direkt skadades av ett vattenföretag eller annars led intrång i ett för fastigvattenområde där företaget utfördes.

I fråga om miljöskyddslagen tillämpades ett mer omfattande sakägarbegrepp. Som sakägare ansågs den som kunde tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom den miljöfarliga verksamheten. En enbart teoretisk eller helt obetydlig risk för skada eller olägenhet räckte emellertid inte.

Ett syfte med miljöbalken var att få till stånd en övergripande och sammanhållen miljölagstiftning och att skapa förutsättningar för en integrerad tillämpning av denna lagstiftning sett ur de enskilda verksamhetsutövarnas synvinkel.

I miljöbalken har införts ett antal rättsligt bindande principer och allmänna hänsynsregler som skall tillämpas på all verksamhet som regleras i balken. Vidare har införts en mer enhetlig ordning för att pröva verksamheter som regleras i miljöbalken.

I linje med detta uttalas i miljöbalkspropositionen att balken skall ha ett enhetligt sakägarbegrepp. Dock anförs att detta sakägarbegrepp bör begränsas till den processuella sidan. Vidare sägs att sakägarbegreppet enligt miljöskyddslagen bör utgöra utgångspunkt och att en generös tillämpning är avsedd.

Bestämmelsen i 16 kap. 12 § miljöbalken har i här aktuellt hänseende samma lydelse som den allmänna regeln i 22 § förvaltningslagen om rätt att överklaga ett förvaltningsbeslut. Det är därför naturligt att rätten att överklaga ett beslut enligt balken följer allmänna förvaltningsrättsliga principer. De ovannämnda motivuttalandena visar också att rätten enligt miljöbalken att föra talan som part i ansökningsmål om tillstånd till vattenverksamhet och att överklaga avgöranden i sådana mål har avsetts bli utvidgad jämfört med vad som gällde enligt vattenlagen.

Högsta domstolen har i mål om en ny småbåtshamn vid Tåmeälvens utlopp ansett att hänvisningen i miljöbalkspropositionen till sakägarbegreppet enligt miljöskyddslagen innebär att rätten att vara part och att överklaga skall tillkomma varje person som kan tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom den verksamhet för vilken tillstånd söks. Detta gäller dock endast under förutsättning att risken för skada eller olägenhet rör ett av rättsordningen skyddat intresse och inte är enbart teoretisk eller helt obetydlig.

Avgörandet innebär att det krav på fastighetsanknytning som gällde enligt vattenlagen inte längre gäller. Högsta domstolen uttalade härvid att ändringen i detta hänseende kanske inte får så stor praktisk betydelse, eftersom en risk för skada eller olägenhet av en vattenverksamhet normalt torde förutsätta en viss anknytning till en fastighet som berörs av verksamheten.

Med rätten att vara part i ansökningsmål om vattenverksamhet följer – som ovan nämnts – en rätt till ersättning för rättegångskostnader. Bestämmelserna härom, som saknar motsvarighet för andra ansökningsmål, fördes över från vattenlagen utan ändring i sak. En konsekvens av att kretsen av personer som kan vara parter har utvidgats är enligt Högsta domstolen att sökandens skyldighet att betala ersättning för rättegångskostnader har utvidgats i motsvarande mån.

Av nu relevanta uttalanden i miljöbalkspropositionen framgår att lagstiftarens avsikt har varit att tillskapa ett enhetligt sakägarbegrepp enligt miljöbalken. Man har dock tänkt sig en uppdelning mellan den formella (även kallad den processuella) och materiella sidan. På den formella sidan återfinns sakägare som har rätt att framställa yrkanden samt att överklaga domar och beslut. På den materiella sidan återfinns de sakägare som även har rätt till ersättning för sina rättegångskostnader.

Rätt för enskilda motparter till ersättning för rättegångskostnader förekommer – som inledningsvis nämnts – i mål om tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Enligt 25 kap. 1 § miljöbalken gäller inte rättegångsbalken i fråga om rättegångskostnader i mål om tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken. I förarbetena (se prop. 1997/98:45, s. 262) uttalades följande:

”... att rättegångskostnader inte kommer att betalas i mål om utövande av miljöfarlig verksamhet. En anledning till detta är den vida sakägarkretsen vid luftföroreningar. Det skulle därför komma att föra för långt att ålägga sökandena att på samma sätt som i mål om vattenverksamhet... stå för samtliga kostnader.”

Ansökan om tillstånd till anläggande av en hamn vid Norvikudden innefattar en prövning enligt såväl 9 och 11 kap. miljöbalken samt en dispensprövning från det allmänna dumpningsförbudet i 15 kap.

Sökanden har i målet uppgett de fastighetsägare som kan komma att beröras av grumlingar samt buller till följd av ansökta åtgärder.

Den grumling som eventuellt kan uppkomma till följd av byggnadsarbeten i vatten i samband med anläggande av kajer m.m. är av övergående natur. Dessutom avser sökanden att vidta erforderliga skyddsåtgärder. Mot denna bakgrund bedömer sökanden risken för skada eller annan olägenhet för angivna fastighetsägare som helt obetydlig, varför dessa i materiellt hänseende inte är att betrakta som sakägare (jfr Miljööverdomstolens dom den 16 december 2005 i mål nr M 7797-03).

Detsamma gäller de fastighetsägare som kan komma att beröras av buller till följd av ansökt vattenverksamhet.

Dumpning

Sökanden vill inledningsvis framhålla att sökandens begäran att tippa aktuella mudermassor är fråga om dispens från det i 15 kap. 31 § miljöbalken stadgade förbudet mot dumpning av avfall. Kvittblivningen av massorna är inte att hänföra till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken utan till miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken (jfr Strömberg, Vattenlagen med kommentar, s. 23 f).

Enligt 46 § avfallsförordningen prövas frågor från dumningsförbudet enligt ovan nämnd bestämmelse i normalfallet av Naturvårdsverket i första instans efter det att Fiskeriverket har hörts.

Enligt 21 kap. 3 § miljöbalken får mål eller ärende enligt balken handläggas i en och samma rättegång, om de har samma sökande och avser samma verksamhet eller verksamheter som har samband med varandra. Om en miljödomstol prövar ett sådant mål eller ärende, får en ansökan i ett annat sådant ärende göras hos domstolen, även om ärendet annars skulle ha prövats av en förvaltningsmyndighet eller kommun.

Förfarandet med samråd enligt 6 kap. miljöbalken är knutet till kravet att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning. Något sådant krav finns inte i samband med en begäran om dispens från det generella dumpningsförbudet i 15 kap. 31 § miljöbalken. Inte heller i övrigt har intagits någon bestämmelse i miljöbalken om skyldighet att höra t.ex. ägaren av en grannfastighet innan ett beslut meddelas.

Mot bakgrund härav anser sökanden att sökanden inte har brustit med avseende på samråd m.m. som påstås i ett flertal inlagor.

Oaktat detta har sökanden den 13 november 2007 hållit ett informationsmöte i Hanninge kommun angående planerad hamn m.m. Vid mötet informerades särskilt om muddring och omhändertagande av muddermassor.

Sökanden har genomfört en fördjupad utredning med avseende på muddring och omhändertagande av muddermassor.

Av utredningen framgår sammanfattningsvis att omhändertagande av muddermassor kan ske på tre olika sätt.

1. Tippning till havs.
2. Stabilisering av muddermassor inom hamnområdet.
3. Omhändertagande på land utanför hamnområdet

De olika alternativen till omhändertagande har värderats utifrån teknik, miljökonsekvenser och kostnader.

Sökanden vidhåller således sitt yrkande om tippning till havs på angivna platser.

Det skall dock tilläggas att sökanden för närvarande även studerar möjligheten till dumpning på platser utomskärs.

Bemötande av inkomna yttrandenGustaf Bergstrand

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarnas yrkande om ersättning.

Jan Gustafsson

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarnas yrkande om ersättning.

Annbritt Douhan Wretman

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarnas yrkande om ersättning.

Sjöfartsverket

Sökanden har ingen erinran mot att Sjöfartsverket deltar i projektet på sätt som verket förordar. Sökanden har kompletterat riskanalysen på sätt som Sjöfartsverket anger i punkten 4.

Utö Hembygdsföreningen

Sökanden kan inte se att föreningens eller dess medlemmars verksamhet kommer att påverkas av ansökta åtgärder.

Nynäshamns kommun, VA-förvaltningen

Sökanden har ingen erinran mot en samordning av kontrollprogrammen.

Utö Kontakt- och Intresseförening

Sökanden kan inte se att föreningens eller dess medlemmars verksamhet kommer att påverkas av ansökta åtgärder.

Tomas Eriksson

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarens yrkande om ersättning.

Björkö Fastighetsägarförening

Sökanden hänvisar till vad som ovan inledningsvis anförts beträffande dumpning.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen föreslår ett antal villkor för ansökt vattenverksamhet och hamnverksamhet. Sökanden får i denna del anföra följande.

Villkor 1

Villkoret bör ha följande lydelse:

Gruvlände arbeten får inte utföras under perioden 1 maj till 15 september.

Villkor 2

Villkoret bör ha följande lydelse:

Vid muddring, utfyllnad eller andra gruvmände arbeten liksom vid hantering av muddringsmassor, avvattningsvatten och miljöfarliga ämnen i övrigt inom eller i direkt anslutning till vattenområdet för fastigheten Kalvö 1:25 skall, där så är tekniskt möjligt, tätskärmar bestående av flytlänsar och geotextilier användas. Nämnda skyddsanordningar skall tas bort först sedan suspenderat material från verksamheten sedimenterat eller avlägsnats ur vattenområdet samt hantering av muddermassor, avvattningsvatten eller miljöfarliga ämnen i övrigt slutförts inom eller i direkt anslutning till vattenområdet.

Villkor 3

Villkoret bör ha följande lydelse:

Förslag till kontrollprogram skall upprättas efter samråd med tillsynsmyndigheten och tillställas tillsynsmyndigheten senast 6 veckor innan arbeten i vattenområdet påbörjas.

Villkor 4

Sökanden har ingen erinran mot villkoret.

Villkor 5

Sökanden bestrider villkoret. Själva hamnverksamheten som avses att bedrivas inom sökandes fastighet Kalvö 1:25 är skild från det område som kan komma att omfattas av verksamhetsområdet för allmän hamn.

Villkor 6

Villkoret bör ha följande lydelse:

Hamnverksamheten får som riktvärden inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder än;

50 dB(A) vardagar dagtid kl 0700-1800,

40 dB(A) nattetid kl 2200-0700 och

45 dB(A) övrig tid.

Momentana ljud nattetid får som riktvärde inte överskrida 55 dB(A).

Villkor 7

Föreslaget villkor torde kunna omfattas av det allmänna villkoret.

Villkor 8

Sökanden bestrider villkoret.

Enligt lagen (2004:412) om åtgärder mot förorening från fartyg skall anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten finnas på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras (se 3 kap. 1 §). Sådana anordningar skall även finnas för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga kemikalier på de platser som regeringen eller den myndighet regeringen utser föreskriver (se 3 kap. 2 §). Av 3 kap. förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg framgår närmare under vilka förutsättningar Sjöfartsverket äger meddela föreskrifter härom.

Enligt sökandens uppfattning är inte någon av dessa förutsättningar för handen. En eventuell skyldighet att anordna dylika anordningar ankommer på Sjöfartsverket att närmare besluta om.

Villkor 9

I ansökan redogörs ingående för förutsättningarna för el-anslutning samt arbetet härmed. Enligt sökandens uppfattning bör frågan inte bli föremål för en provotid. I tillägg härtill kan dock följande anföras.

Det finns idag ingen standard för landanslutning av el till fartyg vid kaj. Standardiseringsarbete pågår dock inom ramen för IMO:s verksamhet (International Maritime Organization). IMO vill se slutresultatet av pågående arbete innan ställning tas till huruvida bindande regler om landanslutning av el skall införas i MARPOL annex VI (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) eller ej.

Från och med den 1 januari 2010 kommer inom EU att införas krav på att fartyg som ligger i hamn mer än två timmar inte får använda bränslen med en svavelhalt som överstiger 0,1 %. Ett alternativ är då att el-ansluta fartygen (2005/33/EG).

EU-kommissionen har rekommenderat medlemsstaterna att främja möjligheten till landström för fartyg i hamnar genom att bl.a. överväga undantag från energibeskattnings. Diskussioner förs om detta i Sverige, men har ännu inte lett till några konkreta förslag från regeringens sida.

Frågan är enligt sökanden viktig och sökanden följer den internationella utvecklingen på området.

Villkor 10

Föreslaget villkor torde kunna omfattas av det allmänna villkoret.

Beträffande Länsstyrelsens kommentarer avseende ansökningshandlingarna får sökanden beträffande valda delar anföra följande.

Masshanteringen inom anläggningsområdet

Sökanden har inte för avsikt att pröva eventuell krossverksamhet inom ramen för detta mål.

Uppvirvling av sediment och upptransport av näring till följd av hamnverksamheten

Med hänsyn till de djup som råder i området bedömer sökanden att problem med avseende på uppvirvling av sediment m.m. inte skall uppkomma.

Bruttodräktigheten för container- och ro-ro-fartygen uppgår till ca 30 000 respektive 40 000.

Om större containerfartyg (bruttodräktighet 80 000 – 90 000), i stället för mindre fartyg, trafikerar hamnen beräknas emissionerna enbart från dessa fartyg vid färd till och från hamnen bli ungefär dubbelt så stora som vid trafik med mindre containerfartyg. Anledningen till denna ökning av emissionerna, trots att färre containerfartyg vid sådant förhållande skulle anlöpa hamnen, beror på skillnaden i motoreffekt mellan fartygsstorlekarna.

Vad gäller emissionerna med avseende på containerfartygen i hamn blir skillnaden inte lika stor eftersom effektstorleken på hjälpmotorerna, vilka antas användas vid kaj, inte skiljer sig lika mycket i storlek mellan det mindre och de större containerfartygen. Emissionerna som uppkommer i hamn ifall de större containerfartygen används uppskattas bli ca 1,1 gånger så stor jämfört med om mindre containerfartyg används.

Ser man till emissionerna från fartygstrafiken totalt sett blir det dock inte någon nämnvärd ökning ifall större containerfartyg används eftersom det är ro-ro-fartygen som står för den största delen av emissionerna. De totala emissionerna från fartygstrafiken uppskattas bli mellan ca 3-5 % högre ifall de större containerfartygen används.

Påverkan på lekområden för fisk

De bottnar som förväntas förstöras är de bottnar som helt kommer att försvinna till följd av utfyllnaderna i det nya hamnområdet. Hamnområdet kommer att täcka ett ca 17 ha stort område som idag är naturlig botten. Botten består i dag av glacial lera, kristallin berggrund och postglacial lera. Den kristallina berggrunden betraktas som hårbotten och lera betraktas som mjukbotten. Lerbotten är mindre intressant som lekområde för bl.a. strömming. En ungefärlig skattning av andelen hård- respektive mjukbottnar som omfattas av utfyllnaden har gjorts med hjälp av maringeologiska kartan och redovisas i nedanstående tabell.

Bottenmaterial	Ytandel av 17 ha (%)
Kristallin berggrund	23
Glacial lera	16
Postglacial lera	61

Av de 17 ha som berörs utgörs ca 23 % av hårbotten. Trots förlusten av dessa hårbottnar finns det relativt gott om andra hårbottnar i omliggande vikar, bestående av främst kristallin berggrund.

Spridning av främmande arter

En internationell konvention för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen) antogs i februari år 2004. Konventionen träder i kraft efter att den har ratificerats av minst 30 stater som står för minst 35 % av världshandelsflottans tonnage. Konventionen gäller i första hand fartyg i internationell fart som är designade eller konstruerade för att föra barlastvatten. Konventionen måste införlivas i den svenska lagstiftningen innan den gäller i Sverige. För fartyg i nationell fart får Sverige själv bestämma vilka åtgärder som skall vidtas. Några sådana bestämmelser finns inte idag.

För att minska introduktion och spridning av främmande arter föreskriver Barlastvattenkonventionen fyra alternativ för hantering av fartygs barlastvatten:

1. att skifta barlastvatten i vattenområden som är 200 meter djupa eller mer och minst 50 nautiska mil från närmaste land,
2. att behandla barlastvattnet ombord med godkända tekniska system,
3. att lämna barlastvattnet till mottagningsanordning i land, eller
4. att använda annan (ännu ospecificerad) godkänd metod för hantering av barlastvatten.

Alternativ 2 – att installera tekniska system på fartyg för behandling av barlastvatten ombord – är det alternativ som är det mest önskvärda tillvägagångssättet för Sverige och även övriga Östersjöländer. Anledningen härtill är att de naturliga förutsättningarna för skifte av barlastvatten enligt kriterierna i konventionen saknas i Östersjön och till stor del även i Nordsjön. Under förutsättning att konventionen har trätt i kraft skall system för behandling av barlastvatten börja installeras ombord på olika kategorier av fartyg från år 2009 t.o.m. år 2016. År 2016 ska alla fartyg som omfattas av konventionen ha slutat skifta barlastvatten och ha ett system för behandling av barlastvatten ombord.

Mot länsstyrelsens ersättningsyrkande har sökanden ingen erinran.

Ornö Skärgårds Intresseförening

Sökanden kan inte se att föreningens eller dess medlemmars verksamhet kommer att påverkas av ansökta åtgärder.

Södra Skärgårdens Intresseförening

Sökanden kan inte se att föreningens eller dess medlemmars verksamhet kommer att påverkas av ansökta åtgärder. Beträffande dumpningen hänvisas till vad som anförts ovan.

Tomas Tottie

Sökanden bestrider fastighetsägarens yrkanden och hänvisar i denna del till ansökningshandlingarna.

Beträffande frågan om lokaliseringsprincipen m.m. gör sökanden gällande att denna formellt saknar relevans vid prövningen av nu förevarande mål.

May-Britt Nilsson m.fl.

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarnas yrkande om ersättning.

Nynäshamns kommun, Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår i ett antal punkter, såsom sökanden uppfattar saken, ett antal villkor för ansökt verksamhet. Sökanden får i denna del anföra följande.

Punkt 1 – el-anslutning

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan under Länsstyrelsen.

Punkt 2 – utplantering av fisk

Sökanden har ingen erinran mot att närmare undersöka möjligheten till utplantering av höstlekande fisk.

Punkt 3 – användning av muddermassor

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan.

Punkt 4 – kontroll av muddermassor

En löpande kontroll av muddermassor med avseende på bl.a. föroreningsinnehåll kommer att ske inom ramen för tänkt kontrollprogram.

Punkt 5 – dokumentation av fornlämning

Kravet på dokumentation av den aktuella fornlämningen torde kunna inrymmas i det allmänna villkoret.

Punkt 6 – marinarkeologisk undersökning

Sökanden bestrider att genomföra en kompletterande marinarkeologisk utredning. Statens Maritima Museer och Länsstyrelsen har fattat beslut om att ytterligare utredning inte behövs

Punkt 7 – buller

Sökanden bestrider nämndens förslag och anser att ett villkor innebärande att bullret i skälig och möjlig omfattning skall begränsas under anläggningstiden är tillräckligt.

Punkt 8 – buller (SNV:s riktvärden)

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan under Länsstyrelsen.

Punkt 9 – kontroll dagvatten

Kontroll av dagvattensystemen bör lämpligen omfattas av ett generellt kontrollprogram för verksamheten.

Punkt 10 – recipientkontrollprogram (vatten)

Sökanden har svårt att se hur ett kontrollprogram skall kunna anpassas till det s.k. vattendirektivet. Reglerna om verksamhetsutövarens egenkontroll är enligt sökandens uppfattning en tillräcklig reglering i nu förevarande fall.

Anläggningsarbeten för hamnen planeras att pågå under en tioårsperiod. Arbeten i vatten bedöms under denna pågå under maximalt tre år.

Mängden totalkväve som kustvattnet tar emot i Norvikfjärden och i omgivande vatten från andra verksamheter uppgår till 95 ton i medelvärde per år och maximalt till 145 ton per år. Detta gör 285 ton totalt (medelbelastning) på en treårsperiod med en oförändrad medelkvävebelastning.

Hamnprojektet beräknas generera totalt 22 ton över samma tidsperiod (sprängningar i vatten och utfyllnader sammantaget). Denna mängd utgör 7,7 % av den totala medelkvävebelastningen eller ca 7 ton per år.

Som en jämförelse kan nämnas att utsläppet av totalkväve från Alhagens våtmark till Norvikfjärden under år 2006 uppgick till 20 ton.

Punkt 11 – recipientkontrollprogram (luft)

Sökanden ställer sig inte avvisande till att inleda ett samarbete avseende lavinventeringar. Sökanden har dock inte medverkat till sådana tidigare och ställer sig ytterligt tveksam till nyttan med att fortsätta dessa, varför villkor inte bör föreskrivas och inte heller annat rättsligt bindande åtagande i frågan görs från sökandens sida. Sökanden anser att det råder tveksamheter om studiens resultat då bl.a. dess reliabilitet och validitet kan ifrågasättas. Sökanden har utfört spridningsberäkningar för ansökt verksamhet och kan konstatera att verksamheten inte innebär att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

Punkt 12 och 13 – villkor skyddsåtgärder

Sökanden motsätter sig att separata villkor föreskrivs med avseende på riskfaktorer och övriga skyddsåtgärder. Eventuella åtaganden härom bör lämpligen omfattas av det allmänna villkoret.

Punkt 14 – verkställighetsförordnande

Sökanden vidhåller sitt yrkande om verkställighetsförordnande.

Haninge kommun

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan.

Börje Ensander

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan.

Ett flertal fastighetsägare på Björkö

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan.

Anne och Johan Rutberg

Med hänsyn till vad som anförts ovan om sakägarbegreppet anser sökanden att Anne och Johan Rutberg i vart fall inte är att betrakta som sakägare på den materiella sidan. De är således inte berättigade till ersättning för rättegångskostnader.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan och i ansökningshandlingarna.

Nynäshamns Naturskyddsförening

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan och i ansökningshandlingarna.

Rolf och Carina Nordström

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarnas yrkande om ersättning.

Lars Billberg

Sökanden kan inte se att Lars Billberg berörs av ansökta åtgärder.

Harriet Hallberg m.fl.

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarnas yrkande om ersättning.

Vidbynäs Förvaltnings AB m.fl.

Yttrandet berör till stora delar frågor om gemensam prövning m.m. av olika planerade verksamheter i anslutning till sökandens verksamhet. Sökanden råder inte över dessa verksamheter och konstaterar att miljöbalken utgår från en individuell prövning av verksamheter.

Sökanden bedömer att inverkan av ljussken kommer att få en högst marginell påverkan.

Sökanden bedömer att Vidbynäs Förvaltnings AB endast kan komma att beröras av buller under anläggnings- och driftskedet. Sökanden bestrider således att utge ersättning för rättegångskostnader. Även i övrigt bestrids framställda yrkanden.

Maria Olofsson

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarens yrkande om ersättning.

Caroline Ankarcrona

Sökanden bedömer att fastighetsägaren endast kan komma att beröras av buller under anläggnings- och driftskedet. Sökanden bestrider således att utge ersättning för rättegångskostnader. Även i övrigt bestrids framställda yrkanden.

Madeleine Börjesson

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarens yrkande om ersättning.

Aktiebolaget Himmelsö

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således yrkandet om ersättning.

Herbert Hagman m.fl.

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således yrkandet om ersättning.

Tommy Nilsson

Sökanden bestrider att ansökt verksamhet skulle få de konsekvenser som anges i yttrandet.

Åke och Anette Jansson

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarnas yrkande om ersättning.

Sylvia Raft m.fl.

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarnas yrkande om ersättning. Se även vad som anförts ovan under Thomas Tottie.

Hans Åhlund

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarens yrkande om ersättning. Se även vad som anförts ovan under Thomas Tottie.

Carl Lindstrand

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således fastighetsägarens yrkande om ersättning.

Wik-Inn Marina AB m.fl.

Sökanden bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer och bestrider således ersättningsyrkandena.

Catharina Söderberg m.fl.

Se ovan vad som anförts under Thomas Tottie.

Kristina Tönnesson Hellgren och Mårten Hellgren

Sökanden bestrider att ansökt verksamhet skulle få de konsekvenser som anges i yttrandet.

Fiskeriverket

Sökanden medger av Fiskeriverket föreslagen provotid.

Muddring/muddermassor

Halterna av bly i de ytliga sedimenten i Utterviken påvisar en existerande punktkälla. Blyhalterna bedöms dock som låga vid en jämförelse med recenta bakgrundshalter i närområdet och regionen.

I ansökan anges att halterna i öppet hav uppgår till 70-100 mg/kg TS, vilket innebär att blyhalterna i Utterviken är maximalt dubbelt så höga. SGU:s bakgrundsdata för regionen visar på halter mellan 30-100 mg/kg TS. Halterna i kustområdet längs Svealandskusten, i Stockholms sjöar och i centrala Stockholm (Mälaren/Saltsjön) uppgår i medeltal till 50, 150 respektive 220 mg/kg TS.

Blyhalterna i Utterviken uppgår i medeltal till 33-40 mg/kg TS. I ett enskilt fall har dock noterats en halt på 160 mg/kg TS. Belastningen av bly i närområdet vid muddring bedöms därför som liten. I samband med muddring sker även en omfattande utspädning.

Mot denna bakgrund bedöms att muddring av sediment i Utterviken inte kräver särskilda åtgärder.

PAH finns i låga halter i muddermassorna. Enskilt prov har tillståndsklass 3, Medelhög. Ingen halt i tillståndsklass Hög (klass 4) eller Mycket Hög (klass 5) har uppmätts. Maximala uppmätta totalhalter för 11 PAH i muddermassorna ligger i klass 2, Låg halt, enligt Bedömningsgrunder för Kust och Hav. De omgivningshalter som uppmätts visar också att de halter PAH som uppmätts i muddermassorna är låga. Omgivningshalterna för PAH 16 ligger på mellan 0,2 och 3 mg/kg TS. Vid provtagning i muddermassorna noterades inga högre halter än 0,26 mg/kg TS.

Kromhalterna i muddermassorna uppgår i medeltal till 53-60 mg/kg TS.

Stor avvikelse för krom, enligt bedömningsgrunderna ovan, motsvaras av halter över 60 mg/kg TS. För krom har i två prover halter uppmätts som motsvarar ”stor avvikelse”, 61 respektive 65 mg/kg TS. Omgivningshalterna ligger mellan 35-90 mg/kg TS.

De uppmätta halterna av krom i muddermassorna är således att betrakta som normala för området. Kromhalterna i området där massorna kommer att tippas är i samma nivå som de muddrade massorna.

För att tekniskt kunna separera det ytliga väldigt tunna skiktet av blyhaltiga massor från de underliggande glaciala lerorna vid muddring krävs speciell teknik. Särskild utrustning fordras för att ta bort detta sediment.

Sökanden kommer att som en extra försiktighetsåtgärd ta hand om de diffust förorenade massorna separat.

Avfall Sverige har i sin rapport 2007:01, Uppdaterade bedömningsgrunder för förorenade massor, redovisat en metod för att avgöra om förorenade massor är farligt avfall eller inte.

Metoden innebär att innehållet av farliga ämnen skall jämföras med de haltgränser som anges i bilaga 3 till avfallsförordningen (2001:1063). Haltgränserna bestäms av ämnets klassificering enligt kemikalielagstiftningen.

Förslag till haltgränser för farligt avfall har tagits fram för ett fyrtiotal ämnen/ämnesgrupper som förekommer i förorenade massor.

Förhållandena vid Norvikudden med avseende härpå redovisas i nedanstående tabell.

Ämne	Gräns för farligt avfall mg/kg TS	Högsta uppmätta halt mg/kg TS
Bly	2 500	160
Krom, totalt	10 000	65
Cancerogena PAH	100	0,18
Övriga PAH	100	0,18

Mot bakgrund härav torde det vara uteslutet att anse att muddermassorna skall klassas som farligt avfall.

Tippning av muddermassor

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan.

Grumlande arbeten

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan.

Sprängning

Sökanden hänvisar inledningsvis till vad som anförts ovan under Nynäshamns kommun, Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

I entreprenadhandlingarna kommer krav på skyddsåtgärder att fastställas. Särskild försiktighet kommer att vidtas vid sprängningsarbeten. Viktiga skyddsåtgärder är att utföra sprängningar under så koncentrerade perioder som möjligt och om möjligt täcka sprängområdet med mattor eller använda liknande teknik för att minska tryckvågens omfattning och spridningen av sprängt material. Metoder att skrämma bort fisk samt skapa skyddande ridåer av luftbubblor kommer också att övervägas.

Då arbetena inte kan detaljprojekteras innan tillstånd lämnas kan skyddsåtgärderna inte beskrivas på den detaljnivå som Fiskeriverket efterfrågar.

Utfyllnader

Sökanden hänvisar till vad som anförts under Länsstyrelsen.

Fartyg/Fartygstrafik

Sökanden hänvisar till vad som anförts under Länsstyrelsen, samt får i tillägg anföra följande.

Enligt 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) får Sjöfartsverket meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten när fartyg förs i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Enligt 2 kap. 2 § första stycket förordningen får Länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning, dykning eller liknande sporter i Sveriges sjöterritorium.

Enligt andra stycket får Länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud som avser rätten att använda ett vattenområde i Sveriges sjöterritorium för trafik med fartyg om föreskriften behövs från miljösynpunkt eller av andra säkerhetsskäl än de som anges i 1 § eller för att skydda fisket eller anläggningar för vattenbruk och föreskriften inte gäller handels-sjöfarten i allmän farled.

Skyddsåtgärder/Villkor

Muddring (grävning/sprängning)

Sökanden anser att de villkorsförslag som sökanden redovisat under Länsstyrelsen, skall föreskrivas.

Deponering

Sökanden bestrider villkorspunkten 1 och anser att tippning liksom grumling inte skall få utföras under perioden 1 maj till 15 september.

Övriga villkor kan accepteras.

Kontrollprogram

Villkoren kan accepteras.

Övrigt

Villkorspunkt 1 kan accepteras. Villkorspunkt 2 bestrids med hänsyn till vad som nyss anförts ovan. Sökanden vill påpeka att sökanden saknar rådighet över de aktuella frågorna.

Anna och Börje Josephsson

Sökanden kan inte se att Anna och Börje Josephsson berörs av ansökta åtgärder.

Mats och Anna Holmberg

Sökanden hänvisar till vad som anförts ovan under Anne och Johan Rutberg.

Sten Hecksher m.fl.

Sökanden bedömer att fastighetsägarna endast kan komma att beröras av buller under anläggnings- och driftskedet. Sökanden bestrider således att utge ersättning för rättegångskostnader. Även i övrigt bestrids framställda yrkanden.

Ägarna till fastigheterna Yxlö 1:36, 1:38 samt 3:40 kommer enligt sökandens bedömning överhuvudtaget inte att beröras av ansökta åtgärder.

Beträffande ägarförhållandena till fastigheterna vill sökanden – till undvikande av eventuella missförstånd – framhålla att följande framgår av inskrivningsregistret.

Fastighet	Lagfaren ägare
Yxlö 1:36	Lars Wretman
Yxlö 1:38	Sten Hecksher
Yxlö 3:24	Birgit Larsson
Yxlö 3:40	Barbro och Christer Valtersson
Yxlö 3:49	Madis Üürike

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Sökanden bestrider yrkandet om avvisning samt hänvisar till ansökningshandlingarna av vilka klart framgår alternativa lokaliseringar.

Nynäshamns Naturskyddsförening

Sökanden hänvisar till vad som nyss anförts ovan.

Anne och Johan Rutberg

Sökanden bedömer att Anne och Johan Rutbergs avsaltningsanläggning inte kommer att påverkas till följd av ansökta åtgärder.

INKOMNA YTTRANDE (med anledning av bemötandet)**May-Britt Nilsson m.fl., ägare till fastigheten Yxlö 3:46** (aktbil 202)

Vi vill inledningsvis påtala ordvalet i sökandens bemötande. I många av bemötandena säger sig sökanden ”bedöma att någon ersättningsgill skada inte uppkommer”. ”Bedömningen” kan i dessa fall lämpligen översättas till =önsketänkande och vi kan se framför oss sökandens förslag till bortförklaring när ”bedömningen” visar sig vara fel! ”Tyvärr gjorde vi en liten felbedömning men det förändrar inte frågan om ersättning”!

Vi hävdar därför att våra krav i tidigare inlägga ska kvarstå. För att ytterligare poängtera våra krav på utförande av en ev. hamnanläggning ej ska medföra en försämring av vattenkvaliteten i Torsviken, kräver vi att vattenkvaliteten i Torsvikens mynning mot Norvikudden undersöks av något neutralt företag innan ev. arbeten för hamnanläggningen påbörjas för att ev. försämring av vattenkvaliteten, beroende på hamnanläggningsarbetena ska kunna påvisas. Beträffande storleken på våra ersättningskrav så förmodar vi att det finns tidigare bedömningar som då inte ska översättas med önsketänkande!

Om hamnanläggningen kommer till stånd ska naturligtvis även ev. förekomst av utsläpp och föroreningar från hamnanläggningen, som påverkar Torsviken, verifieras av något neutralt företag.

Vidbynäs Gård (aktbil 206)Planerade verksamheter i närområdet till hamnen

Vi har i målet yrkat att de samlade miljökonsekvenserna till följd av planerade verksamheter i närområdet till hamnen skall beaktas vid kommande prövning av hamnen. Sökanden har nämligen i sin miljökonsekvensbeskrivning endast redovisat de konsekvenser som blir följden av själva hamnprojektet. Sökanden hävdar nu att hamnens miljöprövning skall ske individuellt och skild från övriga planerade verksamheter. Någon motivering till detta ställningstagande har inte redovisats.

Vi vidhåller den inställning som vi redovisat tidigare, nämligen att den totala påverkan på miljön som blir följd av alla planerade verksamheter på platsen skall utgöra grund för prövningen av de olika projekten. Miljökonsekvenserna för varje delprojekt separat kan mycket väl visa sig vara acceptabla medan de sammanlagda konsekvenserna kan bli oacceptabla. Det kan enligt vår mening inte ha varit lagstiftarens avsikt att det skall vara möjligt att kringgå miljöbalkens krav på det sätt som sökanden hävdar, nämligen att varje projekt skall prövas helt individuellt och skilt från andra aktuella projekt.

Som skäl för detta ställningstagande vill vi främst hänvisa till de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Vidare vill vi peka på den verksamhet som planeras på angränsande Kalvö 1:11, vilken fastighet omfattas av samma detaljplan som är under utarbetande för sökandens fastighet Kalvö 1:25. På Kalvö 1:25 planeras att under en avsevärd tidsperiod utföras synnerligen omfattande sprängningsarbete och byggnation vilket vi närmare beskrivit i vår tidigare inlägga. Avsikten är att på Kalvö 1:11 tillskapa mark och lokaler som en komplettering och ett tillskott till själva hamnen.

På nordvästra sidan av Norviksvägen anger detaljplaneförslaget ett större sammanhängande område för industri. Detta område i omedelbar närhet till hamnen ger goda möjligheter för företag med inriktning på hantering av inkommande gods, så kallade logistikföretag. Centrallager för olika handelsändamål kan vara lämpliga, men även mindre supportverksamheter och service till hamnen och större verksamhetsutövare.

Dessutom vill vi framhålla att sökanden själv i sitt informationsmaterial rörande den planerade hamnen redovisar de verksamheter som planeras på Kalvö 1:11 som ett viktigt komplement till själva hamnverksamheten.

Det är således helt uppenbart att den verksamhet som planeras på angränsande Kalvö 1:11 har ett omedelbart samband med själva hamnen och är behövlig för verksamheten på densamma, varför den är att anse som en följdverksamhet till hamn-

verksamheten. Med hänvisning till 16 kap. 7 § miljöbalken hävdar vi att det vid prövningen av hamnverksamheten även skall tas hänsyn till följdverksamheten. Samtidigt skall konsekvenserna för människors hälsa och för miljön till följd av verksamheten redovisas i sökandens miljökonsekvensbeskrivning. Så har icke skett vilken är en klar brist.

Miljöpåverkan till följd av ljussken

Vi anser att sökanden inte på ett trovärdigt sätt styrkt sitt påstående ”att inverkan av ljussken kommer att få en högst marginell påverkan” varför påståendet inte skall tillmätas någon som helst betydelse. Vi vidhåller istället vårt tidigare yrkande, nämligen att sökanden skall åläggas att närmare precisera konsekvenserna ifråga. Vi vill i detta sammanhang hänvisa till vad som stadgas i miljöbalken 2 kap 1 §.

Övriga yrkanden

Utan att ge några som helst motiveringar bestrider sökanden alla våra övriga yrkanden där vid speciellt befarar att avsevärda olägenheter kommer att uppstå till följd av buller. Vi är ytterst förvånade att sökanden avfärdar våra yrkanden på detta kortfattade och till synes nonchalanta sätt. Vi ser emellertid ingen som helst anledning att frångå våra yrkanden.

Maria Olofsson, ägare till fastigheten Yxlö 1:11 (aktbil 216)

Sökanden anger i sitt bemötande att man bedömer att någon ersättningsgill skada inte uppkommer för fastigheten Yxlö 1:11 och bestrider således fastighetsägarens yrkande om ersättning. Hon åberopar sitt tidigare yttrande och tillägger att sannolikt ingen annan fritidsfastighet kommer att drabbas och påverkas lika hårt som fastigheten Yxlö 1:11. Hon har åberopat en fastighetsvärdering från Rolf Sohlberg som också han bedömer att fastigheten kommer att påverkas menligt och sjunka i värde. Rolf Sohlberg har särskilt angivit att om den planerade containerhamnen byggs kommer detta att mycket kraftigt påverka vatten och miljön för Yxlö 1:11 och även den planerade muddringen kommer att förorena vattnet runt fastigheten.

Hon anser att sökanden inte har bemött de bedömningar och farhågor som man uttalat eller den utredning som Rolf Sohlberg redovisat.

Fastigheten har sin utsikt över fjärden riktad direkt mot Norvikudden. Där kommer i framtiden, istället för ett skogsparti, att ligga en stor upplyst hamnanläggning med omfattande containertrafik med oväsen från lastning och lossning.

Av ansökningshandlingarna framgår att arbetet med att färdigställa anläggningen kommer att pågå i tio år.

Hon anser att det är uppenbart för var och en att förföljning och störande verksamhet kommer att påverka fastigheten under byggtiden och vidare under kommande drift framgent, samt att detta sammantaget menligt påverkar vistelse på fastigheten samt fastighetens marknadsvärde.

Herbert Hagman m.fl. ägare till fastigheten Yxlö 81 (aktbil 218)

Vår ståndpunkt är att massorna ska upp på land och där omhändertas enligt gällande miljölagar. Vi vidhåller vårt tidigare yttrande. Om dumpning m.m. sker och skadar miljön, och därmed vår möjlighet att försörja oss på vår näring, kommer skadestånd att krävas. Dels till oss drabbade fiskare och dels för att finansiera kompenserande åtgärder för att vårda miljön och fiskebestånden. Vi begär att få återkomma med anspråk på skador som fiskenäringen lidit under 10 år efter att eventuella dumpningar och övriga arbeten är färdiga.

Stockholms Läns Fiskarförbund (aktbil 226)

Vi kan inte se att sökanden har bemött eller kommenterat vårt yttrande daterat den 3 juni 2007.

Vattenverksamhet

Sökanden har gjort en utläggning om begreppen vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet och menar att dumpningen är att hänföra till miljöfarlig verksamhet.

Som vi förstår är miljöfarlig verksamhet sådana aktiviteter som pågår och påverkar under arbetets gång och upphör när arbetena avslutas. Spridningen av partiklar från dumpningen kommer så småningom att upphöra. Hur stor del av djupbottnarna som berörs eller hur lång tid det tar innan följdverkningarna har klingat ut ser vi ingen redovisning av. Vår uppfattning är att det tar många år. Utfyllnaden av djuphålan kommer att vara för all framtid. Därför borde dumpningen vara att kalla för vattenverksamhet.

Spridning längs bottnarna

Det är uppenbart att det bildas en kraftig neråtgående ström av muddermassorna som släpps. Den neråtgående strömmen kommer sedan att gå horisontalt utmed sjöbotten. Det är sannolikt att såväl lervatten från dumpningsmassorna som partiklar från det befintliga bottenmaterialet som rörs upp av lerklumparna kommer att spridas med dessa strömmar. Ett stort antal tippade lass per dygn kommer att underhålla denna ström så att den blir konstant och befintligt bottenmaterial med inlagrade ämnen tillsammans med dumpat material kommer att spridas långt utanför djuphålan och upp i de vattenskikt där naturlig ström förekommer.

Sökandens nya utredningar

Strömförhållandena beskrivs schematiskt i det material som sökanden gjort tillgängligt på sin hemsida på internet. Inga verkliga mätningar har gjorts. Vår uppfattning är att strömförhållandena är mycket kraftiga tidvis och mer komplicerade än vad som anges i utredningarna. Påståendet att ytström och djupare ström har samma riktning stämmer inte alls med våra upplevelser. Sökandens konstaterande att det på grund av strömförhållandena är svårt att skärma av dumpningsplatsen med geotextilskärmar instämmer vi i och stärker oss uppfattningen att detta inte är en genomförbar skyddsåtgärd.

Ett provfiske har genomförts under 2 nätter i augusti och de som gjort rapporten säger däri mycket riktigt att fiskförekomsten är svår att bedöma från ett så litet fiske. Inget fiske har gjorts i djupgropen och inget fiske har gjorts under den period dumpning ska ske. Vi håller för sannolikt att djupgropen samt ett stort område av

bottnarna däromkring som används av årsungar och äldre fisk för övervintring kommer att slås ut. Sökanden anser att återkolonisation av bottenfaunan i djupgroppen kommer att ske på några få år. Det nämns inga exempel eller undersökningar från skärgårdsområdet som stöder detta.

Sökanden konstaterar att inga skyddsåtgärder hjälper mot effekterna i djuphålan.

Sökanden känner inte till att det finns några lekområden vid de delar av Björkö som vätter mot dumpningsplatsen. Stora fångster av lekströmming har dock gjorts i detta område och vattnen kring sydvästra udden är traktens bästa plats för piggvarsfiske under dess lek. Vidare hävdar sökanden att det inte förekommer nämnvärda mängder med torsk i natura 2000-området vilket är ett helt felaktigt påstående enligt våra erfarenheter. Det var under torskens ökningsperiod på 70- och 80- talen mycket tätt med småtorsk där både grunt och djupt vilket visar områdets betydelse för torsk.

Påståendena om strömförhållandena bygger på teorier vars grund vi har svårt att bedöma. Vi konstaterar att inga praktiska mätningar gjorts och att slutsatserna är oerhört schematiska och inte överensstämmer med vår bild av verkligheten.

Utredningen om fiskförekomst är utgående från enbart två natters fiske i en liten del av det område som kommer att beröras. Därutöver finns felaktiga påståenden om bestånd och lekområden och vi förstår inte hur dom skaffat sina fakta.

Vattenområdena i skärgårdsregionen har stor betydelse för fiskbestånden, inte bara de lokala utan även för Östersjön som helhet. Strömmingens reproduktion sker där och uppväxten samt övervintring för ynglen. Torskungarna växer också upp här.

Yrkanden

Förekomsten av torskungar har glädjande nog ökat i området. Detta noteras både vid våra egna fiske och i vad som redovisas i bilagan från Skärgårdsutveckling AB. Det är därför oacceptabelt att genomföra storskalig dumpning. Vi anser att dumpningen som sökanden önskar genomföra innebär ett allvarligt hot mot denna

naturmiljö och områdets förmåga att producera fisk. Vi vidhåller att dumpning i havet inte får ske, allrahelst inne i skärgårdsområdet eller om det förstör viktiga delar av naturen såsom djuphålorna. Vi vidhåller också vad vi sagt i övrigt till exempel om ersättningsanspråk och att vi ska anses som sakägare. Dumpningen med utfyllnad av djupgropar måste anses som vattenverksamhet.

Viktoria Raft och Edvard Raft (aktbil 227)

Efter genomgång av Stockholms Hamnars yttrande framstår bemötandet som nonchalant. Man har ej bemödat sig med att ta reda på hur fastigheterna är belägna. Sökanden har på intet sätt värderat de olika fastigheterna utifrån vad de är belägna i förhållande till den planerade storhamnen. Därmed har man inte heller värderat de olika sakägarnas krav på ersättning på grund av skada på ett adekvat sätt. Bedömning måste ske för varje enskild fastighet utifrån dess närhet till den planerade storhamnen på Norviks udde. Fastigheter belägna vid vattenområdet, inom synhåll, samt direkt berörda av föroreningar på land, luft och i vatten, strömmar, vindar, buller skall värderas för sig utifrån närhetsprincipen.

Fastigheter belägna på stora avstånd ifrån varandra, där vissa har direktkontakt med Norvikudde via vattenområdet har sammanklumpats med fastigheter som ligger på mycket långt avstånd ifrån den planerade verksamheten på Norvikudde. Vad som också är uppseendeväckande i sökandens yttrande är att man har bemödat sig att svara exempelvis Nynäshamns Kommun, Vidbynäs Förvaltnings AB samt Caroline Ankarcrona på ett klart utförligare sätt med motivering än övriga berörda.

Vi vidhåller våra krav på ekonomisk compensation som tidigare ställts. Som vi i tidigare yttranden påpekat är det för det mesta sydlig vind vilket gör att fastigheten både under byggnationen och därefter drift av storhamn på Norviks udde inte längre kan brukas som vare sig permanentboende eller fritidsboende på grund av buller dag och natt med mycket höga decibeltal, föroreningar på land och vatten, ljussken nattetid på grund av dygnet runt verksamhet, utslaget fiske samt vatten som ej längre kan användas för bad. Vi kommer dessutom ha mycket stora svårigheter att under byggnation och därefter drift av hamnen kunna ta oss ur vår vik "Vansvik" sjövä-

gen, på grund av närheten till hamnen. De stora fartygen som kommer trafikera farleden till Norviks udde utgör ett närmast totalt hinder för småbåtar att kunna passera för att exempelvis ta sig till vår huvudort Nynäshamn sjövägen eller för att passera ut till havs.

Hans Åhlund (aktbil 245)

Han har anfört detsamma som Viktoria Raft och Edvard Raft.

AB Himmelsö (aktbil 246)

AB Himmelsö äger och driver Himmelsö Gård (Himmelsö 1:8 och 1:10) samt äger de angränsande öarna Högholmen och Källsholmen och Kaffeholmen samt det vattenområde som gränsar mot det ovannämnda området. I egenskap av sakägare och tillika markägare med vattengräns mot Kalvö 1:25, 1:1 m.fl. i Nynäshamn kommun. Stockholms län gör AB Himmelsö följande bemötande av Sökandes inlaga avseende sakägars ersättningsanspråk. Bolaget huvudsakliga verksamhet består i uthyrning av bostadshus för både permanentboende och säsongboende samt jordbruk.

AB Himmelsö vidhåller fortfarande de argument som bolaget framförde i yttrandet och ställer sig frågande till om sökanden har läst vårt yttrande.

I enlighet med Miljödomstolens kungörelse skall AB Himmelsö i egenskap av sakägare inkomma med yrkanden om ersättning som grundar sig på vattenverksamheten. AB Himmelsö har uppskattat att denna verksamhet kommer påverka bolaget på ett mycket negativt sätt och de skador som uppkommer kommer att vara eviga.

Anläggandet av hamnen kommer att pågå under lång tid och den föreslagna hamnen utgör en mycket omfattande anläggning. Ett bifall till ansökan kommer således att medföra stor påverkan på omgivningen såväl under anläggandet som när hamnen står färdig.

För AB Himmelsö kommer dessa olägenheter under själva byggandet att bestå i buller från sprängningar, transporter till och från hamnbygget m.m. samt därefter

från färjetrafik, lastning, lossning och från vägtrafik till och från hamnen med omfattande lastbilstrafik och ökad tågtrafik. Olägenheterna kommer vidare att bestå i ljusstörningar då det kommer att vara upplyst vid arbete nattetid, såväl under uppförandet som vid driften av hamnen. Därutöver kommer luften vid fastigheten sannolikt att försämrast. Partiklar som orsakas av sprängningar och andra arbeten riskerar att färdas mot fastigheten och försämrast luften. Vattnet utanför fastigheten kommer vidare att försämrast genom de muddringar som skall utföras under anläggandet samt därefter av den omfattande färjetrafik som skall bedrivas vid hamnfastigheten. Detta kommer troligtvis att påverka möjligheterna till bad i vattnet. Det kan tilläggas att färjetrafiken kommer att behöva dirigeras in i vattnet norr om hamnfastigheten och att detta således kommer att öka riskerna för olägenheter i vattnet och störningar från färjetrafiken.

Landskapsbilden kommer att förändras högst påtagligt genom anläggandet av hamnen, såväl under anläggandet som vid färdig drift, vilket också utgör en olägenhet för AB Himmelsö.

Stockholm Hamnar AB kommer vidare, om storhamnen tillåts, att bedriva kommersiell verksamhet på AB Himmelsös vattenområde vilket ej kommer tillåtas. Om så ändå sker kommer AB Himmelsö framställa ersättningsanspråk på intrånget.

Ovan redovisade olägenheter kommer att medföra en kraftig värdeminskning på hela fastigheten samt innebära uteblivna intäkter för bolagets verksamheter.

AB Himmelsö yrkar även ersättning för rättegångskostnader i miljödomstolen från sökanden med belopp som senare kommer att anges.

AB Himmelsö kan i dagsläget inte ange om, eller i vilken omfattning, skada kan uppstå men vill förbehålla sig rätten att senare framställa dessa anspråk.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställer AB Himmelsö att miljödomstolen avslår Stockholm Hamnar ABs ansökan till de uppräknade arbetena i ansö-

kan och att inte bevilja varken igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnande.

Caroline Ankarcrona (aktbil 247)

Yrkanden m.m.

Caroline Ankarcrona vidhåller sitt yrkande att ansökan ska avslås.

Caroline Ankarcrona vidhåller övriga tidigare framställda yrkanden och föreslagna villkor avseende Stockholms Hamns ansökan.

Caroline Ankarcrona yrkar ersättning för rättegångskostnader i miljödomstolen med belopp som senare kommer att anges. Sådana kostnader avser dels juridiskt biträde, dels miljöteknisk genomgång av ansökan med kompletteringar.

Sökanden har återkallat sitt yrkande om igångsättningsmedgivande varför Ankarcronas yrkande om ogillande i den delen bortfaller.

Caroline Ankarcrona vidhåller sin begäran att miljödomstolen underrättar regeringen om verksamheten för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken, särskilt mot bakgrund av frågan om lokalisering av hamnen.

Caroline Ankarcrona begär att sökanden kompletterar ansökan med uppgift om vattnets naturliga grumlighet för att tydliggöra konsekvenserna av muddring och tippning.

Tidigare yttrande

Sökanden har inte bemött Caroline Ankarcronas i aktbil 156 framställda yrkanden och begäran om kompletteringar i sak på annat sätt än att sökanden gjort bedömningen att Ankarcrona endast kan komma att beröras av buller under anläggnings- och driftsskedet. Sökanden har bestridit alla yrkanden utan att ange grunder för bestridandet. Sökandens inställning har föranlett Ankarcrona att anlita Structor Miljöbyrå för att gå igenom det tekniska underlaget som sökanden har kompletterat ansökan med. Structor har tidigare på Ankarcronas uppdrag granskat miljökonsekvensbeskrivningen och ansökan. Structor har som underkonsulter anlitat Brandgruppen AB och SMHI.

Miljökonsekvensbeskrivning

Sökanden har inte utvecklat ansökan på sätt som Caroline Ankarcrona har begärt med ytterligare underlag vad gäller alternativa lokaliseringar, landskapsbild, luftföroreningar, trafik och följdverksamhet. Ankarcrona menar att miljökonsekvensbeskrivningen i föreliggande skick inte tillräckligt väl beskriver verksamheten och dess påverkan på människor, miljön, landskap och hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt och att den därmed inte ska godkännas.

En central fråga är vilka störningar som ska beaktas vid prövningen. Caroline Ankarcrona menar att prövningen inte kan begränsas enbart till de konsekvenser som följer av etableringen av hamnen på sätt som sökanden har anfört. Miljööverdomstolen har i dom 2007-04-20 i mål M 8597-06 (Banverket; Citybanan) tagit ställning för ”att prövningen av en tillståndsansökan skall ha en sådan omfattning att relevanta miljömässiga konsekvenser kan beaktas och att det kan tryggas att de också får den reglering som bedöms nödvändig”. All miljöpåverkan på platsen ska därför beaktas, även t.ex. den etablering som planeras på den angränsande fastigheten Kalvö 1:11.

Muddring

Sökanden har kompletterat ansökan med fördjupade utredningar om muddring, omhändertagande av muddermassor samt tippning till havs. Caroline Ankarcrona anser att utredningen i den delen väl har belyst alternativa utföranden och att det valda alternativet att grävuddra är väl underbyggt.

Muddring och tippning bör ske på hösten och vintern. I utredningen diskuteras möjligheten till forcerad muddring där muddringsarbetena begränsas till en vintersäsong. Detta är enligt Ankarcrona att föredra med hänsyn till att miljökonsekvenserna minskar över tiden och störningarna för närboende begränsas.

I utredningen hänvisas till Naturvårdsverkets rapport 1969:1 ”Bedömningsgrunder för svenska vattendrag”, där grumligheten, räknat som SiO₂, i friluftsbad bör understiga 5 mg/l som totalhalt och där det anges att 2 mg/l är den halt där en förändring

kan skönjas. I miljökonsekvensbeskrivningen som är fogad till ansökan nämns att efter ca 1 000 meter transportsträcka från muddringsplatsen uppskattas koncentrationen av suspenderat material ha sjunkit till 40 mg/l och efter ca 4 000 meter till 20 mg/l.

SMHI har för Ankarcronas räkning granskat sökandens komplettering avseende strömmar och spridning av suspenderat sediment vid Björkö i Stockholms skärgård (Vattenfall 2007-12-12). I genomsnitt anges att halten 25 mg/l fås på ett avstånd av cirka 1 000 meter från muddringsplatsen i strömriktningen. Rapporten anger emellertid att halten 25 mg/l kan nå längre bort än 1 000 meter, i vissa fall upp till 2 000 meters avstånd från muddringsplatsen. Erfarenheter från beräkningar m.m. som SMHI har utfört i andra muddringsprojekt pekar på att det är det längre avståndet man bör ta fasta på.

Caroline Ankarcronas fastighet Vidbynäs 1:6 är belägen på ett avstånd om ca 2 000 m om Norvikudden och riskerar att påverkas av grumling med sedimenthalter på 25 mg/l i samband med muddringsarbetena. Detta ska jämföras med att grumligheten vid friluftsbad enligt Naturvårdsverket bör understiga 5 mg/l.

Täkt

Caroline Ankarcrona vidhåller att sökanden bör komplettera sin ansökan med uppgift om täktverksamheten och huruvida den är tillståndspliktig eller anmälningspliktig samt underlag och ställningstagande vad avser behovsprövningen

Risker

Risikanalyserna har kompletterats med acceptanskriterier som tagits fram av Länsstyrelsen (EnviroPlanning AB 2007-12-14). Brandgruppen AB, som har granskat kompletteringarna för Ankarcronas räkning, har kommit fram till att dessa kriterier är inte korrekt inritade i F/N diagrammen. I den kompletterande rapporten används acceptanskriteriet 100 omkomna på 100 000 - 1 miljon år med en hänvisning till länsstyrelsens acceptanskriterier, som emellertid anger acceptanskriteriet 100 omkomna på 1 - 70 miljoner år. Det innebär att risknivåerna i sökandens komplettering

ser lägre ut än de i själva verket är. Slutsatsen att några riskreducerande åtgärder inte erfordras bör omprövas mot länsstyrelsens acceptanskriterier.

I övrigt kvarstår Ankarcronas synpunkter enligt bilaga 156. Caroline Ankarcrona vill särskilt framhålla att ett stort utsläpp av klor eller kollaps av tank bör tas med i analysen på grund av klors miljöfarliga och giftiga art. I riskanalyserna anges att giftiga halter kan uppstå på ett avstånd om 2 000 meter från utläppskälla. I riskanalyserna används dock ett scenario med ett betydligt mindre utsläpp och där livshotande konsekvenser omfattar ett avstånd på 65 meter.

Villkor

För det fall miljödomstolen skulle komma fram till att verksamheten trots allt är tillåtlig har Caroline Ankarcrona följande förslag till villkor. Härutöver åberopas vad som anförts i aktbilaga 156.

Grumlande arbeten

Tid

Sökanden har föreslagit följande villkor: ”Grumlande arbeten i vattenområde får inte utföras under perioden 1 maj – 15 september.

I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras dels att ytströmmen i Norvikfjärden generellt går i sydgående riktning och att en motriktad nordgående ström finns på större djup och dels att transporten av ytvatten i stor utsträckning styrs av vindriktningen. Enligt SMHI dominerar västliga under vintertid och resten av året förekommer västliga, sydvästliga, sydliga och sydöstliga vindar i samma omfattning. Enligt utredningarna om tippning och strömmar är det sydliga till västliga vindar som dominerar. Vid sydliga vindar bör alltså strömningen av ytvattnet vara nordgående, mot Ankarcronas fastighet. Även den nordgående strömmen på större djup går i samma riktning.

Caroline Ankarcrona ansluter sig till vad länsstyrelsen och Fiskeriverket har anfört och menar att även sprängningsarbeten är sådana grumlande arbeten som ska begränsas i tid. Caroline Ankarcrona anser att grumlande arbeten primärt bör förläggas till hösten, efter den 30 september, eller i vart fall undvikas under perioden 1

april – 30 september för att minska risken för störning på friluftslivet. Grumling kan kvarstå i upp till en månad och om arbetet bedrivs fram till den 1 maj finns risk att grumling kvarstår in på den tid på året då bad- och båtliv i huvudsak bedrivs.

Skyddsåtgärder

Sökanden har föreslagit ett reviderat villkor med lydelsen ”... där så är tekniskt möjligt, tätskärmar bestående av flytlänsar och geotextilier användas”.

Ankarcrona anser att som villkor ska föreskrivas krav på anläggande av dubbla bottenförankrade textilskärmar, som ska ligga kvar till dess att grumlingen återgått till bakgrundsnivåer för att säkerställa att grumlingen inte sprider sig.

Forcerad muddring

Ett villkor bör begränsa muddringsarbetena till en vintersäsong.

Buller

Anläggningsfas

Nynäshamns kommun har anfört att bullrande anläggningsarbeten inte ska få ske under kvällar och nätter. Sökanden har bestridit detta och anser att ett villkor om ”att bullret i skäligen och möjlig omfattning ska begränsas under anläggningstiden” är tillräckligt.

Caroline Ankarcrona menar att det av sökanden föreslagna villkoret är alltför obestämt och svårt för tillsynsmyndigheten att genomdriva. Buller är en väsentlig störning för närboende och anläggningsfasen kommer att pågå under en avsevärd tid. Buller under anläggningsfasen bör därför regleras med riktvärden samt begränsas till att inte omfatta helger, kvällar och nätter. Vidare bör i vart fall juli månad vara helt fri från bullrande arbeten för att kringboende ska kunna använda sina fastigheter under den mer allmänna semestertiden.

Driftsfas

Sökanden föreslog inte bullervillkor i ansökan. Sökanden har i påminnelsekriften, delvis godtagit det villkor som länsstyrelsen har föreslagit, dock att länsstyrelsens

definierade verksamhetsområde har ersatts med "hamnverksamheten". Sökanden har inte motiverat sin ändring av förslaget eller definierat vad som anses ingå i begreppet.

Definitionen av vad som ingår i en hamnverksamhet är ofta föremål för diskussion. Caroline Ankarcrona har därför förståelse för att länsstyrelsen anser att en definition av verksamhetsområdet skulle underlätta tillämpningen av villkoret. I Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar (NFS 2003:18) anges avseende 19 kap 5 § 1 och 22 kap 1 § miljöbalken att hamnområdet med tillhörande vattenområde bör vara utgångspunkten för prövningen. Även störningar och olägenheter som i och för sig uppkommer utanför hamnområdet men som ingår i hamnverksamheten bör likaledes ingå i prövningen. Ankarcrona menar därför att länsstyrelsens förslag innebär ett förtydligande som är att föredra framför sökandens förslag till villkor.

Miljönämnden i Haninge kommun (aktbil 249)

Haninge kommun är positiva till hamnverksamheten som sådan. Detta yttrande begränsas sig i huvudsak till de delar av ansökan som berör dumpning av muddermassor vid Björkö.

Muddermassorna bör i första hand ses som en resurs och användas för konstruktionsändamål eller annat anläggningsändamål på land. I andra hand bör så mycket massor som möjligt användas för ändamål på land och resterande hanteras som avfall och antingen deponeras på land eller i lämpligt havsområde.

Lokalisering

Enligt miljöbalken ska verksamhetsutövaren välja den mest lämpliga platsen med minsta möjliga olägenhet för människors hälsa eller miljön. Stockholms Hamn AB pekar ut Björkö som den mest lämpliga av de alternativ som undersökts. Området kring Björkö är omgivet av ett flertal skyddade områden. På ett avstånd av 350 meter från tippningsplatsen ligger Utö naturreservat/Natura 2000-område. Dessutom finns Gålö naturreservat, Sandemar naturreservat och Natura 2000-område, Natura-

2000 Stegsholm och Varnöfladen samt Sundby naturreservat inom 1500-3000 m och ett antal grunda vikar kring Björkö som i kustplanen och fördjupad översiktsplan för Ornö utpekats som relativt opåverkade och skyddsvärda. Dessa ligger inom 500 m från tippplatsen och ska enligt kustplanen inte påverkas negativt av nya exploateringar. Resonemanget om att vissa områden/naturtyper inom Natura 2000 inte är anmälda till regeringen håller inte. Länsstyrelserna prioriterar arbetet med marina områden och Natura 2000-området Utö har nu fått en fastställd bevarandeplan. Området innehåller naturtypen rev som finns utpekad som skyddsvärd och ska bevaras enligt EU:s art- och habitatdirektiv. En åtgärd/verksamhet får inte påverka områdets utpekande värden negativt vare sig den ligger inom eller utanför ett Natura 2000-område. Alla Natura 2000-områden är riksintressen. Naturvårdsverket menar att alla områden som har en fastställd bevarandeplan, har ett så starkt skydd att de kan anses som långsiktigt skyddande enligt miljömålet.

Risker

Risken analysen gäller inte för transporter av muddermassor till tippningsplatsen eller för själva tippningsarbetet. Totalt 2200-4400 transporter tur och retur dumpningsplatsen beräknas under en tid på totalt 8-11 månader. Vad händer vid en eventuell kollision med annat fartyg, annan pråm eller med fritidsbåt? Hur stor är risken? Hur påverkas skyddsvärda områden, avsaltningens anläggningar, fiskodlingen, boendena? Dumpningsplatsen ligger med ett flertal skyddade områden omkring och endast 350 m till Naturreservatet och Natura 2000-området samt 500 m från Björkö.

Utredning av ytterligare områden

Stockholms Hamn AB anger i sina kompletteringar att en utredning av tippplatser utomskärs har inletts. Tidsplanen för detta eller någon ytterligare information presenteras inte. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen anser att en rapport om dessa tippplatser måste redovisas innan miljödomstolen kan fatta beslut i frågan om eventuell tippning av muddermassor vid Björkö. Annars kan inte någon bedömning om bästa lokalisering göras enligt miljöbalken.

Värdering – kostnader

Av de tre huvudalternativ som utretts utpekas stabilisering av muddermassor inom hamnområdet som det bästa ur miljösynpunkt. Endast 60 % av massorna kan utnyttjas på detta sätt och de resterande 40 % måste omhändertas enligt något annat alternativ. De höga beräknade kostnaderna och komplicerad teknik gör att Stockholms Hamn AB istället förordar tippning av muddermassor utanför Björkö, trots att stabilisering är bäst ur miljösynpunkt.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen anser att en miljöekonomisk analys bör genomföras för att värdera kostnaderna för miljön, friluftsliv och turism samt för boende och näringsidkare. För att få fram en totalkostnad måste dessa värden/kostnader summeras med kostnaden för respektive huvudalternativ. Först då kan den totala prislappen på hanteringen av muddermassorna presenteras.

På Björkö finns fyra yrkesfiskare och en fiskodling som troligtvis kommer att påverkas negativt av tippningen av muddermassor. Enligt de handlingar som redovisats är det oklart vilka områden som yrkesfiskarna nyttjar och på vilket sätt de påverkas ekonomiskt. Yrkesfisket ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringsverksamheten, Miljöbalken 3 kap 5 §. Till det kommer de omkring 7 000 personer som bedriver fritidsfiska i området.

Enligt kommunens fördjupade översiktsplan för Ornö är målsättningen att behålla och utveckla en levande skärgård. Det innebär att varje arbetstillfälle är mycket viktigt för de helårsboende på Björkö och öarna runt omkring. Haninge kommun har de senaste åren arbetat för att öka turismen i området. Många boende är beroende av de intäkter som turism och friluftsliv genererar. Om muddermassorna tippas i området kring Björkö så kommer det troligtvis att påverka turistnäringen och det rörliga friluftslivet negativt, dels genom den ökade grumlingen av ytvattnet och dess konsekvenser, den finpartikulära övertäckningen av grunda bottnar och den minskade estetiska upplevelsen. Dels genom buller från verksamheten och den ständiga trafiken med pråmar till och från tippplatsen. Trots att tippningen endast sker 15 september – 1 maj, vistas många båtägare och fritidshusägare i skärgården även under tids-

perioden. Grumlingen kommer att finnas kvar i området omkring en månad efter avslutad tippning, det vill säga in i juni månad när många har börjat sin semester.

Period

I motsats till vad Stockholms Hamn AB angav vid informationsmötet i Haninge kommun är det inte självklart att tippningen kommer att pågå under tre vintrar i följd utan arbetet kan bedrivas under tre vintrar med visst mellanrum. Det innebär att tiden då området är påverkat eller utslaget kan komma att bli minst sju år innan viss återkolonisering skett. Forcerad muddring kan innebära ökad risk ur miljösynpunkt i och med att större prämar krävs och att tidspressen blir ökad.

Sedimentspridning – skyddsåtgärder

I handlingarna presenteras tre olika skyddsåtgärder för att minska spridningen av suspenderat sediment i vattenmassan. Det framgår inte av handlingarna vilken halt av suspenderat material som kan förväntas i området kring tippplatsen vid vidtagna skyddsåtgärder. De enda uppgifter som finns är att de normala bakgrundshalterna av suspenderat material längs kusten ligger på 0-2 mg/l och att halten vid närmaste skyddsvärda objekt inte förväntas överstiga 25 mg/l.

I bilaga 2 anges att i Söderviken kan ett halttillskott på 25 mg/l återfinnas med vidtagna skyddsåtgärder. Söderviken ligger 500-800 m från tippplatsen, dvs är inte det närmast känsliga området. Vilka halter kan då förväntas vid de skyddsvärda reven i Utö Natura 2000-område, 350 meter från tippplatsen? Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen anser att uppgifterna om halterna av suspenderat sediment inte är samstämmiga utan verkar vara relativt osäkra att göra en bedömning utifrån. För muddringen finns beräkningar utförda för hur spridningen av suspenderat sediment ser ut och haltgränser anges med cirklar kring muddringsområdet. Motsvarande uppgifter finns inte för tippningsområdet.

Enligt Callunas rapport om fisk och bottenfauna vid Björkö driver material som finns i vattnets översta tio meter in och ansamlas i Söderviken vid sydliga eller sydvästliga vindar. Den förhärskande vindriktningen under vintern då tippningen plane-

ras är sydlig till västlig, det viss säga rakt upp mot Söderviken. Bestånden av ett flertal fiskarter har minskat i Östersjön och reproduktionen har uteblivit eller varit mycket svag särskilt i Stockholms södra skärgård. I stort sett samtliga vårlekande sötvattenfiskar med lek- och uppväxtområden i grunda kustområden är påverkade. I bland annat Söderviken och grunda vikar på södra Ornö finns viktiga lek- och uppväxtområden för gädda och abborre enligt Fiskeriverket. I och med att dessa fiskarter leker tidigt på våren när tippningen fortfarande pågår finns risk att dessa kommer att påverkas negativt av sedimentationen.

Vid halter på 25 mg/l anges att inga negativa konsekvenser uppstår på djurlivet. Däremot påverkas bottenvegetationen negativt av påslamning på grund av försämrade fotosyntes och blir ofta påvuxna av trådbildande alger som kräver växten. I rapporten om inventering av vegetationsklädda bottenar påpekar Sverige Vattenekologer AB att bottenvegetationen inte tycks ha några problem att klara den normala sedimentationen som råder i området, dvs med en bakgrundshalt av omkring 2 mg/l. Däremot bedömer de inte hur växtligheten påverkas av halttillskott på minst 25 mg/l. Växt- och djurlivet ingår i ett ekosystem och även om fisk och bottenfaunan inte påverkas negativt av grumlingen så kommer de att påverkas av det minskade eller förändrade växtsamhället.

Muddringen ska pågå under 12 tim/dag och cirka sex pråmar per dag ska gå med muddermassor ut till Björkö. Det betyder en pråm varannan timme. Arbetet pågår kontinuerligt vilket innebär ett ständigt tillskott på suspenderat material till vattenmassan från september till maj, dvs en i princip konstant grumling under vintersäsongen. Hur stor mängd suspenderat material kommer hamna på vegetationen och fiskelekplatserna i till exempel Söderviken eller på reven i Natura 2000-området?

Vattendirektivet

Vattendirektivet omfattar vattenområden inom en sjömil utanför kustens och skärgårdens yttersta skär och kobbar, den så kallade baslinjen. Det innebär att området kring Björkö ingår i det område där hållbara och naturlika förhållanden med god ekologisk och god vattenstatus ska ha uppnåtts 2015. Hur kommer grumlingen från

tippningen och utslagningen av växt- och djurliv att påverka arbetet mot god ekologisk status?

Transporter

Haninge kommun har påbörjat ett arbete med att ta fram en klimatstrategi med utsläppsmål och åtgärdsförslag. Dagens utsläppsnivåer av klimatgaser ser vi som nollnivån varifrån halterna ska minska under en kommande tidsperiod. I och med byggandet av Norvik och de ökade transportbehovet kommer den tunga trafiken genom Haninge att öka markant. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen anser att så stor del som möjligt av transporterna bör ske med järnväg och att det vore optimalt om etableringen av Norviks hamn sker parallellt med en utbyggnad av dubbelspår ner till Nynäshamn.

Sammanfattning

Vi anser att tillstånd för dumpning av 1,1 miljoner m³ muddermassor vid Björkö inte ska tillåtas. Området som omfattar omkring 30 fotbollsplaner ligger mitt bland ett flertal skyddade områden och när skyddsvärda grunda vikar. Verksamheten kommer att påverka näringsidkare, skärgårdsboende samt turism och det rörliga friluftslivet. Det kommer även ge konsekvenser för de marina miljöerna.

Massorna ska i första hand utnyttjas som resurs på land. Om det enda alternativet är att dumpa massorna till havs ska detta göras utomskärs där påverkan på känsliga områden och skärgårdslivet minimeras.

I handlingarna framgår att bolaget påbörjat undersökning och utredning av eventuella platser för dumpning av muddermassor utomskärs. Dessa utredningar bör presenteras innan miljödomstolen tar ställning till den delen av ansökan.

Mot bakgrund av ovanstående anser Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att tillstånd för tippning av muddermassor vid Björkö inte ska medges.

Kammarkollegiet (aktbil 250)Inställning

Kammarkollegiet bestrider ansökan.

Grunder

Kammarkollegiet bedömer att verksamhetens lokalisering inte är lämplig och att riskerna för miljön till följd av åtgärderna och den framtida verksamheten samt transporter till och från hamnen innebär att hinder enligt 2 kap. 6 § miljöbalken för att meddela tillstånd föreligger.

Kammarkollegiet anser att det inte finns underlag för att anse att området för de planerade åtgärderna är av riksintresse.

Kammarkollegiet bedömer att lämpligare lokalisering är att förelägga hamnverksamheten till redan befintliga hamnar, även om någon eller några av dessa kan behöva byggas ut.

Kammarkollegiet finner inte att det är klarlagt att transporterna till och från den planerade hamnen kan utföras på ett sådant sätt att verksamheten är förenlig med miljöbalken och Riksdagens antagna miljömål.

Kammarkollegiet bedömer sammantaget att den ansökta verksamheten har sådan omfattning och medför risker för allvarliga skador på miljön att, även om skyddsåtgärder vidtas, det föreligger hinder för att meddela verksamheten ansökt tillstånd.

Kammarkollegiet anser att kravet enligt 15 kap. 33 § miljöbalken att dumpningen kan ske utan olägenhet för miljön inte uppfylls. Vad gäller själva dispensprövningen skall inte hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken och proportionalitetsprincipen tillämpas. Kammarkollegiet bedömer att miljödomstolen inte kan meddela ansökt dispens och därmed får muddringsmassorna enligt 15 kap. 32 § miljöbalken inte dumpas i havet.

Omständigheter

Sökanden har begränsat utredningen gällande alternativa lokaliseringar på ett sätt som gör att det, enligt Kammarkollegiets mening, inte är möjligt att bedöma om det valda alternativet är lämpligt enligt 2 kap. 6 § miljöbalken. Sökanden har vidare begränsat sin utredning om alternativa lokaliseringar med skälet att alternativ med markområden som inte ägs av sökanden inte kan ingå. Denna avgränsning av den utredning som krävs enligt 6 kap. 8 § miljöbalken är inte förenligt med gällande rätt. Det förhållandet att avgränsningen skett med skäl att sökanden inte har möjlighet att lokalisera anläggningen till områden som sökanden inte äger är sålunda inte ett giltigt skäl för att inte utreda eventuella alternativ.

Sedan ansökan ingavs har Hamnstrategiutredningen lämnat sitt betänkande (SOU 2007:58). Av detta framgår att Norviks hamn inte bör ingå i ramverket för de nationella strategiska hamnarna i Sverige. Norvik kan inte göra anspråk på att vara ett riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Området är däremot utpekat som riksintresse för friluftslivet och för yrkesfisket.

Av utredningen i målet framgår i princip att andra svenska hamnar bör kunna utföra den sökta verksamheten, om än att någon eller några av dessa eventuellt behöver utökas. Om det finns andra alternativa platser där ny verksamhet kan etableras utan omfattande muddringar och med tillgång till infrastruktur kan inte bedömas.

Vad gäller lokaliseringen framgår vidare av de i ansökan svåröverskådliga transportuppgifterna att regionens idag befintliga trafiksystem i princip inte på godtagbart sätt kommer att kunna hantera den ökade mängden transporter som kan härledas till den ansökta verksamheten, särskilt gäller detta den stora omfattning av transporter som etapp 3 innebär. Ansökan baseras på att det genomförs en omfattande utbyggnad av infrastrukturen. Till den planerade hamnen finns inte någon järnvägsförbindelse. Frågorna om en fungerande järnvägsförbindelse tas upp i Banverkets utredning ”Nynäsbanan, Konsekvenser för järnvägssystemet av en framtida hamn i Norvik”. Sammantaget finns det inte stöd för sökandens påståenden att hamnen kommer att få goda väg- och järnvägsförbindelser. För transporter såsom

följdverksamhet kan en ny verksamhet inte anses hållbar utifrån de krav som ställs i miljöbalken om transporterna huvudsakligen skall ske via lastbil och väg.

Sökanden har genomfört kompletteringar av utredningen vad gäller risker och kostnader beträffande planerad muddring i kombination med dumpning av avfallet i havet. Sökanden har justerat sin talan och ansöker nu om att förorenade massor skall omhändertas separat. I vilken omfattning detta åtagande har är för närvarande oklart.

Fiskeriverket bedömer att det allmänna fiskeintresset kan komma att påverkas allvarligt. Vidare påpekas att det kan ta bottenlivet inom ett inte obetydligt område upp till 12-14 år att återhämta sig. Utifrån föreliggande utredning bedömer Kammarkollegiet att risken för att samtliga naturvärden i Norvikfjärden kommer att förstöras är påtaglig.

Av ovan anförda skäl bör miljödomstolen vid en sammantagen bedömning finna att den valda lokaliseringen inte är lämplig.

Av utredningen framgår att omfattningen av dumpningen av avfallet innebär i vart fall en flerårig påverkan av miljön. Bottenfaunan är artrik och den kommer att skadas för all framtid. Samma sak gäller för djuphålans funktion för vattenlevande organismer. Vidare är dumpningen förenad med risker vad gäller grumling, även om den påstås vara tillfällig. Kammarkollegiet delar inte uppfattningen att fisken kan undvika grumlande områden på det sättet att den därmed inte riskerar att skadas. Sammantaget innebär nämnda förhållanden olägenheter för miljön. Detta gäller sålunda även om det skulle innebära ökade kostnader för sökanden att omhänderta massorna på annat sätt. Dispens kan sålunda inte meddelas och det ansökta tillståndet till dumpningen skall därför avslås.

Även om miljödomstolen skulle finna att den ansökta hamnverksamheten är tillåtlig är alltså miljödomstolen förhindrad att meddela dispens från dumpningsförbudet. Detta medför att omhändertagandet av muddermassorna på annat sätt än dumpning

eventuellt skall prövas om sökanden justerar sin talan. Kammarkollegiet anser att rättspraxis avseende prövningens omfattning innebär att omhändertagandet skall prövas i detta mål. Enligt de alternativ som presenterats i utredningen kan omhändertagandet ske genom stabilisering av muddermassorna i hamnområdet eller på land utanför hamnområdet. Stabilisering av muddermassorna i hamnområdet bör anses utgöra tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsen (aktbil 251)

Bolaget har i flera avseenden, på ett förtjänstfullt sätt kompletterat ansökan i enlighet med länsstyrelsens tidigare önskemål och synpunkter. Bolagets skrivelse föranleder för närvarande dock inga ändringar av länsstyrelsens ställningstagande. Länsstyrelsen vidhåller därför de yrkanden vad gäller begränsningar och villkor för den tillståndssökta verksamheten som redovisas i länsstyrelsens yttrande till miljödomstolen den 5 juni 2007. Länsstyrelsen vill därutöver lämna följande kommentarer över valda delar av aktbilaga 194.

Bolaget har i aktbilaga 194 föreslagit omformuleringar av flera av länsstyrelsens förslag till villkorsskrivningar utan att motivera varför villkorsförslagen bör ändras. Länsstyrelsen efterlyser sålunda bolagets motiv till varför undervattenssprängningar inte bör regleras i tiden, länsstyrelsens villkorsförslag 1, och till varför det inte bör preciseras vilket område eller vilka verksamheter som omfattas av bullervillkoret i enlighet med länsstyrelsens villkorsförslag 6.

I den bilagda fördjupade utredningen gällande muddring och omhändertagande av muddermassor lämnar bolaget nu en mer substantiell redovisning av valda alternativa sätt att hantera de aktuella sedimenten. Utredningen redovisar även en jämförelse mellan de olika alternativens tekniska, miljömässiga och ekonomiska genomförbarhet och lämplighet. Utredningen förordar i sammanfattning det tidigare valda alternativet, dumpning till havs vid Björkö. Länsstyrelsen anser generellt att den miljömässiga effekten vid omhändertagandet/hanterandet av oönskade/uppkomna massor skall tillmätas stor tyngd i avvägningen mellan de olika alternativen. En eventuell dispens från dumpningsförbudet i miljöbalkens 15 kap 31 § kan, i det sammanhang-

et, enligt 15 kap 33 § också endast medges i det enskilda fallet om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa och miljön. Länsstyrelsen bedömer utifrån de handlingar som presenterats att det inte är klarlagt att en dumpning vid Björkö kan ske utan olägenhet enligt ovan. Länsstyrelsen noterar i sammanhanget också att bolaget avser att även undersöka möjligheterna att dumpa uppkomna massor utomskärs. Ett slutligt ställningstagande till hur uppkomna massor skall omhändertas bör enligt länsstyrelsens bedömning avvakta redovisningen av den ovan nämnda planerade undersökningen av alternativa dumpningsplatser. Mot bakgrund av vad som hittills redovisats i målet vidhåller länsstyrelsen därför att miljödomstolen bör avslå bolagets yrkande om dumpning av muddermassor.

Enligt länsstyrelsens bedömning kan dumpning av uppkomna muddermassor i havet vid Björkö på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området Utö. Därmed är dumpningen enligt länsstyrelsens bedömning tillståndspliktigt enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Sten Heckscher m.fl. (aktbil 252)

Prövningens omfattning i mål om vattenverksamhet

Det finns numera en riklig praxis på att prövningen i mål om vattenverksamhet inte kan begränsas till frågor om verksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Miljööverdomstolen har nyligen funnit att en sådan prövningsavgränsning utgör ett grovt rättegångsfel (MÖD 2007-12-21 i mål M 7553-07). I ett mål om vattenverksamhet rörande ombyggnad av ett färjeläge uttalade Miljööverdomstolen att störningar från färjetrafiken vid det ombyggda färjeläget utgjorde en följdverksamhet som skulle beaktas vid prövningen, t.ex. genom villkor om skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Att sökandens talan inte hade utformats på det sättet medförde att underinstansens tillståndsdöm undanröjdes och målet återförvisades för förnyad prövning (MÖD 2006-11-15 i mål M 255-06). Detta avgörande ligger i linje med Miljööverdomstolens protokollsbeslut 2002-12-05 (mål M 5005-02 och M 5008-02, båda om vattenverksamhet) enligt vilket boende i närheten av en planerad järnvägsbro ansågs ha partsställning (och talerätt) då de riskerade att utsättas för olägenheter i samband

inte bara med uppförandet av järnvägsbron med tillfartsbankar utan även vid driften av järnvägen på platsen.

Enligt våra huvudmäns uppfattning är rättsläget alltså sådant att prövningen i mål om vattenverksamhet inte är inskränkt till frågor om verksamhetens inverkan på vattenförhållandena (grumling etc.) utan även ska omfatta verksamhetens inverkan på olägenheter i övrigt såsom t.ex. buller, damning, landskapsbild, psykisk immission m.m. I dessa frågor tillämpas det ovan angivna sakägarbegreppet när det gäller att bedöma vem som har rätt att uppträda som part i målet om vattenverksamhet. Att sökanden också valt att ansöka om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken föranleder inte annan bedömning, det ska i vart fall inte försätta motparterna i ett sämre läge jämfört med vad som skulle ha gällt om prövningen bara hade avsett vattenverksamheten.

Sökanden har på sid. 27f i sin inlaga anfört att vissa av våra huvudmän ”endast kommer att beröras av buller under anläggnings- och driftsskedet” och därför bestritt att utge ersättning för rättegångskostnader. Med stöd av redogörelsen för rättspraxis ovan bör redan den omständigheten att sökanden vidgått att dessa berörs av buller från vattenverksamheten leda till att de ska betraktas som taleberättigade parter även i den del av målet som avser vattenverksamhet. Härtill kommer att våra huvudmän berörs också av andra olägenheter än buller under såväl anläggnings- som driftsskedet.

Är våra huvudmän parter i målet?

Vi har i vårt tidigare yttrande redovisat hur den av sökanden planerade vattenverksamheten kan komma att påverka våra huvudmän (störningar och olägenheter till följd av sedimentspridning från muddring och sprängning, buller, luftföroreningar, förändrad landskapsbild och försämrade marknadsvärden). I tillägg härtill kan nu följande anföras:

Fastigheten Yxlö 1:36 (Lars Wretman)

Fastigheten är 4430 kvm stor och har egen strand på östra sidan av Yxlökanalen. Fastigheten används som permanentbostad. Till fastigheten hör servitutsrätt för båtplats. På den egna stranden har uppförts brygga, slip för båtupptagning, båtplats med boj och det har anlagts en badplats. De boende på fastigheten nyttjar näraliggande vattenområden för olika typer av fritidsaktiviteter, t.ex. fiske med nät. Anordningarna vid stranden nyttjas även av grannfastigheten Yxlö 1:37 som ägs av Lars Wretmans syster. Från huvudbyggnaden föreligger fri sikt åt sydväst mot Norvikudden. Fastigheten är belägen ca 2,2 km från det av sökanden angivna verksamhetsområdet.

De störningar och olägenheter som kan uppkomma för fastigheten Yxlö 1:36 till följd av den sökta vattenverksamheten kan hänföras såväl till själva anläggningstiden som till den därefter följande verksamheten vid hamnanläggningen. Störningarna består främst av skador på anläggningar som anlagts i strandområdet på grund av sediment- och föroreningsspridning (t.ex. olja) vilket negativt påverkar fastighetens nyttjande för vatten- och strandnära aktiviteter. Vidare kan förutses negativ påverkan på fastighetens nyttjande i form av buller, luftföroreningar, minskat fågel- och djurliv samt förändrad landskapsbild. Dessa faktorer är ägnade att minska fastighetens bruks- och marknadsvärde.

Här ska också nämnas att Lars Wretman är delägare i fastigheten Nynäshamn Yxlö 1:44 som ligger söder om vägbron på den östra sidan av Yxlökanalen och ca 1 km från det av sökanden angivna verksamhetsområdet. Denna fastighet har del i en fiskesamfällighet Yxlö FS:1 och en vattensamfällighet Yxlö S:2. Vattensamfälligheten S:2 omfattar vattnet närmast Yxlö, inbegripet vatten i Yxlö kanal och runt Låsudden. Vi hävdar att Lars Wretman även genom deläggande av Yxlö 1:44 är part i målet om vattenverksamhet.

Fastigheten Yxlö 1:38 (Sten Heckscher)

Fastigheten är 7770 kvm stor och har egen strand på östra sidan av Yxlökanalen. På fastigheten finns en fritidsbostad som används året runt. På den egna stranden har

uppförts brygga, båtplats med bojar samt bastu och det har anlagts en badplats. De boende på fastigheten nyttjar näraliggande vattenområden för olika typer av fritidsaktiviteter, t.ex. fiske, båtliv och bad. Fastigheten är belägen ca 2,3 km från det av sökanden angivna verksamhetsområden.

De störningar och olägenheter som kan uppkomma för fastigheten Yxlö 1:38 till följd av den sökta vattenverksamheten kan hänföras såväl till själva anläggningstiden som till den därefter bedrivna verksamheten vid hamnanläggningen. Störningarna består främst av skador på anläggningar som anlagts i strandområdet på grund av sediment- och föroreningsspridning (t.ex. olja) vilket negativt påverkar fastighetens nyttjande för vatten- och strandnära aktiviteter. Vidare kan förutses negativ påverkan på fastighetens nyttjande i form av buller, luftföroreningar samt minskat fågel- och djurliv. Dessa faktorer är ägnade att minska fastighetens bruks- och marknadsvärde.

Fastigheten Yxlö 3:24 (Birgit Larsson)

Fastigheten är 4240 kvm stor och har egen strand på västra sidan av Yxlökanalen, omedelbart norr om bron. Fastigheten används som permanentbostad och är belägen ca 1,6 km från det av sökanden angivna verksamhetsområdet. På den egna stranden har uppförts brygga, båtplats med boj och det har anlagts en badplats. De boende på fastigheten nyttjar näraliggande vattenområden för olika typer av fritidsaktiviteter, t.ex. fiske, båtliv och bad. Till fastigheten hör rätt att fiska runt hela Herrö. Fiske sker till stor del runt de södra delarna av Herrö, d.v.s. i anslutning till Norvikudden.

De störningar och olägenheter som kan uppkomma för fastigheten Yxlö 3:24 till följd av den sökta vattenverksamheten kan hänföras såväl till själva anläggningstiden som till den därefter bedrivna verksamheten vid hamnanläggningen. Störningarna består främst av skador på anläggningar som anlagts i strandområdet på grund av sediment- och föroreningsspridning (t.ex. olja) vilket negativt påverkar fastighetens nyttjande för vatten- och strandnära aktiviteter. Vidare kan förutses negativ påverkan på fastighetens nyttjande i form av buller, luftföroreningar samt minskat

fågel- och djurliv. Dessa faktorer är ägnade att minska fastighetens bruks- och marknadsvärde.

Fastigheten Yxlö 3:40 (Christer och Barbro Valtersson)

Fastigheten är 4850 kvm stor, varav 2570 kvm utgörs av vattenområde, och är belägen med egen strand på västra sidan av Yxlökanalen. På fastigheten finns en fritidsbostad som används året runt. På den egna stranden har uppförts brygga, båtplats med boj och det har anlagts en badplats. För fastighetens vattenförsörjning finns en färskvattenledning från kanalen med tillhörande avsaltningsanläggning. De boende på fastigheten nyttjar fastighetens vattenområde och näraliggande vattenområden för olika typer fritidsaktiviteter, t.ex. fiske med nät, båtliv och bad. Fastigheten är belägen ca 2,7 km från det av sökanden angivna verksamhetsområdet.

De störningar och olägenheter som kan uppkomma för fastigheten Yxlö 3:40 till följd av den sökta vattenverksamheten kan hänföras såväl till själva anläggningstiden som till den därefter bedrivna verksamheten vid hamnanläggningen. Störningarna består främst av skador på anläggningar som anlagts i strandområdet på grund av sediment- och förorenings spridning (t.ex. olja) vilket negativt påverkar fastighetens nyttjande för vatten- och strandnära aktiviteter. Vidare kan förutses negativ påverkan på fastighetens nyttjande i form av buller, luftföroreningar samt minskat fågel- och djurliv. Dessa faktorer är ägnade att minska fastighetens bruks- och marknadsvärde.

Fastigheten Yxlö 3:49 (Madis Üürike)

Fastigheten är 3346 kvm stor och har egen strand på västra stranden av Yxlökanalen. Fastigheten används som fritidsbostad året runt. På den egna stranden har uppförts bryggor, båthus och båtplatser med boj m.m. och det har anlagts en badplats. De boende på fastigheten nyttjar näraliggande vattenområden för olika typer av fritidsaktiviteter, t.ex. fiske med nät, båtliv och bad. Fastigheten är belägen ca 1,9 km från det av sökanden angivna verksamhetsområdet.

De störningar och olägenheter som kan uppkomma för fastigheten Yxlö 3:49 till följd av den sökta vattenverksamheten kan hänföras såväl till själva anläggningstiden som till den därefter bedrivna verksamheten vid hamnanläggningen. Störningarna består främst av skador på anläggningar som anlagts i strandområdet på grund av sediment- och föroreningsspridning (t.ex. olja) vilket negativt påverkar fastighetens nyttjande för vatten- och strandnära aktiviteter. Vidare kan förutses negativ påverkan på fastighetens nyttjande i form av buller, luftföroreningar samt minskat fågel- och djurliv. Dessa faktorer är ägnade att minska fastighetens bruks- och marknadsvärde.

Som klargjorts ovan är våra huvudmän parter i målet om vattenverksamhet om de kan tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom den sökta vattenverksamheten, om risken för skada eller olägenhet rör ett av rättsordningen skyddat intresse och inte enbart är teoretisk eller helt obetydlig. Vid denna bedömning skall man enligt vår uppfattning utgå från den sökta verksamheten utan åtaganden om skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Det är just omfattningen av och inriktningen på sådana åtgärder som är av intresse för sakägarna. En av poängerna för närboende att föra talan i målet är just att få sina intressen beaktade vid prövningen av verksamhetens omfattning med avseende på skyddsåtgärder och försiktighetsmått, om nu verksamheten ens ska tillåtas, under såväl anläggningsarbetena som driftsfasen. Det skall alltså göras en generös riskbedömning där det bör åvila sökanden – som ju sitter på utredningsresurserna – att presentera underlag som styrker sökandens invändningar om att någon enskild närboende inte är part i målet.

Sökanden har i aktbil 194 bedömt att våra huvudmän ”endast kan komma att beröras av buller under anläggnings- och driftskedet”, med undantag för Lars Wretman (Yxlö 1:36), Sten Heckscher (Yxlö 1:38) samt Barbro och Christer Valtersson (Yxlö 3:40) som enligt sökanden överhuvudtaget inte berörs. Sökanden hävdar alltså att våra huvudmän inte berörs av t.ex. grumling och sedimentspridning från de planerade sprängnings- och muddringsarbetena. Sökanden gör i den delen gällande att ”den grumling som eventuellt kan uppkomma till följd av byggnadsarbeten i

vatten i samband med anläggande av kajer m.m. är av övergående natur, varför risken för skada eller olägenhet till följd av sådana åtgärder är "helt obetydlig".

Som vi anført ovan och i aktbil 180 anser vi att denna bedömning är fel. I en av ansökningsbilagorna rubricerad "Ström- och grumlingsförhållanden i Norvikfjärden och dess närområden" anges att spridningsberäkningarna baserats på lugna vindförhållanden (2 m/s). Till aktbil 194 finns ett av Vattenfall Power Consultant AB upprättat tillägg till nämnda bilaga. Tillägget har rubriken "Halt av suspenderat sediment vid muddring Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden". Även den bedömningen baseras på nämnda vindförhållanden, i tillägget benämnt "typvind". Av utredningen framgår följande: Strömmen vid Norvikudden är starkt styrd av topografin, dvs. att strömmen huvudsakligen är vinddriven. En "typvind" ger en nordostlig ström med en hastighet av 5 cm/s. Med hänsyn till topografin kommer strömmen att styras in i sundet och orsaka en nordgående vattentransport in i Norvikfjärden. Den smala Yxlökanalen har, enligt tilläggsrapporten, sannolikt en begränsad förmåga att föra in vatten som strömmar in söderifrån vidare norrut. Den avståndscirkel som redovisas som Figur 2 i tilläggsrapporten är behäftad med osäkerheter och ska uppfattas som representativ för den genomsnittliga utbredningen av vatten med sedimenthalten 25 mg/l. Vid sydlig vind under våren kan enligt rapporten sedimenthalten avklinga långsammare på grund av att ett ytligt temperatursprångskikt bildas som hindrar blandningen. Ringen är centrerad till muddringsplatsen och då muddringsplatsen flyttas ändrar haltcirkeln läge på motsvarande sätt.

Vi ifrågasätter att bedömningen ska baseras på en typvind om 2 m/s från söder. Vi delar bedömningen att sydliga/sydvästliga vindar är förhärskande i området (enligt uppgift från SMHI blåser det sydliga/sydvästliga vindar ca 30-35% av tiden vid Landsort som är den närmast belägna väderstationen. Av tillgänglig information framgår att det finns anledning att räkna med betydligt kraftigare vindar än 2 m/s. Enligt en rapport från SMHI var vid Landsort (A) medelvärdet av vindhastigheten 7,0 m/s per år (mellan åren 1961-1990) och 6,7 m/s per år (mellan åren 1991-2004). Under vintersäsongen mellan åren 1961-1990 var medelvärdena 7,2 m/s (sep), 7,7 m/s (okt), 8,4 m/s (nov), 8,4 m/s (dec), 7,9 m/s (jan), 7,1 m/s (feb), 6,8 m/s (mar),

6,5 m/s (apr) och 6,7 m/s (maj). Under åren 1991-2004 var medelvärdena under vintersäsongen 6,7 m/s (sep), 7,2 m/s (okt), 7,8 m/s (nov), 8,0 m/s (dec), 8,0 m/s (jan), 7,6 m/s (feb), 6,8 m/s (mar), 6,2 m/s (apr) och 6,0 m/s (maj). I målet saknas underlag för att bedöma om vindförhållandena vid Norvikudden skiljer sig från vad som gäller vid Landsort. Innebörden av de nu redovisade förhållandena är, enligt vår uppfattning, att vattenströmmen mot Yxlökanalen är betydligt starkare än sökanden angett och att denna nordgående ström passerar genom Yxlökanalen och Yxlösundet och vidare norrut. Detta stämmer också överens med våra huvudmäns erfarenheter och iakttagelser. Våra huvudmän har alltså anledning att räkna med att de planerade anläggningsarbetena kommer att medföra påtaglig sedimentförekomst i hela Yxlö kanal och Yxlösundet samt i området norr därom. De har vidare anledning att räkna med att föroreningar från själva hamnverksamheten (t.ex. oljeföroreningar) kommer att strömma upp genom Yxlö kanal och förbi Yxlösundet.

I sammanhanget bör också framhållas att den planerade verksamheten är ett av de största hamnprojekten någonsin i landet med pågående anläggningsarbeten under lång tid, muddringsarbetena uppges komma att genomföras under i vart fall tre hela vintersäsonger (september-maj). Arbetena kommer under mycket lång tid att påverka förhållandena i och omkring Norvikfjärden med påtaglig risk för betydande påverkan på omgivningen, inklusive våra huvudmäns användning av sina fastigheter. Detsamma gäller under själva driftskedet då mycket stora fartyg dagligen kommer att trafikera Norvikfjärden.

Vi vidhåller att våra huvudmän är parter i målet vad avser vattenverksamhet.

Lilian Flodell och Ove Greisman (Yxlö 1:78)

Fastigheten Yxlö 1:78 är 5430 m² stor och har egen strand på östra sidan av Yxlökanalen. På fastigheten finns en fritidsbostad som används året runt. På den egna stranden har uppförts brygga, båtplats med bojar och det har anlagts en badplats. De boende på fastigheten nyttjar närliggande vattenområden för olika typer av fritidsaktiviteter, t.ex. båtliv och bad. Fastigheten är belägen ca 2 km från det av sökanden angivna verksamhetsområdet.

De störningar och olägenheter som kan uppkomma för fastigheten Yxlö 1:78 till följd av den sökta vattenverksamheten kan hänföras såväl till själva anläggningstiden som till den därefter bedrivna verksamheten vid hamnanläggningen. Störningarna består främst av skador på anläggningar som anlagts i strandområdet på grund av sediment- och förorenings spridning (t.ex. olja) vilket negativt påverkar fastighetens nyttjande för vatten- och strandnära aktiviteter. Vidare kan förutses negativ påverkan på fastighetens nyttjande i form av buller, luftföroreningar samt minskat fågel- och djurliv. Dessa faktorer är ägnade att minska fastighetens bruks- och marknadsvärde.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (aktbil 253)

Överväganden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens synpunkter har i stort sett beaktats men i några fall bestrids nämndens förslag. Dessa är:

7. Bullrande arbeten får ej ske under kvällar och nätter. I övrigt bör föreskrivas att SNV:s riktvärden för buller från byggarbetsplatser skall gälla.

Sökanden anser att ett villkor innebärande att bullret i skälig och möjlig omfattning skall begränsas under anläggningstiden, är tillräcklig.

Kommentar: Eftersom anläggningstiden är lång är det av stor vikt att bullret begränsas så att inte omgivningen utsätts för oacceptabla störningar. Ett absolut minimikrav är att bullernivåerna som anges i SNV:s Allmänna råd NFS 2004:15 skrivs in i tillståndet som separata villkor.

12 och 13. Separata villkor bör införas i enlighet med vad som föreslås i miljöriskanalysen för att uppnå acceptabel risk och i övrigt vad som föreslås i handlingarna som ”kan” eller ”bör”.

Sökanden motsätter sig att separata villkor föreskrivs med avseende på riskfaktorer och övriga skyddsåtgärder. Eventuella åtaganden härom bör lämpligen omfattas av det allmänna villkoret.

Kommentar: Det är stor risk att det uppstår oklarheter vid tillsynen om vad sökanden åtagit sig eller inte om allt ska hänföras till det allmänna villkoret för verksamheten. Därför vill Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att separata villkor föreskrivs i så stor omfattning som möjligt.

Wik-Inn Marina AB m.fl., ägare till fastigheten Yxlö 3:50 (aktbil 254)

Det skriftliga bemötandet över vårt yttrande är mycket kortfattat och innehåller inget i sak. Det kan konstateras att det alltså i ansökan inte redovisas vilken trafik som är aktuell i området, varken yrkessjöfart eller fritidssjöfart.

I ansökan har angivits att ”parterna måste lära sig samsas om utrymmet” utan att redovisa om det är möjligt eller ej. När det gäller längder och bredder på fartygen måste man ha klart för sig att säkerhetsavståndet är olika beroende på vindriktning och vindstyrka. Detta kommer också att påverka vilken motorkraft båtarna behöver för att vända, vilket i sin tur påverkar de närliggande öarna även i övrigt i stor omfattning. Exempel på sådan påverkan är ljud och avgaser men även propellerströmmar.

Wik-Inn Marina bedriver sedan länge en omfattande marinverksamhet på sin fastighet vilket även omfattar åtgärder och service för yrkessjöfarten på kuststräckan Dalarö – Oxelösund. För behov där torrsättning krävs klarar Wik-Inn Marina båtar med en bredd understigande 5 meter och med en längd om ca 25 meter och en vikt ej överstigande ca 65-70 ton. Vidare har bogserbåten Vike sin hemmahamn på Herrön 6. Därtill utförs för brygg- och hamnbyggföretaget Ösmo Skär/Bryggkompaniet omfattande trafik. Företaget lastar, lossar och monterar båt-bryggor vid Holmbro och sedan bogseras bryggorna med tillhörande ankringsdon och övrigt material i farleden. Dessa släp kan vara upp till 150 meter långa och transporterarna är frekventa över hela året.

De företagare i Nynäshamn och Dalarö som yrkesmässigt kör turister via den natursköna leden innanför Himmelsö – Holmbro förbi Norvik, speciellt under sommaren, har även trafik under vinterhalvåret. Vid hårt väder på Mysingen används också leden av yrkesutövare för transporter av bl.a. byggnadsmaterial m.m.

För att bedöma betydelsen av en kraftig sidovind när ett stort fartyg ska vändas är det våran uppfattning att vid vind om t.ex. 8-10 sekundmeter eller mer, är det en ca 3-4 gånger så stor mängd emission att vänta och strömmarna som bildas drar med sig sediment på ett helt annat sätt än vad som redovisats i ansökan. Den speciella anordning som ska användas för dämpning av grumling klarar ej av dessa propellerströmmar även om dessa ej riktas direkt mot anordningen.

Vi menar att så länge sökanden inte närmare redovisar grunderna för den inställning de angivit när det gäller ersättning för den skada vi kommer att åsamkas i anledning av den aktuella utbyggnaden, bör inget igångsättningstillstånd medges.

Om projektet påbörjas kommer vi att ganska omgående lida skada genom kraftigt minskade intäkter och den minskade likviditeten kommer snabbt bli en stor belastning för bolaget. Att så är fallet kan konstateras bara genom att studera förutsättningarna för den bedrivna verksamheten.

Det finns en uppenbar risk att miljödomstolens dom kommer att överklagas. detta medför att det tar avsevärd tid innan frågan om den ersättning som ska utges kan bli föremål för domstols prövning. Om miljödomstolen bifaller sökandens yrkande om igångsättningstillstånd ska detta förenas med villkor att sökanden löpande utger ersättning för den skada som uppkommer i annat fall riskerar deras verksamhet att helt försvinna med ännu större skada som följd.

Att utreda denna skada är förenat med relativt stora kostnader. Det ska därför förenas med villkor om att sökanden bestrider kostnaden för denna utredning och att denna ska utges allteftersom den uppkommer.

Om igångsättningstillstånd medges utan villkor kommer deras grundläggande rättigheter såsom fastighetsägare enligt europakonventionens grundläggande regler att kränkas.

Det är alldeles uppenbart att vi lider skada om sökanden erhåller igångsättningstillstånd. Det föreligger även på denna grund hinder att meddela sådant tillstånd. För att kunna göra en avvägning mellan de enskilda intressena och det allmänna måsten skadan för de enskilda i vart fall uppskattas. Eftersom denna inte är känd, ej heller uppskattad, kan en sådan avvägning inte göras och förutsättning att meddela igångsättningstillstånd saknas därför.

Stockholm Stad, kommunstyrelsen (aktbil 255 och 258)

Stockholms Hamn AB är ett av staden helägt bolag. Bolaget har att bedriva hamnverksamhet till gagn för Stockholms näringsliv och innevånare. Enligt översiktsplan för Stockholms kommun ställer stadens utveckling stora krav på förändring av såväl hamnverksamhet inom Stockholm som behov av ny hamnverksamhet. Antalet invånare i Stockholms kommun bedöms öka med 180 000 personer fram till år 2030. Regionen förväntas utvecklas på motsvarande sätt.

Sökandens ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet vid Norvikudden är en integrerad del i stadens fortsatta utveckling.

Sökandens ansökan överensstämmer med planerna för stadens övergripande utveckling.

Stockholms kommun ställer sig i sin helhet bakom vad sökanden anfört i sitt bemötande och har inte något ytterligare att anföra.

Catharina Söderbergh m.fl. ägare till fastigheten N. Skeppsholmen 1:4 (aktbil 257)

Vi vidhåller fortfarande de argument som vi tidigare framfört till miljödomstolen i vårt tidigare yttrande och ställer oss frågande till om sökanden läst vårt yttrande.

Både anläggandet och driften av Norvik strider mot miljöbalken och dess paragraf i 1 kap 1 §.

Anläggandet av storhamnen kommer att pågå under lång tid och den förslagna hamnen utgör en mycket omfattande anläggning. Ett bifall till ansökan kommer således att medföra stor påverkan på omgivningen såväl under anläggandet som när hamnen står färdig.

En Storhamn i Norvik kommer att ytterligare försämra möjligheterna att även på lång sikt uppfylla det nationella miljömålet om ”Hav i balans och levande kust och skärgård” för Stockholmsregionen och det drabbar inte bara enskilda sakägare och närboende utan hela Stockholmsregionen för all framtid.

Vi yrkar därför att miljödomstolen avslår ansökan om att anlägga och bedriva hamnverksamhet vid Norvikudde.

BOLAGETS BEMÖTANDE 2 (aktbil 267 med bilaga)Vidbynäs Förvaltnings AB m.fl.

Vidbynäs 1:3 m.fl. fastigheter är belägna ca 2,5 kilometer norr om Norvikudden.

Muddring kommer att ske i det sund mellan Norvikudden och Låsudden som för-
enar Norvikfjärden med Mysingen. Sprängningar kommer att ske i direkt anslutning
till tänkta kajer.

Av Vattenfall Power Consultant AB:s utredning ”Halt av suspenderat sediment vid
muddring Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden” framgår att halten suspenderat
material på ett avstånd av 1 km nedströms muddringsplatsen bedöms ha sjunkit till
25 mg/l.

Härav torde följa att fastigheterna till följd av muddringen knappast kan påverkas
genom grumling. Inte heller i övrigt är det rimligt att tro att fastigheterna påverkas
av ansökt vattenverksamhet på sätt som påstås.

Mot denna bakgrund kan ansökt vattenverksamhet inte anses beröra Vidbynäs För-
valtnings AB m.fl. på sådant sätt att bolaget m.fl. ska anses vara sakägare.

I sak

Angränsande verksamheter

Vidbynäs Förvaltnings AB m.fl. yrkar att den verksamhet som planeras på fastighe-
ten Kalvö 1:11 ska prövas enligt miljöbalken. Vidare yrkar de att vid prövningen av
sökandens verksamhet ska även beaktas de samlade miljökonsekvenserna från övri-
ga verksamheter som är att förvänta i området.

Yrkandena bestrids.

Sökanden råder inte över planerad verksamhet på Kalvö 1:11 men utgår ifrån att om
planerad verksamhet är tillståndspliktig kommer verksamhetsutövaren att ansöka
om vederbörliga tillstånd.

Enligt 16 kap. 7 § miljöbalken ska det vid prövningen enligt balken tas hänsyn till andra verksamheter eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. Av förarbetena till bestämmelsen (prop. 1997/98:45 del 2 s. 208) framgår bl.a. att när en verksamhet tillståndsprövas bör i bedömningen av om verksamheten ska få komma till stånd beaktas även följdföretag av den sökta verksamheten. Vidare framgår att det vid tillståndsprövningen måste göras en rimlig avgränsning av följdföretagen, så att endast följdföretag som har ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten beaktas.

Sökanden anser att sökanden väl har beskrivit de följdföretag som blir aktuella till följd av ansökt verksamhet. Verksamheten vid raffinaderiet, vid den planerade LNG-terminalen samt på Kalvö 1:11 ingår enligt sökandens uppfattning inte i det underlag som ska ligga till grund för prövningen av sökandens ansökan.

Strömningsmätningar i Norvikfjärden och Vidbyfjärd

Sökanden anser att de utredningar om strömförhållanden m.m. som presenterats i målet är tillräckliga för att avgöra påverkan vid muddring. De utredningar som Vidbynäs Förvaltnings AB m.fl. åberopar saknar relevans för att bedöma påverkan av muddringen.

Yrkandet om att bedömningen av miljökonsekvensbeskrivningen ska skjutas upp till dess utredningarna beträffande utsläppen av kväve, fosfor samt syreförbrukande ämnen från Alhagens våtmark är klara bestrids. För övrigt torde en sådan ordning inte vara lagligen möjlig.

Ljussken

Belysningsarmaturer och strålkastare kommer att vara avskärmade för att minimera såväl bländningseffekter som ljusförorening.

Alternativ utformning av hamnen

Enligt sökandens uppfattning kommer godsvolymer att öka på sätt som angetts i ansökningshandlingarna.

Sökanden vidhåller sitt förslag till utbyggnad av hamnen samt bestrider framställda yrkanden.

Villkor för verksamheten

Sökanden bestrider villkorspunkt 1. Beslut om utbyggnad av såväl järnväg som vägar har fattats.

Sökanden bestrider villkorspunkt 2 och föreslår istället följande villkor.

- Arbetsredskap för pålning m.m. ska väljas så att Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggarbetsplatser kan klaras.

Sökanden bestrider villkorspunkt 3.

Sökanden bestrider villkorspunkt 4. Sökanden har i ansökan och i kompletteringar ingående redogjort för förutsättningarna för el-anslutning samt arbetet härmed. Frågan bör enligt sökandens uppfattning inte bli föremål för villkorsreglering. Frågan är emellertid viktig och sökanden följer den internationella utvecklingen på området.

Caroline Ankarcrona

Ställning som sakägare

Caroline Ankarcronas fastighet, Vidbynäs 1:6, är belägen ca 2 kilometer norr om Norvikudden vid Vidbyfjärd. Vidbyfjärd är förbunden med Norvikfjärden genom ett smalt gatt, Kalvöströmmar. Fastigheten är således väl avgränsad från Norvikudden.

Som framgår av redovisningen beträffande Vidbynäs Förvaltnings AB m.fl. torde knappast Caroline Ankarcronas fastighet till följd av muddringen kunna påverkas

genom grumling. Inte heller i övrigt är det rimligt att tro att fastigheten påverkas på sätt som påstås.

Mot denna bakgrund kan ansökt vattenverksamhet inte anses beröra Caroline Ankarcrona på sådant sätt att hon ska anses vara sakägare.

I sak

Yrkanden

Framställda yrkanden bestrids. Beträffande yrkandet under 1.5 ankommer det på miljödomstolen att närmare bestämma huruvida domstolen anser att tillåtligheten ska avgöras av regeringen. Sökanden har informerat representanter för regeringskansliet om nu aktuell ansökan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt sökandens uppfattning beskriver ingiven miljökonsekvensbeskrivning med gjorda kompletteringar väl den påverkan ansökta åtgärder medför. Miljökonsekvensbeskrivningen bör därför godkännas.

Det s.k. Citybanan-målet torde sakna relevans i nu förevarande sammanhang. Sökanden kan rimligtvis inte åläggas att beskriva verkningarna av eventuellt andra etableringar över vilka sökanden inte råder.

Muddring

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts beträffande muddring. Beträffande forcerad muddring är sökanden inte främmande för en sådan ordning.

Täkt

Sökanden bedriver ingen täktverksamhet.

Risker

Det är riktigt som Caroline Ankarcrona anger att gränserna för acceptabel risk inte är korrekt redovisade. Av misstag har gränserna för acceptabel risknivå hamnat fel

avseende sannolikhetsgränsen för vid vilken 100 omkomna är acceptabelt enligt Länsstyrelsen i Stockholms läns kriterier. Linjen som visar acceptabel risknivå skall därför ha en brantare lutning. Detta bedöms dock inte påverka beräkningen av risker med transporter av farligt gods. Den beräknade ökningen av dessa transporter bedöms ligga inom beräkningsosäkerheten. Riskökningen är marginell i förhållande till riskerna från den idag förekommande risknivån för transporter av farligt gods.

Beträffande risker inom hamnområdet ligger de identifierade händelserna som bedömts kunna leda till dödsfall eller mycket allvarliga personskador inom acceptabel risknivå avseende händelser med sannolikheter mindre än 10^{-6} per år. I och med att det farliga godset kommer att separeras inom hamnen samt att verksamheten omfattar många andra organisatoriska säkerhetsåtgärder bedöms hantering av farligt gods inom hamnverksamheten inte kunna resultera i händelser som ger konsekvenser utanför hamnområdet.

Det bedöms därmed inte nödvändigt för riskbedömningen att figurerna ritas om.

För att en tank innehållande kondenserad gas (t.ex. klor) ska kollapsa krävs stor yttre åverkan. Detta kan ske genom kollision i mycket hög hastighet eller genom sabotage. Inom hamnområdet kommer hastighetsbegränsning att råda. Att en tank med kondenserad gas skulle kollapsa inom hamnområdet bedöms därför som högst osannolik, varför en sådan händelse saknar relevans vid riksbedömningen.

Villkor

Sökanden bestrider Caroline Ankarcronas förslag till villkor och vidhåller sina villkorsförslag. Även om sökanden är positiv till forcerad muddring, är det olämpligt att förskriva ett särskilt villkor härom.

Sten Heckscher m.fl.

Ställning som sakägare

Fastigheterna är belägna på ett avstånd av 1,6 – 2,7 kilometer från Norvikudden. Som framgår av Vattenfall Power Consultant AB:s utredning ”Halt av suspenderat

sediment vid muddring Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden ” har den smala Yxlökanalen sannolikt en begränsad förmåga att föra vatten som strömmar in söderifrån vidare norrut. Med hänsyn härtill torde följa att ansökt vattenverksamhet inte kan anses beröra Sten Heckscher m.fl. på sådant sätt att de ska anses vara sakägare. Det är inte heller rimligt att tro att fastigheterna påverkas på sätt som påstås.

Den typvind som anges i rapporten, 5 m/s, avser inte ett medelvärde utan är en typisk vind. De av Sten Heckscher m.fl. redovisade uppgifterna för Landsort är medelvärden. Värdena låter sig alltså inte jämföras. Det bör också tilläggas att vinden vid Landsort är starkare än vid Norvikudden, särskilt vid västlig till sydlig vind.

Det förhållande att Lars Wretman äger del i Yxlö 1:44, vilken fastighet äger del i samfälligheten S:2, innebär inte att han ska anses som part i målet.

I sak

Sten Heckscher m.fl. argumenterar vidlyftigt om att den sökta verksamheten kommer att medföra oacceptabla olägenheter för dem och för miljön.

Enligt sökandes uppfattning har miljökonsekvenserna av den ansökta verksamheten väl beskrivits i målet och är enligt sökandens uppfattning tillåtlig.

Framställda yrkanden bestrids. Sökanden vidhåller sina yrkanden om verkställighetsförordnande, samt tid för anmälan av anspråk på oförutsedd skada.

Arne Lundberg

Kängsta 2:8 är belägen vid Ådfjärden knappt 5 kilometer norr om Norvikudden. Sökanden anser att Arne Lundberg inte berörs av ansökta åtgärder och är därmed inte att betrakta som sakägare.

Haninge kommun*Dumpning*

Av Sweco Viak:s utredning ”Fördjupad utredning gällande muddring och omhändertagande av muddermassor” framgår att miljökonsekvenserna med avseende på dumpningen blir små och kortvariga.

Sökanden har tidigare upplyst om att utredningar pågår med att finna alternativa platser för dumpning. Resultatet av utredningarna beräknas kunna inges till domstolen under oktober månad.

Marint naturreservat

Enligt 7 kap. 4 § miljöbalken kan länsstyrelsen eller kommunen förklara ett mark- eller vattenområde som naturreservat i syfte att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behovet av områden för friluftslivet. Ett område som behövs för att skydda, återställa eller nyskapa värdefulla naturmiljöer eller livsmiljöer för skyddsvärda arter får också förklaras som naturreservat. I förarbetena (prop. 1997/98:45, del 2, s. 71) anges att det generellt måste föreligga ett starkt allmänt intresse för att ett reservat ska inrättas.

Av 5 § samma kapitel framgår att i ett beslut om att bilda naturreservat ska skälen för beslutet anges. I beslutet ska också anges de inskränkningar i rätten att använda mark- och vattenområden som behövs för att uppnå syftet med reservatet, såsom förbud mot bebyggelse, uppförande av stängsel, upplag, schaktning, täkt, uppodling, dikning, plantering, avverkning, jakt, fiske och användning av bekämpningsmedel. En inskränkning får innebära att tillträde till området förbjuds under hela eller delar av året. Föreskrifterna ska enligt förarbetena (prop. 1997/98:45, del 2, s. 73) inte vara mer ingripande än vad som krävs för att tillgodose syftet med reservatet.

Enligt 7 § samma kapitel får länsstyrelsen eller kommunen meddela dispens från föreskrifter som den har meddelat för ett naturreservat, om det finns särskilda skäl.

Enligt 26 § får dispens enligt 7 § ges endast om det är förenligt med förbudets eller föreskriftens syfte.

Ett kommunalt beslut om inrättande av naturreservat får enligt 19 kap. 1 § miljöbalken överklagas hos länsstyrelsen i den ordning som gäller för förvaltningsbesvär i förvaltningslagen. Länsstyrelsens överprövning avser enligt förvaltningslagen både om beslutet är lagligt och om det är lämpligt. Länsstyrelsens beslut kan i sin tur överklagas hos regeringen (se 20 kap. 2 § andra stycket miljöbalken jämförd med 18 kap. 1 § punkten 1 miljöbalken).

Enligt 22 § förvaltningslagen får ett beslut överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot.

Tanken med att numera även kommuner kan besluta om inrättande av naturreservat, är en strävan att den kommunala kompetensen på naturvårdsområdet ska utvecklas och därigenom kunna återspeglas på planeringsåtgärder. Redan härav följer att inrättande av ett naturreservat utanför Björkö i syfte att förhindra tippning av mudermassor strider mot lagstiftarens intentioner. Vidare förutsätter, som ovan nämnts, att det föreligger ett starkt allmänt intresse av att inrätta ett naturreservat. Ett inrättande för att hindra en viss åtgärd som dessutom i detta fall ska tillståndsprövas i särskild ordning, torde knappast kunna anses vara styrt av ett allmänt intresse. Tvärtom får det till effekt att instansordningens princip och rätten till domstolsprövning tämligen enkelt kan sättas ur spel.

Kammarkollegiet

Kammarkollegiet anser sammanfattningsvis att den ansökta verksamheten inte är tillåtlig. Enligt kollegiet kan inte heller dispens från dumpningsförbudet medges.

Kollegiet framhåller vidare att Norvik inte kan göra anspråk på att vara riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken eftersom Norvik enligt Hamnstrategiutredningen (SOU 2007:58) inte bör ingå i ramverket för de nationella strategiska hamnarna.

Hamnstrategiutredningens huvuduppgift var enligt direktiven (dir. 2006:61) att identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur, dvs. hamnarnas omkringliggande infrastruktur på land och till sjöss. Uppdraget har inte således omfattat att pröva enskilda hamnars affärsmässighet eller framtidsplaner.

De hamnar som inte blir prioriterade kan, enligt direktiven, även i framtiden utgöra en viktig del av transportsystemet. Därmed kommer också deras behov av anslutande infrastruktur att prövas på sedvanligt sätt i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen. Prioriteringen av hamnarna ska inte betraktas som ett slutgiltigt ställningstagande eftersom förutsättningarna för utpekandet kan förändras. Av denna anledning bör en återkommande översyn genomföras av vilka hamnar som ska vara prioriterade.

Enligt sökandens uppfattning är utbyggnaden av en hamn vid Norvikudden av stor regional betydelse. Sökanden har i ansökan ingående redogjort för vald lokalisering och där redovisat olika alternativ. Kollegiets påstående om att lokaliseringsutredningen inte är förenlig med gällande rätt är direkt felaktigt.

Beslut om utbyggnad av såväl vägnätet som järnvägen har fattats.

Av PM som upprättats av Jonas Eliasson, professor KTH inom området transport och logistik, framgår att lokaliseringen av ansökt hamn bidrar till minskade luftutsläpp från transporter.

Som framgår av Sweco Viak:s utredning "Fördjupad utredning gällande muddring och omhändertagande av muddermassor" bedöms muddringsarbeten pågå under högst tre vintersäsonger. Muddringen skulle även kunna utföras under en säsong. Kammarkollegiets bedömning att risken är påtaglig för att samtliga naturvärden i Norvikfjärden kommer att förstöras bär inte sannolikhetens prägel.

Av utredningen framgår vidare – som nämnts under Haninge kommun – att miljökonsekvenserna med avseende på dumpningen blir små och kortvariga. Kollegiets påstående om att dumpningen skulle medföra en flerårig påverkan på miljön är således felaktig. Vad gäller påståendet om att de allmänna hänsynsreglerna inte skulle vara tillämpliga hänvisar sökanden till vad som anges i 2 kap. 1 § miljöbalken. Att en förvaltningsmyndighet påstår att proportionalitetsprincipen inte skulle vara att tillämpa vid all rättstillämpning är högst anmärkningsvärt och därtill felaktigt.

Beträffande yrkade kostnader hänvisar sökanden till vad som inledningsvis anförts.

Länsstyrelsen

Påverkan av sprängning i marin miljö utgörs huvudsakligen av den stötvåg som skapas vid detonation samt det läckage av kväve som då också sker. En viss grumling kan ske, om det finns mjukt material i botten. Stötvågen anses utgöra den ur biologisk synvinkel största påverkan vid undervattenssprängning.

Då grumling knappast uppkommer vid undervattenssprängning, föreligger inget behov av att begränsa sprängningarna till viss tid.

Inom hamnområdet, inklusive det vattenområde som utgör en del av hamnområdet, är bolaget ansvarigt för bullerstörningar.

Beträffande dumpningen hänvisar sökanden till vad som anförts ovan.

Sökanden anser sig ha visat att dumpningen inte på ett betydande sätt kan påverka det aktuella Natura 2000-området.

Beträffande yrkade kostnader hänvisar sökanden till vad som inledningsvis anförts.

Nynäshamns kommun

Beträffande bullrande arbeten, hänvisas till vad som ovan anförts under Vidbynäs Förvaltnings AB m.fl.

Sökanden vidhåller att separata villkor med avseende på riskfaktorer och övriga skyddsåtgärder inte ska föreskrivas.

Maj-Britt Nilsson m.fl.

Frågan om provtagning torde kunna lösas inom ramen för kontrollprogram.

Gudrun Looft Svensson

Sökanden vill poängtera att det inte är fråga om muddring i en gammal industrihamn.

Sökanden bedömer inte att hamnutbyggnaden är ett riskprojekt. En utbyggnad av hamnen är som ovan anförts av stor regional betydelse.

Madeleine Börjesson

Enligt sökandens uppfattning kommer till följd av ansökt vattenverksamhet ingen ersättningsgill skada att uppkomma. Yrkandet om inlösen är att hänföra till hamnverksamheten. Denna verksamhet ska enligt miljöbalken behandlas som miljöfarlig. Ersättningsfrågan kan därför inte prövas inom ramen för tillståndsprövningen.

Stockholms Läns Fiskarförbund

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Ewa von Geijer

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Föreningen Torsnäs udde

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Maria Olofsson

Enligt sökandens uppfattning kommer till följd av ansökt vattenverksamhet ingen ersättningsgill skada att uppkomma. Yrkandet om ersättning för värdeminskning är att hänföra till hamnverksamheten. Denna verksamhet ska enligt miljöbalken be-

handlas som miljöfarlig. Ersättningsfrågan kan därför inte prövas inom ramen för tillståndsprövningen.

Anna och Mats Holmberg

Sökanden bedömer att ingen skada ska uppkomma för fastighetsägarna vid Björkö till följd av dumpningen. Inge heller i övrigt bedöms någon påverkan uppkomma till följd av dumpningen.

Herbert Hagman m.fl.

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Harriet Lindblom Strandberg

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Jan Elmqvist och Maria Stiller Elmqvist

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Håkan Brunnberg

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Eva Östberg och Annika Lundholm-Bergström

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Södra Skärgårdens Intresseförening

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Viktoria Klevby Raft och Edvard Raft

Enligt sökandens uppfattning kommer till följd av ansökt vattenverksamhet ingen ersättningsgill skada att uppkomma. Ersättningsyrkandena är att hänföra till hamnverksamheten. Denna verksamhet ska enligt miljöbalken behandlas som miljöfarlig. Ersättningsfrågan kan därför inte prövas inom ramen för tillståndsprövningen.

Anders Jansson

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Nils-Ola Nilsson

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Annika Karlsson

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Agneta Sköld

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Qina Hermansson

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Bernt Bramstedt

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Anne och Michael Olsson

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Hans Åhlund

Enligt sökandens uppfattning kommer till följd av ansökt vattenverksamhet ingen ersättningsgill skada att uppkomma. Ersättningsyrkandet är att hänföra till hamnverksamheten. Denna verksamhet ska enligt miljöbalken behandlas som miljöfarlig. Ersättningsfrågan kan därför inte prövas inom ramen för tillståndsprövningen.

AB Himmelsö

Enligt sökandens uppfattning kommer till följd av ansökt vattenverksamhet ingen ersättningsgill skada att uppkomma. Eventuella ersättningsyrkanden, som inte har preciserats, är att hänföra till hamnverksamheten. Denna verksamhet ska enligt mil-

jöbalken behandlas som miljöfarlig. Ersättningsfrågor till följd av denna kan därför inte prövas inom ramen för tillståndsprövningen.

Beträffande framtida fartygstrafik på Norvikfjärden kan följande anföras.

Av det förslag till detaljplan som har upprättats för fastigheterna Kalvö 1:25, 1:11 m.fl. framgår att de fartyg som skall anlöpa den norra delen av hamnen dels passerar sundet mellan Högholmen och Norvikudden, dels nyttjar en ”vändbassäng” i Norvikfjärden. Vattenområdet i sundet och i ”vändbassängen” är delvis beläget inom AB Himmelsös fastighet Himmelsö 1:8.

Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 reglerar havens och havsbottens fredliga användning. Konventionen syftar till att skapa en balans mellan staters skilda intressen. Havsrättskonventionen innehåller regler om havets indelning i vattenområden och staters jurisdiktion över dessa vattenområden. Den innehåller även ett omfattande regelverk med förpliktande bestämmelser till skydd för den marina miljön.

Havsrättskonventionen skiljer mellan olika slags vattenområden. En stats inre vatten utgörs av de vattenområden som ligger innanför de s.k. baslinjerna. Grundregeln är att baslinjen utgörs av lågvattenlinjen utmed kusten, s.k. normal baslinje. Ett detaljerat regelverk kompletterar denna huvudregel för fastställande av baslinjen vid t.ex. bukter, flodmynningar och öar. Skärgård och hamnar utgör generellt inre vatten i vilket kuststaten har full suveränitet.

Utanför det inre vattnet finns territorialhavet. Detta får sträcka sig högst tolv nautiska mil från baslinjen. Kuststatens suveränitet över territorialhavet inskränks av principen om utländska fartygs, inklusive statsfartygs, rätt till s.k. oskadlig genomfart. En genomfart är enligt havsrättskonventionen oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet.

Av lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium följer att med svenskt sjöterritorium avses svenskt inre vatten och territorialhav.

Enligt svensk rätt är äganderätten till vattenområden inte oinskränkt. Således krävs i de flesta fall tillstånd för utförande av åtgärder i ett vattenområde. Äganderätten inskränks vidare av vattnets egenskap som kommunikationsmedel, vilket innebär en rätt för var och en att fritt färdas över annans vatten och tillfälligt uppehålla sig där (se bl.a. Betänkande med förslag till vattenlag m.m. avgivet av vattenrätts- och dike-ningslagskommittéerna av år 1910 samt NJA 1958 sid. 215). Rätten att fritt färdas över annans vattenområde får även anses tillkomma bl.a. handelsjöfarten i enlighet med de principer som gäller för oskadlig genomfart inom territorialhavet.

Enligt 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) får Sjöfartsverket meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten när fartyg förs i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Enligt 2 kap. 2 § första stycket förordningen får Länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning, dykning eller liknande sporter i Sveriges sjöterritorium.

Enligt andra stycket får Länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud som avser rätten att använda ett vattenområde i Sveriges sjöterritorium för trafik med fartyg om föreskriften behövs från miljösynpunkt eller av andra säkerhetsskäl än de som anges i 1 § eller för att skydda fisket eller anläggningar för vattenbruk och föreskriften inte gäller handels-sjöfarten i allmän farled.

Anläggande och driften av hamnen vid Norvikudden skall prövas enligt reglerna om miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet i 9 respektive 11 kap miljöbalken. Fartygstrafiken till och från hamnen utgör följdföretag som ska tas inom ramen för tillståndsprövningen av hamnen som ett led i att bedöma tillåtligheten av densamma

(jfr NJA 1977 sid. 558). Det bör i sammanhanget uppmärksammas att själva fartygstrafiken enligt rättspraxis (se Miljöverdomstolens dom den 24 maj 2006 i mål nr M 8471-03) inte utgör miljöfarlig verksamhet enligt definitionen i 9 kap. 1 § miljöbalken.

Mot bakgrund av det nu anförda kan konstateras att det föreligger en rätt att fritt färdas över annans vatten. De fartyg som avser att anlöpa hamnen har således en generell rätt att nyttja vattenområde inom Himmelsö 1:8 för passage och vändning. Föreskrifter om begränsningar med avseende härpå kan naturligtvis föreskrivas vid behov. Dessa frågor kan avgöras inom ramen för tillståndprocessen eller i administrativ ordning i enlighet med reglerna i sjötrafikförordningen.

Det bör avslutningsvis nämnas att hamnen vid Norvikudden avses bli en allmän hamn. I samband härmed planeras området för den allmänna hamnen i Nynäshamn att utvidgas till att även omfatta vattenområdena kring Norvikudden. Denna fråga handläggs i administrativ ordning av Sjöfartsverket i enlighet med reglerna i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Arne och Johan Rutberg

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Wik-Inn Marina AB

Enligt sökandens uppfattning kommer till följd av ansökt vattenverksamhet ingen ersättningsgill skada att uppkomma. Ersättningsyrkandet, som inte ankommer på sökanden att precisera, är att hänföra till hamnverksamheten.

Denna verksamhet ska enligt miljöbalken behandlas som miljöfarlig. Ersättningsfrågan kan därför inte prövas inom ramen för tillståndsprövningen.

Catharina Söderberg

Sökanden hänvisar till vad som ovan anförts.

Slutsatser i PM, Emissionsförändringar till följd av ny hamn i Norvik

Givet de förutsättningar som redovisas i rapporten beräknas en hamn i Norvik reducera CO₂-emissionerna från det gods som går via den nya hamnen med omkring 25% eller 39 kton. Emissionerna från containertransporterna beräknas ge 32% mindre CO₂-utsläpp (19 kton/år), medan ro-ro-transporterna ger 24% mindre (19 kton/år).

NO_x-utsläppen är i stort sett oförändrade. En ökning av containertransporternas NO_x-emissioner tas ut av en ungefär lika stor minskning av ro-ro-transporternas NO_x-emissioner.

SO₂-emissionerna beräknas öka något – omkring 5% eller 12 kton/år sammanlagt. Denna effekt är dock osäker: med något förändrade beräkningsförutsättningar kan ökningen vändas i en minskning. Det är containertransporterna som orsakar SO₂-ökningen när de går längre sträcka till sjöss.

Simuleringar med slumpvisa variationer i samtliga beräkningsantaganden visar att slutsatsen att CO₂-utsläppen minskar är mycket robust. Huruvida NO_x- och SO₂-utsläppen ökar eller minskar visar sig vara svårt att avgöra, och olika utfall av antagandena ger olika resultat. Jämfört med CO₂-minskningen är dock dessa utsläppsförändringar relativt små: NO_x-förändringen ligger med 90% sannolikhet i intervallet (-10% - +13%), medan SO₂-förändringen med 90% sannolikhet ligger i intervallet (-5% - +15%).

Det som är betydelsefullt för resultatet av beräkningarna är de olika transportslagens emissionsfaktorer (utsläpp per tonkm) samt det ”effektiva” sjötransportavståndet till Norvik, dvs. hur mycket extra sjötransportarbete gods via Norvik orsakar. I beräkningarna har vi antagit att mellan 60% och 100% av godset går via Kielkanalen på väg till östkusten och att upp till 20% av containergodset kommer som deviation med ”befintliga fartyg” (dvs. utan att antalet fartygstransporter ökar) på väg till t.ex. S:t Petersburg.

INKOMNA YTTRANDEN (med anledning av bemötande 2, aktbil 267)**Naturskyddsföreningen i Stockholms län** (aktbil 269)

Naturskyddsföreningen i Stockholms län, i samråd med Nynäshamns naturskyddsförening, vill uppmärksamma domstolen på en trafikutredning som har genomförts av WSP Samhällsbyggnad på uppdrag av Nynäshamns kommun. Utredningen har titeln ”Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde. Trafikutredning, övergripande vägnät. 2008-05-21”.

Trafikutredningens slutsatser skiljer sig i viktiga delar från vad Stockholms hamn redovisade i sin miljökonsekvensbeskrivning med tillhörande underlagsmaterial. Vi vill särskilt fästa domstolens uppmärksamhet på trafikutredningens följande slutsatser:

1. En utbyggd hamn i Norvik kommer till ca 31 procent alstra tung lastbilstrafik som väljer väg 225.

I hamnbolagets miljökonsekvensbeskrivning utgår man från att det blir 20 procent i prognosen för 2015 och 0 procent i prognosen för 2020.

Dessa skillnader i hur stor del av trafiken som går via 225 och som ska väster- resp. söderut påverkar också hamnbolagets redovisningar av luftutsläpp från trafiken till och från hamnen. Luftutsläpp tas inte upp i trafikutredningen. Vi föreslår att miljödomstolen begär uppdaterade beräkningar av hamnbolaget

2. Även när Södertörnsleden är färdigbyggd kommer den tunga trafiken inte att välja denna väg om transporten har mål väster- eller söderut.

I hamnbolagets miljökonsekvensbeskrivning utgår man från att Södertörnsleden kommer att ta över den tunga trafiken och att ingen tung trafik från/till hamnen kommer att ske på väg 225.

3. I trafikutredningen antas av 25 procent av godset når/lämnar hamnen på tåg.

Enligt rapport som vi redan nämnt i ett tidigare yttrande (2007-06-29) är det mer sannolikt att tågtransport av containergoods ligger på ca 10 procent och tågtransport av ro-ro-gods på ca 2-4 procent. Det kan betyda att andelen tung trafik som väljer väg 225 är större än 31 procent.

4. Trafikutredningen listar en rad nödvändiga åtgärder på väg 225 för att säkerställa trafiksäkerheten. Utredningen konstaterar att det är osannolikt att Vägverket skulle genomföra ett förbud mot genomfart av tung trafik på väg 225.

I hamnbolagets miljökonsekvensbeskrivning förutsätts att en begränsning för genomfart av tung trafik införs för väg 225 när Södertörnsleden är färdigutbyggd.

5. Trafikutredningen ger även andra åtgärdsförslag beträffande trafiksäkerheten på väg 225. Här dyker en bilfärja över Himmerfjärden med vidare förbindelse till E4 och en bro över Himmerfjärden upp. Även om dessa lösningar beskrivs som osannolika, i alla fall bron, så visar det faktum att de ens nämns att Naturskyddsföreningens oro är berättigad att dessa – dåliga – alternativ till tung trafik på väg 225 existerar.

Leif Kristensen, Spånga (aktbil 271)

Han har anfört i huvudsak. Det finns inga realistiska kalkyler och behovsanalyser gjorda. Alla siffror är baserade på antaganden och förhoppningar att godsflödena ska kunna styras till denna nya hamn. Hamnen kommer att öka biltransporterna och därmed alla utsläpp. Den befintliga containertrafiken bör överflyttas till Södertälje och eller andra Mälarhamnar samt Gävle.

Det är ett drömprojekt a la Kallax och Kalmars satsningar i samband med det Kinesiska företagen Fanderun.

Det planeras att hamnen ska omsätta 300-350 000 TEU per år och fungera som omlastningshamn för containergoods till Ryssland samt ta hand om 40 000 TEU som idag hanteras i Stockholm. Trafiken till Stockholm minskar för närvarande med ca 10-15 % per månad och har en klart vikande trend.

Rysslandsgodset kommer att omlastas från de stora oceangående fartygen i Hamburg, Bremerhaven etc. till feeder fartyg direkt till St. Petersburg och andra baltiska hamnar. Det finns ingen logik i att gå via Norvik.

Att stora oceangående fartyg skulle gå till Norvik är en ren utopi. Det finns bara två rederier med stora oceancontainerfartyg som direkt anlöper Göteborgs hamn som kan hantera 700-750 000 TEU per år jämfört med Norviks 300-350 000 TEU

Att inte fler rederier går till Göteborg beror på att det blir en extra gångtid på 2-4 dagar. Att gå till Norvik skulle innebära ytterligare 2-3 dagars gångtid.

Södertälje är ett klart mycket bättre alternativ än Norvik eftersom Södertälje ligger bara tre mil från Stockholm medan Norvik ligger sex mil från Stockholm.

Inget gods kommer att transporteras till Stockholm med tåg på grund av att avståndet är för kort och att det inte finns möjligheter att ta hand om containertåg i Stockholm.

Gods som ska till de norra delarna av länet kan fraktas med tåg från Gävle till en planerad containeranläggning i Rosersberg/Märsta eller från Göteborg. Det är svårt att tänka sig att banverket, SL och SJ vill ha fler godståg att passera getingmidjan i Stockholm.

Det finns inte många exportföretag i Stockholm, viket innebär att tomma containers måste skickas tillbaka till kontinenten eller in i landet för att fyllas med exportgoods.

Vid samtal med flera importföretag, så säger de flesta att Norvik inte är något alternativ, bl.a. med hänsyn till miljön samt att transportkostnaderna kommer att öka med sex mil per leverans.

Den statliga hamnutredningen ansåg inte att Norvik skulle vara en strategisk hamn.

Banverket är inte positivt till att bygga dubbelspår till Norvik.

Kerstin Löfstedt o.a., Nynäshamn (aktbil 275)

De har anfört bl.a. Sökanden har räknat med 75-85% av godset ska transporteras på lastbil och resten på järnväg. Den nuvarande pendeltågstrafiken tvingar oss Nynäsbor till tågbyte i Västerhaninge. Att släppa in 750 m långa godståg är en utopi som Banverket konstaterar. Ett dubbelspår till Norvik kan inte skönjas ens vid horisonten eller i hamnplanerna.

Vidare anger sökanden den nya vägen 73 som färdväg för lastbilarna ut till marknaden i Mälarregionen medan Vägverket skrämmer invånarna med den slingriga väg 225 där hela en tredjedel av trafiken skulle gå 2020.

Vi vädjar därför till miljödomstolen att noga granska planerna för den tänkta containerhamnen i Nynäshamn och om möjligt avstyra galenskaperna.

Vibynäs Förvaltnings AB (aktbil 282)

Angränsande verksamheter

Vad sökanden nu anför ger oss ingen anledning att frångå våra tidigare ställningstaganden. Vi vidhåller att planerad verksamhet på angränsande Kalvö 1:11 utgör en följd av och ett viktigt komplement till den planerade hamnverksamheten. Som stöd för vårt ställningstagande hänvisar vi till sid 39 i samrådshandling januari 2007 till den gemensamma detaljplanen för hamnen och för Kalvö 1:11. Texten ifråga finns även redovisad i vår inlägga 2008-03-08 aktbil 206-208. Planerad verksamhet på Kalvö 1:11 torde med största säkerhet komma att utebli för det fall planerad hamnverksamhet ej kommer till stånd. Likaså anser vi att hamnverksamheten svårligen

skall kunna bedrivas utan den planerade verksamheten på Kalvö 1:11. Därför är verksamheten på Kalvö 1:11 att anse som sådan följerksamhet som avses i miljöbalken 16 kap 7 §. Planerad verksamhet inom Kalvö 1:11 skall därför ingå i det underlag som ska ligga till grund för prövningen av sökandens ansökan. I övrigt får vi hänvisa till våra tidigare inlagor aktbil 149-152 samt 206-208.

Strömningsmätningar i Norvikfjärden och Vidbyfjärd

Vidbynäs Gård, Vidbynäs 1:3, genomförde tillsammans med Nynäshamns kommun åren 1995-2003 strömningsmätningar för att utröna hur vattenutbytet mellan Vidbyfjärd och Norvikfjärden sker. Mätningarna i fråga utgjorde en del av det miljökontrollprogram som tillhör kommunens avloppsprojekt Alhagen. För planering, utförande och utvärdering av mätningarna svarade Ulf Larsson, AMFAB. Vi har tidigare i detta mål ingivit mätningsresultaten. Länsstyrelsen har emellertid krävt att mätningarna skall fortsätta till och med 2010, detta för att länsstyrelsen skall kunna dra några säkra slutsatser av mätningsresultaten.

Nu angivna mätningar har utförts av en synnerligen kompetent konsult med nära anknytning till Stockholms Universitet. Vidare har Nynäshamns kommun varit en av beställarna till arbetet. Vi förvånas därför att sökanden avfärdar utredningarna och hävdar att dessa ”saknar relevans för att bedöma påverkan av muddringen”. Sagda mätningar avser ju att fastställa vattenutbytet mellan de två aktuella fjärdarna, ett förhållande som är helt avgörande för att kunna bedöma huruvida den grumling som kommer att uppstå vid hamnanläggningen kan komma att spridas till Vidbyfjärd som delvis tillhör Vidbynäs 1:3.

Syftet med vårt yrkande enligt aktbil 149-152 att bedömningen av den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör hamnprojektet skall anstå till dess resultatet av de pågående mätningarna utvärderats är givetvis att få full visshet om vattenutbytet mellan fjärdarna och inte, att som sökanden anger, klarlägga utsläppen av näringsämnen från Alhagens våtmark. Vi vidhåller därför vårt yrkande.

Ljussken

Som svar på våra tidigare yrkanden anger sökanden att belysningsarmaturer och strålkastare kommer att vara avskärmade för att minimera såväl bländningseffekter som ljusförorening. Planerad belysning kommer uppenbarligen att betjäna ett mycket stort område och följaktligen kräva ett betydande antal belysningspunkter. Effekten av detta på omgivande i huvudsak orörda mark- o vattenområden torde bli betydande. Vi vidhåller därför vårt krav att sökanden åläggs att presentera en utredning som närmare belyser konsekvenserna för omgivande områden.

Alternativ utformning av hamnen

Sökanden har ännu inte presenterat något trovärdigt underlag till hamnprojektet som motiverar att betydande mark- o vattenområden med höga bevarandevärden skall exploateras. Vad gäller förväntade godsflöden, som i sin tur påverkar hamnens utformning, hänvisar sökanden till ansökningshandlingarna. Denna viktiga fråga behandlas emellertid endast genom följande text som citeras här.

”Handeln mellan Sverige och länderna kring Östersjön ökar och beräknas fortsätta öka relativt snabbt i takt med utvecklingen i bl.a. de baltiska staterna. Godsvolymer till Stockholm och Mälardalsregionen förutses att i allt större omfattning transporteras in via Östersjön samlastat med stora godsflöden till Ryssland, Finland, Polen och de Baltiska staterna ”

Vi anser att det inte i något avseende kan vara tillfyllest att basera en ansökan om ett så betydande projekt som Norvik endast på allmänt hållna fraser enligt ovan. Av den anledningen anser vi att det inte visats att sökanden iakttagit de begränsningar och vidtagit de försiktighetsmått som behövs för att skada och olägenhet inte skall uppstå för miljön. Ej heller har det visats att projektet utformats på så sätt att ändamålet skall kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för miljön. Av dessa anledningar anser vi att de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken inte har tillgodosetts. Speciellt vill vi hänvisa till bestämmelserna i kapitlets 3 o 6 §§.

Vi vidhåller våra tidigare yrkanden innebärande att sökanden åläggs att till grund för sin ansökan presentera en fullständig och välgrundad redovisning av förväntade godsmängder. Vidare en företagsmässig kalkyl som visar projektets ekonomiska bärkraft. Denna redovisning skall i sin tur ställas mot de irreparabla skador som projektet åsamkar de höga bevarandevärden som finns. Om sökanden inte kan presentera ovanstående skall ansökan avvisas.

Villkor för verksamheten

Villkorspunkt 1

”Något beslut om utbyggnad av järnväg med tillräcklig kapacitet som förbinder Norvik med riksbanenätet finns inte. Banverkets utredning ”Konsekvenser för järnvägssystemet av en framtida hamn i Norvik”, som gjordes på Regeringens uppdrag hösten 2006, visar istället att nuvarande Nynäsbanan endast marginellt kan nyttjas för den tunga godstrafik som är att förvänta från planerad hamn i Norvik. Betydande åtgärder för att höja banans kapacitet i olika avseenden blir i så fall nödvändiga. Sådana åtgärder finns såvitt vi vet inte medtagna i Banverkets långtidsplaner. De punktinsatser på banan som hittills beslutats och delvis utförts är inte tillfyllest Banverkets utredning. Vi vidhåller vårt yrkande.

Villkorspunkt 2

Vårt yrkande avser att de störande verksamheterna vid hamnen skall tidsbegränsas såväl under anläggningsskedet som driftsskedet. Sökandens alternativa villkorsförslag, som gäller val av arbetsredskap, synes sakna relevans varför villkoret inte kan accepteras. Vårt tidigare yrkande vidhålls.

Villkorspunkt 3

Våra tidigare yrkanden, som innebär att angivna tidsbegränsningar för verksamheten även skall gälla driftsskedet, vidhålls.

Villkorspunkt 4

Vi vidhåller vårt yrkande innebärande att fartyg i hamn skall vara anslutet till det fasta elnätet och att fartygets egen elproduktion inte får användas under tider i hamn.

May-Britt Nilsson m.fl., ägare till fastigheten Yxlö 3:46 (aktbil 285)

De har anfört i huvudsak. Det tonnage som tidigare hanterades av Stockholms hamn kan på ett mycket enklare sätt hanteras av bl.a. Södertälje hamn, utan större investeringar. Dessutom kan vidaretransporterna utföras till avsevärt lägre kostnader.

Vi har i tidigare yttrande ställt krav på skadestånd dels för skador under uppbyggnaden av en ev. hamn dels för tiden därefter om hamnen kommer till stånd. Sökanden hävdar att de senare kraven är att hänföra till hamnverksamheten. Vi har dock inte försökt särskilja de olika skadeståndskraven. För vår del är ev. grumling av vattnet i Torsviken det stora problemet. Vid syd- sydvästlig vind uppstår en nivåskillnad mellan vattenytan i Torsviken och vattenytan i fjärden norr om Muskövägen viket i sin tur medför en stark genomströmning genom kanalen mellan de två vattenområdena. Detta innebär en större grumling av vattnet i Torsviken. Detta påverkar också föroreningshalten i Torsviken.

Vi kräver att provtagning utförs regelbundet under ev. schakt- och muddringsarbeten.

Mårten Hellgren m.fl. ägare till fastigheten Yxlö 3:16 (aktbil 287)

Vi yrkar att miljödomstolen avslår ansökan om att tippa muddermassor till havs, både inomskärs och utomskärs.

Om miljödomstolen skulle godkänna tippning till havs yrkar vi att följande skyddsåtgärd ska gälla: Skyddsåtgärder ska vidtas för att grumling ska kunna undvikas i området runt tipplatserna. Skyddsåtgärder och dubbla bottenförankrade textilskärmar ska anläggas vid tipplatserna för att eliminera risker att grumlingen sprider sig. Dessa ska ligga kvar tills grumlingen har återgått till bakgrundsnivåer.

Skälen för yrkandet på avslag av tippning till havs på alla de föreslagna tipplatserna är miljökonsekvenser för människor och djur både kort- och långsiktigt. Dessutom har inte tillräckliga bedömningar om tippning på land gjorts.

Vi anser att tippning på land inte är utrett på ett tillfredsställande sätt utan att kommersiell hänsyn enbart har tagits med i denna bedömning. I sin rapport har Sven Blomqvist inte tagit ställning i frågan eller gjort någon egen faktisk bedömning eller annan undersökning utan enbart refererat till de underlag som han haft tillgång till. Därmed kan vi konstatera att hantering av muddermassorna på land inte på något sätt har bedömts miljömässigt i relation till att dumpa massorna till havs. På land finns många fler möjligheter att innesluta och hantera muddermassor på ett miljömässigt betryggande sätt. När de bedömningar som finns talar om resursförvaltning så är det uppenbart att resurs i dessa bedömningar avser pengar och inte miljömässiga aspekter.

Hans Åhlund, ägare till fastigheten Yxlö 3:54 (aktbil 288)

Att som sökanden värdera alla inkomna synpunkter utan särskiljning av var fastigheterna är belägna i förhållande till den planerade vattenverksamheten talar för en stor nonchalans inte bara mot enskilda fastighetsägare utan även mot det rättssystem vi har i Sverige. I detta fall miljödomstolens uppdrag och ansvar för miljöprövning av en gigantisk planerad miljöförstöring på Norviks Udde med tillhörande område både på land och i vatten samt för alla berörda.

Vad gäller ersättningsfrågan uppkommen till följd av ansökt vattenverksamhet kvarstår den i sin helhet.

Miljödomstolens protokoll, aktbilaga 277, gällande ovanstående yttrande visar att Stockholms Hamnar till stora delar har underlåtit att inkomma med komplett underbyggda utredningar. Man har helt enkelt undvikit många känsliga frågor, ett enkelt försök att slippa gå in på djupet i utredningar vad gäller buller, föroreningar på land, i luft och i vatten, strömmar, vindar, CO₂ utsläpp inte bara från lastfartygen utan

också från alla de lastbilar som kommer gå till och från Norvik dygnet runt. Inte att förglömma landskapsbilden.

Mycket av det som står i yttrandet är bara antaganden utifrån ett önsketänkande om hur stor Norviks hamn kan bli om bara de andra hamnarna i Sverige släpper ifrån sig gods till Norvik. Om man tolkar det som står rätt så säger ju sökanden att utan de angivna godsmängderna i yttrandet och de antagna siffrorna gällande CO₂ om Norvik byggs så ges ingen miljövinst.

Ingenting av förutsättningarna är ju verklighet. De är inte ens på planeringsstadiet: Exempel finns ingen dubbelspårig järnväg planerad, väg 73:s utbyggnad till motorväg har inget med hamnen att göra då den endast leder in till Stockholm, ej till E4:an, ingen kombiterminal i Årsta för omlastning finns planerad. Det finns många exempel på antagande i yttrandet som saknar verklighetsunderlag. Så även det antagna behovet av ökande transporter till havs som gäller Östersjön som helhet, alltså framförallt länder belägna på den östra sidan av Östersjön.

Intressant är också hur mycket godstransporter från Värtan och Frihamnen blir kvar och kommer fortsätta att belasta Valhallavägen. Redan idag utgör transporter med gods från färjetrafiken (läs Finlandsfärjorna) som går på lastbil 85 % av de nu pågående transporter, 15 % härrör från containertrafiken, den som nu måste flyttas enligt sökanden och den som alltså påstås vara den stora miljöboven.

Den stora frågan är: Hur stor blir egentligen miljöförstörelsen i förhållande till regionens behov av ökade transporter under överskådlig tid. Om vi tänker oss det scenario som sökanden målar upp, de godsmängder som man antar ska transporteras via Norvik fram till 2030 så är mängderna så stora att i stort sett alla övriga hamnar på ostkusten blir överflödiga. Det blir nog den allra största miljöförstörelsen. För vad ska den marken och de förstörda vattenområdena kunna användas till i framtiden.

Under godsmängd anges siffran 300 kTEU som den volym som sökanden anger i sin tillståndsprövning. Såvitt vi känner till har den siffran skrivits upp betydligt under handläggningstidens gång. Som mest har angetts 800 kTEU.

Det finns mycket mer att tillägga utifrån sökandens yttrande men ovanstående är för oss några av de viktigaste punkterna vad gäller miljöprövning och tillhörande sak-ägarfrågor.

Vi ser det som mycket positivt att miljödomstolen beaktat våra synpunkter.

Edvard och Viktoria Raft, ägare till fastigheten Yxlö 3:47 (aktbil 289)

Se Hans Åhlunds yttrande, aktbil 288.

Kammarkollegiet (aktbil 290)

Kammarkollegiet finner att sökanden inte har anfört några skäl eller kompletterat utredningen på sådant sätt att det finns skäl för att justera eller ändra talan i målet. De invändningar som Kammarkollegiet framfört i sitt svaromål den 4 februari 2004 gäller alltså.

Sökanden har inte kompletterat ansökan beträffande alternativutredningen. Denna är fortfarande begränsad till områden som sökanden påstår sig ha rättslig tillgång till. Sökanden bör utveckla resonemanget bl.a. vad gäller den planerade hamnens eventuella regionala betydelse för prövningen enligt 2 kap. 6 § miljöbalken samt vilka hinder som finns för att låta redan befintliga hamnar uppfylla det avsedda syftet. De invändningar som Kammarkollegiet framfört gällande transportfrågorna är inte klarlagda.

Den komplettering som sökanden har gett in påvisar mycket stora osäkerheter för både utgångspunkterna för utredningen samt i bedömningarna men det kan konstateras att den anger att utsläppen av NO_x och SO₂ tydligen kommer att öka.

Det finns heller inte något underlag som kan ligga till grund för att miljödomstolen ska fastställa att området är ett riksintresse enligt 2 kap. 8 § miljöbalken. Däremot är det ostridigt att områden som berörs är av andra slags riksintressen. Kammarkollegiets bedömning är att dessa intressen skadas påtagligt, redan med beaktande av det område som hamnområdet och dess följdverksamheter ska ta i anspråk, och att fri-luftsliv inte kan utövas eller begränsas inom nämnda områden.

Kammarkollegiets invändningar om miljökonsekvenserna stödjer sig på bland annat Fiskeriverkets tidigare yttrande.

Vad gäller den miljörättsliga frågan om dumpning kan enligt Kammarkollegiets mening inte förbudet mot dumpning tolkas utifrån en rimlighetsbedömning i fråga om verksamhetsutövaren t.ex. har andra alternativ till att omhänderta massorna men att dessa är dyrare än att dumpa avfallet i havet. I annat fall borde dumpning endast utgöra en tillståndspliktig verksamhet eller borde det finnas en bestämmelse om att tillstånd till dumpning får den rättsverkan att förbudet inte gäller. Det enda sättet att få ett undantag från förbudet är att dispens enligt 15 kap. 33 § miljöbalken meddelas. Miljödomstolen har inte någon rättslig möjlighet till någon friare bedömning hur förbudet ska beaktas i ansökningsärendet, såsom gäller vid strandskyddsdispens. För dispens krävs att dumpningen kan ske utan olägenhet för miljön. I denna bedömning ska av anförda skäl inte ske någon intresseavvägning, inte heller någon rimlighetsbedömning. Men sökanden har självklart den fulla bevisbördan enligt 2 kap. 1 § miljöbalken för att visa att olägenheter inte uppstår. Det kan också i sammanhanget konstateras att enligt miljöbalkens terminologi utgör olägenhet en mindre kraftfull och negativ påverkan på miljön än skada. Det behövs sålunda inte konstateras några skador utan olägenheter, även tillfälliga sådana, innebär hinder för dispens.

Caroline Ankarcrona, ägare till fastigheten Vidbynäs 1:6 (aktbil 291)

Yrkanden m.m.

Sökanden bestrider i aktbil 267 framställda yrkanden.

Framställda yrkanden vidhålls, dock med den ändringen att begäran att miljödomstolen underrätten regeringen om verksamheten för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken ej längre begärs.

Miljökonsekvensbeskrivning

Sökanden anför i aktbil 267 att miljökonsekvensbeskrivningen är tillräcklig och att den bör godkännas.

Sökanden har inte utvecklat ansökan på sätt som begärts med ytterligare underlag vad gäller alternativa lokaliseringar, landskapsbild, luftföroreningar, trafik eller följdverksamhet.

Jag vidhåller att miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas då den i föreliggande skick inte tillräckligt väl beskriver verksamheten och dess påverkan på människor och miljö, landskapet, hushållningen med mark och vatten eller den fysiska miljön i övrigt.

Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning är enligt 6 kap 3 § miljöbalken att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten kan medföra. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa eller miljön.

Det framgår inte av lagtexten eller av förarbetena till miljöbalken vad som avses med ”indirekta effekter” men direktiv 85/337/EG om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, ändrat genom direktiv 97/11/EG, anger i en not till punkt 4 i bilaga IV till ändringsdirektivet att en ”beskrivning bör innefatta den direkta inverkan, liksom i förekommande fall varje indirekt, sekundär,

kumulativ, kort- medel- eller långsiktig, bestående eller tillfällig, positiv eller negativ inverkan av projektet”.

Att miljödomstolen vid prövningen av hamnen inte med villkor kan reglera viss verksamhet som bedrivs av annan fråntar inte sökanden skyldigheten att redogöra för verksamheter som har betydelse för den planerade hamnen.

En samlad bedömning av verksamhetens miljöpåverkan måste göras och den kumulativa effekten av samtliga verksamheter, både befintliga och sådana som föranleds av hamnen, behöver beskrivas. Indirekta effekter av verksamheten är mer än transporter till och från hamnen. Man torde kunna utgå ifrån att den etablering som planeras på den angränsande fastigheten Kalvö 1:11 inte skulle vara aktuell – i vart fall inte i den planerade utsträckningen – om inte etableringen av hamnen blir av. Sökanden bör därför exempelvis beskriva vilka transporter som kan förutses till och från det planerade företags- och logistikområdet och hur samtliga transporter påverkar människors hälsa och miljön.

Sökanden har i aktbil 267 bemött yrkanden från Vidbynäs Förvaltnings AB om utredning avseende konsekvenserna av stark belysning vid hamnen och närliggande verksamhet och därvid angett att ”belysningsarmaturer och strålkastare kommer att vara avskärmade för att minimera såväl bländningseffekter som ljusförorening”. Denna beskrivning är givetvis inte tillfyllest eftersom den inte besvarar frågan hur stora ljusstörningar verksamheten medför, vilka skyddsåtgärder som planeras och effekterna av dessa. Jag ansluter mig därför till Vidbynäs Förvaltnings AB:s begäran om ytterligare utredning av ljusstörningar.

Alternativa lokaliseringar

Fortfarande saknas en med huvudalternativet jämförbar utredning om alternativa lokaliseringar och utformningar.

Frågan om alternativa lokaliseringen är en av de viktigaste och kräver en noggrann behandling. De alternativa lösningarnas omfattning och effekt måste redovisas på

ett med huvudalternativet jämförbart sätt. Att ange att omfattningen och effekterna av de alternativa lokaliseringarna är svåra att bedöma är inte tillräckligt. Det finns alternativ i form av redan befintliga hamnar som i förekommande fall skulle kunna byggas ut, t.ex. Oxelösund, Norrköping, Södertälje, Kapellskär eller Gävle men även Göteborg.

Det kan även tänkas att det finns andra platser som skulle kunna exploateras om det finns ett behov av en ny hamn. I miljökonsekvensbeskrivningen till tillståndsansökan anges att ”Den alternativa lokaliseringen bör rimligen avse en utvidgning av någon redan befintlig hamn i området. Samtliga alternativa hamnlägen torde innebära en utvidgad markanvändning och naturintrång samt sprängning och muddring”. Att verksamheten även på andra orter än i Norvik skulle kunna innebära ingripande skador på miljön är inget skäl för att inte redovisa alternativa lokaliseringar. Om sådana skador kan accepteras i Norvik skulle de även kunna accepteras vid andra lokaliseringar. Dessutom bör ju rimligen miljöpåverkan av att en helt ny hamn uppförs bli större än miljöpåverkan av att en redan befintlig hamn utvidgas något.

Det förefaller även som om sökanden har utgått från att det finns ett behov av en samlad hamn som tar emot såväl Ro/Ro- som Lo/Lo-frakter och antagandet har färgat miljökonsekvensbeskrivningen och även den föreslagna detaljplanen som hantearas parallellt med tillståndsansökan. Detta kan ifrågasättas. Av en artikel i Svenska Dagbladet den 27 november 2008 framgår att de rederier, stora importörer, fraktbolag och andra som kan tänkas ha nytta av hamnen anser att hamnen inte behövs.

Av handlingarna har inte kunnat utläsas hur kommunen har kommit fram till att det finns ett behov av en ny hamn i Mälardalen eller vilken slutdestination som gäller för det gods som skulle tas emot i den planerade hamnen i Norvik.

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att ”Den största nackdelen (med Oxelösund eller Norrköping som containerhamn) är avståndet till marknaden och den miljöpåverkan som de längre landtransporterna skulle medföra”. Argumentet förutsätter att

Stockholm är marknaden, vilket inte förefaller vara utrett. Avståndet mellan Stockholm och Oxelösund är vidare inte mer än 5 mil längre och avståndet mellan Stockholm och Norrköping 11 mil längre än avståndet mellan Stockholm och Norvik. Såväl hamnen i Oxelösund som den i Norrköping har idag väl fungerande befintliga anslutningar till E4:an och till järnvägslinjer. I sammanhanget och mot bakgrund av att oexploaterad mark tas i anspråk i Norvik torde avståndet till Stockholm som hävdad marknad inte ha en avgörande betydelse.

Tågtrafik

Nynäsbanan går från Stockholm till Nynäshamn och trafikeras idag enbart med pendeltåg på sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Nynäsbanan ansluter till stambanan i Älvsjö.

Nynäsbanan har enkelspår på delsträckan Västerhaninge till Nynäshamn med två mötesstationer, vilket begränsar banans kapacitet.

Sökanden anger i miljökonsekvensbeskrivningen att ”projektering för ombyggnad av plattformar och mötesspår vid Hemfosa och Segersäng pågår. En nyligen genomförd utredning anger olika kapacitetsförstärkningar från mötesspår till dubbelspår på hela sträckan. Oavsett vilket alternativ som väljs kommer behovet av godstransport till och från hamnen att kunna tillgodoses.

Banverket har ställt ut järnvägsplan för industrispår till hamnen Stockholm – Nynäshamn, Norvikudden för yttrande senast den 21 november 2008.

I den av Stockholms Hamn AB framtagna utställningshandlingen ”Huvudrapport 2008-10-20” anges att det idag finns en begränsad möjlighet att under lågtrafik nyttja järnvägsspåren för godstrafik under dagtid. Nattetid ska det dock finnas sådant utrymme.

Banverket har 2009-01-08 ställt ut järnvägsplan för kapacitetsförstärkning, dubbelspårsutbyggnad på sträcka mellan Tungelsta och Västerhaninge. Det nya spåret av-

ser en sträcka om totalt ca 3,2 km. Det angivna skälet till förändringen är i första hand att förstärka pendeltågstrafiken.

Av miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen för sträckningen Tungelsta – Västerhaninge framgår att ingen reguljär godstrafik förekommer idag på Nynäsbanan söder om Västerhaninge.

Banverket har i ett särskilt uppdrag till regeringen utrett vilka förutsättningar som finns för godstrafik på Nynäsbanan.

För att trafikera Nynäsbanan med godståg under dagtid vid lågtrafik krävs bl.a. kraftförsörjningsåtgärder, bullerskyddsåtgärder och att dubbelspår byggs på hela sträckan mellan Tungelsta och Hemfosa. Genom att tillåta godstrafik i lågtrafik finns risk att punktligheten för pendeltågstrafiken försämras. Godstågen tar kapacitet som skulle kunna utnyttjas för ytterligare pendeltåg.

Om godstrafiken ska vara konkurrenskraftig behöver godstågen kunna köra oavsett tid på dygnet. I så fall krävs en rad åtgärder för att inte pendeltågstrafiken ska påverkas negativt. Exempel på sådana åtgärder är utbyggnad med dubbelspår mellan Tungelsta och Nynäsgård, bullerskyddsåtgärder mellan Tungelsta och Nynäsgård och eventuellt även på sträckan mellan Tungelsta och Älvsjö. Förbigångsspår i Jordbro. Ny utfart vid Älvsjö godsbangård och en mindre utbyggnad av Älvsjö bangård. Kostnaderna för dessa åtgärder har av Banverket uppskattats till 1 200-2 400 miljoner kronor. Ytterligare 250 miljoner kronor kan krävas för bullerskyddsåtgärder. Härutöver berörs flera viktiga intressen för miljövard samt riksintresseområdena Muskö och Ösmo sockencentrum.

Dessa åtgärder finns inte med i Banverkets planer. De åtgärder som nu vidtas med utbyggnad av dubbelspår i begränsad omfattning är inte tillräckliga för godstrafik.

Sökanden måste noga redogöra för vilka konsekvenserna blir avseende transporter till och från hamnen även med de förutsättningar som gäller idag, d.v.s. utan en

större ombyggnad av järnvägen till Stockholm. Goda järnvägsförbindelser har av sökanden och andra parter lyfts fram som en väsentlig fråga för hamnens lokalisering till Norvik. Järnvägsförbindelsen är inte att betrakta som god avseende godstrafik idag. Även om det planerade dubbelspåret mellan Tungelsta och Västerhaninge byggs är förutsättningarna för godstrafik inte goda enligt Banverkets egen utredning.

Risker

Sökanden vidgår att riskbilden har redovisats felaktigt men att riskbilden inte förändras om nya korrekta F/N-diagram tas fram. Det finns ingen anledning att ifrågasätta denna slutsats.

En större olycka med klorgas bör inkluderas i riskanalysen så att sökanden kan visa ett underlag som ger stöd för och visar hur sökanden kommit fram till redovisade slutsatser. En riskanalys ska vara transparent och det ska vara möjligt att följa med i bedömningar, beräkningar, slutsatser och åtgärdsförslag.

Täkt

Av miljökonsekvensbeskrivningen går att utläsa vilken volym sökanden planerar att ta ut men inte mer i detalj hur och var sprängningar planeras, om de motiveras av anläggandet av verksamheten eller vilka förändringar som kommer att ske på platsen i höjddled. Det går därför inte att bedöma om det är fråga om täkt eller inte. Det är sökanden som har att visa att det inte är fråga om täkt.

Villkor

Tidigare förslag till villkor vidhålls.

Sten Heckscher m.fl. (aktbil 292)

Vi kan inte se att sökanden egentligen har berört några av de sakinvändningar som förts fram i målet. Sökanden har endast vidhållit sitt påstående att den sökta verksamheten är tillåtlig.

Vi har ingen anledning att justera våra invändningar mot den sökta verksamheten. Huvudinvändningen är att den sökta verksamheten inte är tillåtlig eftersom a) sökanden inte visat att Norvikudden utgör bästa plats, och b) denna kommer att ge upphov till skada och olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa och miljön.

Den skada och olägenhet som den sökta verksamheten kommer att åsamka kan sammanfattas enligt följande.

- Grumling som orsakar beläggning på fritidsbåtar, fasta anordningar i strandområde, försämrad kvalitet på dricksvatten (för fastighetens Yxlö 3:40 vattenförsörjning finns en färskvattenledning från kanalen med tillhörande avsaltningssystem), försämrat djurliv och fritidsfiske samt försämrad badvattenkvalitet och trevnad;
- Försämrad luftmiljö till följd av utsläpp från arbetsmaskiner och fartyg vilket innebär minskat växt- och djurliv och försämrade möjligheter till rekreation och trevnad;
- Buller från arbetsmaskiner och fartyg vilket innebär minskat djurliv och försämrade möjligheter till rekreation och trevnad;
- Försämrad landskapsbild, där bergsryggar jämnas ut och hamnanläggningen kommer att dominera landskapsbilden vilket innebär minskad trevnad;
- Psykisk immission, bl.a. på grund av befogad oro över konsekvenserna vid en hamnrelaterad olycka, t.ex. ett fartygshaveri inom hamnområdet;

De ovannämnda skadorna och olägenheterna är ägnade att minska bruksvärdet och marknadsvärdet på våra fastigheter som befaras kommer att bli i princip osäljbara under anläggningsskedet.

Thomas Tottie m.fl., ägare till fastigheten Södra Skeppsholmen 1:1 (aktbil 293)

De har anfört bl.a. Vi har motsatt oss att hamnen anläggs främst av miljöskäl. Det är inte bara en vacker del av skärgården som förstörs utan även bosättningar på kringliggande öar. Miljöförstöringen kommer att sträcka sig till bl.a. Sorunda då många transporter med container kommer att söka sig den vägen för att nå E4 och stambanan vid Södertälje. Det vore långt bättre att Stockholms hamn förlade utbyggnaden till Södertälje hamn som förklarat sig villig att härbärgera och driva den. Tyvärr har såväl Stockholms hamn som Nynäshamns kommun visat sig mycket lite intresserade av att ta hänsyn till miljöskäl.

Av samma skäl motsätter vi oss att ytterligare muddermassor tippas i Östersjön som redan nu är ett plågat hav med mycket stora miljöproblem. Vi yrkar att miljödomstolen avslår ansökan att tippa muddermassor till havs, både inomskärs och utomskärs.

Skulle miljödomstolen trots allt besluta att godkänna tippning till havs ansluter vi oss till de skäl som avgivits av Mårten Hellgren m.fl., ägare till Yxlö 3:16, aktbil 287.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (aktbil 296)Beslut

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund anser att tillstånd för dumpning av muddermassor inomskärs, vid Björkö och Ömgrund, inte ska medges.

Beslutsmotivering*Ekoknölen, Gruppen och Ålandsbredan*

I det redovisade materialet framgår att de tre föreslagna platserna utomskärs är lämpliga för dumpning av muddermassor.

- De har ackumulationsbottnar
- De rymmer hela mängden muddermassor
- De ligger långt ifrån skyddsvärda objekt och boende, > 400 m

- Bottnarna har syrefria förhållanden
- Djuphålor saknar högre stående liv
- Det råder hög ackumulationshastighet
- De ligger på ett rimligt avstånd, 24 – 37 km från Norvik
- Inga skyddsåtgärder krävs
- Kostnaden är jämförbar med dumpning inomskärs

Björkö och Örngrund

När det gäller Björkö och Örngrund är avståndet till skyddsvärda objekt och boende betydligt kortare. Vid Björkö är det endast 350 meter till Utö naturreservat tillika Natura 2000-område. Därtill kommer ytterligare naturreservat och skyddsvärda grunda havsvikar som är viktiga för fiskens reproduktion.

Örngrund klarar dessutom bara 10 % av den totala mängden muddermassor.

Ytterligare undersökningar har genomförts vid Björkö. Av rapporten framgår att grundområden kring Björkö är artrika. Djuphålan hyser en talrik makroskopisk bottenfauna med arter som är känsliga för syrebrist och hög organiskt belastning. Här råder god status enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder. Vidare anges att det är sannolikt att det oftast råder goda syreförhållandena i bottenvattnet. Omgivande grunda vikar fungerar som uppväxtområden för fisk och provfiske har påvisat både bottenlevande och pelagiska arter intill djuphålan. Om tippning sker vid Björkö eller Örngrund kommer respektive djuphålas skyddsfunktion för fisk att försvinna och risk finns att grunda områden viktiga för fiskens reproduktion störs även på längre sikt.

Avståndet muddringsplats – tipplats

Vid jämförelse så är de angivna avstånden från Norvik till Ekoknölen respektive Norvik till Björkö lika stora, d.v.s. 24 km.

Kostnaden

Kostnaden för de olika alternativen anger Stockholms Hamn AB som överkomlig för samtliga fem dumpningsplatser. Mellan Björkö och Ekoknölen skiljer det bara 5

miljoner och då är det oklart om kostnaden på 7 miljoner för de extra skyddsåtgärderna som krävs vid Björkö är medräknade.

Skyddsåtgärder

De skyddsåtgärder som krävs vid Björkö och Örngrund tycks vara väldigt osäkra eftersom de aldrig har använts i Sverige. Detta kan enligt det redovisade materialet leda till driftsstörningar. Skyddsåtgärderna förlänger dessutom själva tippningen med en halvtimme per pråm. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund anser att dumpning inomskärs med så osäkra skyddsåtgärder inte är lämpligt med hänsyn till de skyddsvärda områden som finns vid Björkö och Örngrund. I handlingarna har gränsen för utspädning till 25 mg/l för suspenderat material vid tipplatserna utomskär redovisats i kartform. Detsamma gäller för själva muddringsplatsen. Fortfarande har dock inte liknade redovisning gjorts för tipplats Björkö eller Örngrund. Med SMHIs beräkningar av utspädningen skulle det sannolikt ha inneburit att flera skyddsvärda objekt hade hamnat innanför haltgränsen för 25 mg/l.

Anläggningstider

Anläggningstiden anges till tre vintersäsonger under en tioårsperiod. Även om ambitionen är att klara all dumpning under en säsong är det inte säkerställt att dumpningen ens kommer att klaras under tre säsonger i rad. Detta kommer att orsaka skada på de känsliga miljöerna vid tipplatserna inomskärs. Arbetet pågår kontinuerligt vilket innebär ett ständigt tillskott på suspenderat material till vattenmassan från september till maj, dvs en i princip konstant grumling under vintersäsongen. Hur påverkas skyddsvärda grundområden och de grunda havsvikarna?

Utomskärs är riskerna för negativ påverkan mycket liten, även om arbetet skulle behöva utföras under flera säsonger.

Miljökvalitetsnormer

Stockholms hamnar anger i sin ansökan att korta avstånd ger lägre emissioner från transporterna. Oavsett hur långa transporterna är så kommer inte miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet att överskridas. När det gäller miljökvalitetsnormerna för

havsområdet (enligt vattendirektivet) längs vår kuststräcka så kan den ekologiska statusen påverkas negativt och risken finns för att miljökvalitetsnormerna inte kan uppnås lokalt.

Sammanfattning

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund anser att de tre föreslagna platserna utomskärs, Ekoknölen, Gruppen och Ålandsbedan, är lämpliga för dumpning av muddermassor. I jämförelse med Björkö och Örngrund är påverkan på skyddsvärda objekt mycket liten. Stockholms Hamn AB anger i kompletteringshandlingarna att dumpning utomskärs bedöms vara genomförbart och medföra obetydliga långvariga miljökonsekvenser.

Haninge kommun (aktbil 297)

Haninge kommun välkomnar bygget av en ny hamn i Nynäshamns kommun av flera skäl. Dels avlastar den nya hamnen Stockholms centrala delar. Dels ger den förutsättningar för en ökad containertrafik till Stockholmsområdet och kan därmed ersätta många landsvägstransporter från västkusten. Dels positionerar den Haninge strategiskt mitt i det framväxande stråket mellan Globen och Europa/Norviks hamn. Haninge kommun tror att detta läge starkt kommer att bidra till tillväxten i kommunen och till realiserandet av Haninge som regional stadskärna och nod för tillväxt i Stockholmsregionen.

För att hamnen ska kunna komma till stånd krävs muddring. Stockholms hamn har nu anlitat Sweco för en kompletterande utredning gällande omhändertagande av muddermassor. I denna rapport ges tydligt vid handen att användande av muddermassor för stabilisering inom hamnområdet eller omhändertagande på land skulle ställa sig orimligt kostsamma. Därför återstår dumpning som det enda realistiska alternativet. Här har Stockholms hamn tidigare undersökt två platser, dels Örngrund i Nynäshamns kommun, dels utanför Björkö i Haninge kommun. Vid Örngrund skulle bara en del av muddermassorna kunna dumpas, medan den undersökta platsen vid Björkö skulle kunna ta emot all muddermassa. Efter invändningar från Haninge kommun har Stockholms hamn, genom Sweco, nu också undersökt tre alterna-

tiva dumpningsplatser utomskärs, vid Gruppen, Ekoknölen och Ålandsbredan, respektive, av vilka Gruppen ligger i Nynäshamns kommun, medan Ekoknölen och Ålandsbredan ligger i Haninge kommun.

Haninge kommun har under 2008 påbörjat en inventering av naturvärden i skärgården syftande till att ta fram underlag inför ett eventuellt bildande av marint reservat inom kommunen. Området kring Björkö är härvidlag ett av de områden som undersöks. Arbetet pågår fortsatt. Kartläggningen har visat på att Björkö har höga naturvärden på land. På samma vis har vissa av vikarna runt Björkö visat sig ha höga naturvärden och vara viktig uppväxtplats för fisk. Sammantaget utgör området kring Björkö en värdefull miljö, som därtill förenar naturreservat i inner- och ytterskärgård. I närområdet finns också flera naturreservat och Natura 2000-områden (Utö, Gålö, Sandemar, Stegsholm, Varnöfladen och Sundby).

Haninge kommun delar i princip Stockholms hamns syn på att en dumpning utgör en lokal och i tiden begränsad miljöpåverkan. Detta till trots är det Haninge kommuns mening att en dumpning invid Björkö vore olycklig då den ändå påverkar miljön lokalt i ett område med höga naturvärden och att denna påverkan skulle kunna pågå under flera år. En tippning av muddermassor utomskärs bedöms av Stockholms hamn som obetydligt dyrare, men med betydligt färre negativa konsekvenser för miljö. Haninge kommun tycker att detta bör tjäna som vägledning för att den nödvändiga tippningen/dumpningen ska göras utomskärs. Kommunen ställer sig positiv till att tippa muddermassorna i djupa områden utomskärs och förutsätter att Stockholms hamn i samband med sådan tippning vidtar lämpliga skyddsåtgärder för att minska spridningen av partiklar från massorna i ytvattnet.

Mats Åhlander, Nynäshamn (aktbil 298)

Han har anfört i huvudsak. Norvikshamnen bör ifrågasättas av följande skäl. Båtleterna och småbåtstrafiken i området kommer att utsättas för enorma störningar och sannolikt avstängningar när båtar på längder upp mot 300 m ska manövreras. Allt för riskabel trängsel mellan fritidstrafik och kommersiell trafik i området. Miljöpåverkan i vatten förorsakad av de enorma giftmängder som släpps ut från mycket

stora containerfartygsbottnar/skrov målade med mycket starka/giftiga färger. Miljöpåverkan i form av långtgående störande motorljud, slammer och inte minst svavelutsläpp, rök och sot från båtarna.

De konsekvenser Norviksplanerna ger för skärgårdssjöfarten och kommuninnevärnarna beaktas inte alls utan hänförs till sjöfartsverket att i efterhand hantera. Det refereras till att sjöväjningsregler finns och att de gäller!

Statens Maritima Muséer (aktbil 299)

Det finns inga kända fasta fornlämningar i de vattenområden som berörs av utredningen. Det finns uppgifter om fartygsförlisningar med osäkra positionsangivelser som dock kan knytas till de områden som nu föreslås som deponi. Flera av dessa fartyg är, om de påträffas, fasta fornlämningar.

Trots att kännedom om fasta fornlämningar i området saknas, är det sannolikt att sådana förekommer. SMM menar, enligt 2 kap. § 10-11 i Lag (1988:950) om kulturminnen, att en särskild arkeologisk utredning skall göras på den eller de platser som beslutas som deponiområde i avsikt att fastställa förekomst av fast fornlämning. Beslut om särskild arkeologisk utredning fattas av länsstyrelsen.

Himmelsö Gård (aktbil 300)

Yrkanden m.m.

Vi yrkar att miljödomstolen avslår ansökan om att tippa muddermassor till havs, både inomskärs som utomskärs.

Skulle miljödomstolen besluta att godkänna tippning till havs yrkar vi att bl.a. följande skyddsåtgärder skall gälla för verksamheten:

1. Skyddsåtgärder skall vidtas för att grumling skall kunna undvikas i området runt tippningsplatserna. Skyddsåtgärder som dubbla bottenförankrade textilskärmar skall anläggas vid tipplatserna för att eliminera risker att grumlingen sprider sig. Dessa skall ligga kvar tills grumlingen har återgått till bak-

grundsnivåer.

2. Mätningar av vattenkvalitet skall göras både före, under och efter muddring för att kontrollera om gifter frigörs som påverkar vattenkvaliteten. Tillräckliga rutiner skall finnas för att säkerställa att om nivåer överskrids skall muddring avbrytas omgående. Ansvarig för mätning skall utses och mätningar skall göras dagligen samt all information skall vara offentligt och kan lämnas ut till allmänheten utan dröjsmål.
3. Muddring och tippning skall ske i enlighet med internationell rätt och att både Best Environmental Practice (BEP) och Best Available Technology (BAT) tillämpas.

Grunder för yrkandet om avslag

Vi anser att påverkan på djur och växtliv i samband med muddring på föreslagen plats ej är tillräckligt utredd. Det saknas även information och anvisningar om mätningar av muddringens påverkan samt hur själva säkerhetsarbetet skall hanteras för att begränsa den potentiellt långsiktiga skadan genom att miljögifter frigörs i vattnet.

Tippning på land

I utlåtandet står att det giftiga ytskiktet kommer tas upp och hanteras på land och separeras från övrig muddermassa. Vi kräver att om giftigt material tas upp på land att det finns tillräcklig kapacitet att hantera detta på ett säkert sätt och att det inte finns någon risk att gift rinner ut i vattnet eller i grundvattnet. Vi kräver därför att opartisk kontroll görs av plats för deponi innan muddring börjar och att maxgräns sätts upp för mängd av material som kan förvaras på respektive deponi. Kontrollmätningar skall göras så att giftnivåer inte överskrids och att man i alla situationer, inkl tippning i hav, tillämpar BEP och BAT

Tippning i hav

Vi är skarpt kritiska till författaren av utlåtandet och tvivlar på dess opartiskhet då denna skriver ”att tippning av framtida muddermassor från Norvikudden, ur ett miljögiftsperspektiv, innebär en ren förbättring av tipplatsen”. Vi anser att nollalternativet är det bästa ur ett miljögiftsperspektiv, dvs att ingen muddring eller tippning kommer till stånd överhuvudtaget.

Eftersom ytskiktet innehåller en mängd giftiga ämnen från bland annat oljeterminalens miljöfarliga verksamhet under lång tid kommer en stor del av dessa grumlas upp och släppas fritt i vattnet som kommer tas upp av djur och växtliv. Vi kräver att vid muddringstillfället den bästa tekniken ur ett internationellt perspektiv används för att minimera skadeverkningar för djur- och växtlivet samt närboende som nyttjar vattnet.

Miljökonsekvenser

Eftersom muddring kommer påverka Norvikfjärden och AB Himmelsös vattenområde är det av största vikt att inte ytterligare förstöra denna fjärds vattenkvalitet med att göra dumpningen av muddermassorna i närheten av denna. Vi ställer oss därför starkt kritiska att Örgrund utnyttjas för detta ändamål.

Stockholms Läns Fiskarförbund (aktbil 301)Tippningsplatserna Ekoknölen och Gruppen

Enligt ansökan finns en tippningsplats vid namn Ålandsbredan som inte ligger vid platsen Ålandsbredan. Därför kräver Stockholms Läns Fiskarförbund att tippningsplatsen benämns till Låglandsgropen så inga missförstånd uppstår.

Stockholms Läns Fiskarförbund anser att platsen kan vara lämplig som tippningsplats för muddermassor. Låglandsgropen är mindre attraktivt för yrkesfiske. Tippningsplatsen kan användas under hela året.

Stockholms Läns Fiskarförbund motsätter sig att tippning vid Ålandsbredan genomförs. Ålandsbredan finns vid Syd Huvudskär och är en uppgrundning till 12 meter.

Förslag till ny tippningsplats Roxen

Stockholms Läns Fiskarförbund föreslår att man i stället för tippningsplats Ålandsbredan utreder en annan plats som ligger mellan Roxen och Yttre Karkasen.

I området har det alltid varit glest med fisk och lite sjöfart, även om vattendjupet i djuprännan inte i sin helhet är över 100 meter djupt. Vid körningen till och från området dämpas sjögången av Gunnarstenarna i ost, de yttre skären i syd och Landsort i väst. Tippning kan ske under hela året.

Enbart en tippningsplats

Stockholms Läns Fiskarförbund kräver att enbart en tippningsplats ska användas för att minimera störningen i havets ekosystem.

Stockholms Läns Fiskarförbund upprepar enligt tidigare skrivelse att...

- Huvudmeningen är att samtliga muddermassor skall tas upp på land för nyttiggörande och att förorenade massor kan tas om hand under kontrollerade former
- Vi motsätter oss helt att någon tippning sker inomskärs. Tippningsplatserna i Mysingen, Björkö och Örngrund skall inte användas
- Som företrädare för fiskenäringen begär vi att få full information om ärendet framöver likaså vill vi bli behandlade som sakägare
- Svall och tryckpåverkan måste undvikas. Stockholms Läns Fiskarförbund måste beredas möjlighet att lämna synpunkter på hastighetsbegränsningar vid inseglingen för att minimera fartygens svallpåverkan vare sig det ske i samband med detta mål eller i annat beslut
- Om tippning, muddring eller annat sker som skadar miljön och därmed vår möjlighet att försörja oss på vår näring, kommer skadestånd att krävas. Dels till drabbade fiskare och dels för att finansiera kompenserande åtgärder för att vårda miljön och fiskbestånden. Skadorna kan inte bedömas nu. Vi begär att få

återkomma med anspråk på skador som fiskenäringen lidit under och 10 år efter att dumpningarna är färdiga. Vi begär också ersättning för utredningskostnader och rättegångskostnader.

För övrigt vill vi tillägga att vi inte har någonting emot anläggandet av en större hamn i Nynäshamnsområdet.

Catharina Söderbergh m.fl., ägare till fastigheterna N. Skeppsholmen 1:4 m.fl.
(aktbil 303)

Se Mårten Hellgren m.fl. aktbil 287.

Yttrande från Stockholms stad, stadsledningskontoret (aktbil 304)

Staden har i tidigare yttrande uttryckt sitt stöd för den planerade hamnen på Norvikudden i Nynäshamn. Det är med beaktande av behovet av att minska transporterna på vägarna och för regionens varuförsörjning samt tillväxt angeläget att den nya hamnen byggs. Den valda platsen är utmärkt i flera avseenden bl.a. dess korta, isfria inseglingsled och närhet till marknaden, dvs. Stockholm och Mälardalen. I detta ärende ska kommunstyrelsen ta ställning till den komplettering av ansökan som Stockholms Hamn AB gjort med hänsyn till vad som framkommit under remissomgången och som innehåller ytterligare studier av alternativa tippplatser belägna utomskärs samt kompletterande undersökningar av tidigare föreslagen tippplats.

Stadsledningskontoret anser att Stockholms Hamn AB:s nu gjorda komplettering beträffande alternativa platser för tippning av muddermassor är lovvärd och har därför ingen erinran mot vad Stockholms Hamn anfört i yttrandet. Stadsledningskontoret anser vidare att målet vid miljödomstolen utan ytterligare dröjsmål nu bör avgöras.

Sjöfartsverket (aktbil 305)

Sjöfartsverket konstaterar att de föreslagna tippningsplatserna har en påverkan på sjöfarten som föranleder särskild hänsyn. Tippningsplatsen Ekoknölen ligger rakt i farledens förlängning öster om Gunnarstenarna och tippningsplatsen Knölen ligger

på samma position som den i sjökortet markerade platsen där lots bordar större fartyg. Sjöfartsverket yrkar därför om följande villkor:

1. I god tid innan dumpning av muddermassor på de angivna platserna påbörjas ska sökande samråda med Sjöfartsverket och parterna ska gemensamt utarbeta de rutiner som krävs för att säkerställa sjöfartens framkomlighet.
2. Dumpning ska inte tillåtas i samband med att fartyg angör farledens början eller bordningsplatsen för lots.
3. Sökanden ska tillse att kontakt upprättas mellan Sjöfartsverket (VTS-centralen i Södertälje) och pråmar eller andra fartyg involverade i muddrings- och dumpningsarbetet.

Nynäshamns kommun (aktbil 306)

Kommunstyrelsen beslutar att yttra sig över remissen i enlighet med miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till yttrande.

Förvaltningen är positiv till att ytterligare tippningsplatser har undersökts. Redan tidigare har konstaterats att det enda genomförbara alternativet för omhändertagande av muddermassorna är genom tippning, inomskärs eller utomskärs. I rapporten framkommer att det i djuphålorna inomskärs finns levande bottenfauna och bottenvegetation som kommer att slås ut vid tippning. Störningen är tillfällig och livet bedöms komma att återhämta sig. Efter avslutad tippning kommer dock djuphålans maximala djup att minska, vilket kan minska eventuell skyddsfunktion och födosök för fisk. Finns andra alternativ, där djur- och växtliv inte störs, ska såna områden väljas i första hand.

I rapporten redogörs att de tre djuphålorna som har undersökts utomskärs inte har någon bottenfauna som kan påverkas. Vidare framgår att både för inomskärs och utomskärs tippning finns vedertagen teknik att tillgå. När det gäller utomskärs tippning finns större risk för driftavbrott på grund av väderförhållanden.

Vid val av tippningsplats bör hänsyn tas till de skyddsvärda områden som ligger i närheten. Ekoknölen är den djuphåla som ligger närmast (4 km) ett skyddsvärt område, fågelskydds- och natura 2000-området Gunnarstenarna. Ekoknölen ligger också närmast såväl bebyggelse som områden av riksintresse för yrkesfiske. I den redovisning som görs så anses avstånden vara tillräckligt stora för att störningar inte kommer att drabba de olika intressena. Dock framgår att det för kraftig SV och NO ström inte finns beräkningsunderlag för riktigt höga strömhastigheter. I rapporten görs bedömningen att någon tippning ändå inte sker i dessa väderförhållanden. Förvaltningen gör bedömningen att suspenderat material ändå kan finnas kvar som en fördröjd effekt från tidigare tippning och på så sätt spridas vid oväder. Även riskfaktorn om en olycka sker bör beaktas. Utifrån detta resonemang anser förvaltningen att Ekoknölen är beläget alltför nära ett skyddsvärt område och ej ska användas.

En annan viktig aspekt är avståndet från Norvikhamnen, eftersom längre avstånd medför större emissioner. Att välja närmast godkända djuphåla bör också vara bäst ur ekonomisk och driftmässig synvinkel. Detta talar för att Gruppen är den bästa platsen för tippning om Ekoknölen ej används.

Sammanfattningsvis anser förvaltningen att en utomskärs tippning är det som ska tillåtas eftersom hänsyn bör tas till det liv som finns på botten inomskärs. Vidare anser förvaltningen att Ekoknölen ej ska användas eftersom den ligger alltför nära ett skyddsvärt område.

Wik-Inn Marina AB (aktbil 312)

Förändrade förutsättningar avseende behov m.m.

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att behovet av hamnen är stort mot bakgrund dels av den allmänna ekonomiska tillväxten dels att Mälارområdet har en stor import av gods som behöver hanteras. Under hösten 2008 har dessa förutsättningar radikalt förändrats på flera sätt och mina huvudmän menar därför att denna del av miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras. Skälen är flera och de nedan angivna kan särskilt framhållas.

Den ekonomiska tillväxten har väsentligt minskat och den bedöms vara låg de närmaste åren. Detta har fått till följd att såväl import som export kraftigt minskat i volym vilket innebär att det inte finns något konkret behov av hamnen för att kunna hantera befintliga godsmängder och ett kraftigt minskat behov av att hantera eventuella framtida godsmängder.

Särskilt kan nedgången inom fordonsindustrin med underleverantörer nämnas vilket kan få till följd att en av de stora biltillverkarna eventuellt avvecklas. Detta medför att resurser frigörs i flera hamnanläggningar, inte minst i Södertälje. Vidare innebär den generella nedgången av import och export i bilbranschen att betydande hamnkapacitet frigörs. Andra exempel på industrigrenar med kraftiga minskningar är verkstadsindustrin. Det kan redan nu konstateras att exempelvis Göteborgs hamn varslar stora delar av personalen i anledning av den redan befintliga nedgången i konjunkturen som drastiskt minskat godsmängden.

Wik-Inn Marina menar att det är alldeles uppenbart att den mängd gods som enligt utgångspunkten i den aktuella miljökonsekvensbeskrivningen skulle hanteras i den Norvikhamnen kommer att vara väsentligt mindre, vilket påverkar grundläggande delar i miljökonsekvensbeskrivningen men även bedömningen i övrigt. Det är därför nödvändigt att sökanden kompletterar ansökan med nya beräkningar i anledning av den nu uppkomna situationen. Detta är också av vikt för bedömningen av den planerade utbyggnaden av infrastruktur m.m. såsom den antagits i ansökan. I denna del kan också framhållas att projekten inom långtidsplaneringen avseende utbyggnad av vägar etc. till stora delar redan är fastslagna och att Vägverket på grund av statens kraftigt minskade skatteintäkter snarare befarar att anslagen kan minska än att dessa ökas.

I detta scenario ingår också att nästa ”krisbransch” kan vara rederiverksamheten inom samtliga fraktslag. De s.k. fraktraterna har minskat med upp till 90 % och även om priserna sannolikt kommer att stabiliseras medför detta att det blir en ”prispress” i alla led. Detta kan få till följd att hamnavgifter etc. väsentligen minskas och hur detta kommer att påverka den aktuella etableringen är viktigt att redovi-

sa. Visserligen har avtal om hamndrift träffats med en mycket stor och välkänd entreprenör men antagligen bygger det på en underliggande kommersiell möjlighet att driva hamnverksamheten i annat fall torde intresset avta. Det förutsätts därför att avtalet anger att godtagbara transportmöjligheter för ankommande och avgående gods skall föreligga vilket innebär att det finns åtaganden i denna del men i vilken omfattning är inte känt. Hur skall vägnätet kunna bära den belastning som uppstår o.s.v.

Sammantaget menar Wik-Inn Marina angående den ingivna miljökonsekvensbeskrivningen att nya beräkningar behöver göras avseende ett väsentligt lägre utfall när det gäller godsmängd etc. samt en bedömning av hur detta förhållande påverkar investeringar i infrastrukturen. Vidare är det viktigt och bedöma hur detta i sin tur påverkar behovet av den nu aktuella hamnen. Det kan konstateras att de utgångspunkter som angivits i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen i dessa avseende framstår som felaktiga. Denna efterfrågade komplettering är nödvändig redovisning om miljödomstolen skall kunna bedöma ansökan mot bakgrund av miljöbalkens regelverk eftersom en viktig del i denna är att bedöma såväl det faktiska som kommersiella behovet av hamnanläggningen.

Angående miljöpåverkan

I ansökan har det angivits att gods som fraktas via sjötransport kräver betydligt mindre bränsleresurser per fraktad enhet än lastbilstransporter. Det har inte närmare angivits hur den beräkningen gjorts men det kan konstateras att miljöarbetet inom bilindustrin aldrig har varit så intensivt som nu och när det gäller tunga fordon är det flera nya produkter på väg, exempelvis hybridbilar. Dessa förväntas vara betydligt bränslesnålare än dagens lastbilar och det finns därför skäl anta att under uppförandetiden av hamnanläggningen så kommer lastbilarna bli betydligt mer miljövänliga. Läger man därtill behovet av ytterligare transporter till och från Norvikhamnen är det svårt att av ansökan dra några säkra slutsatser om sjötransportens fördel visavi framtida lastbilstransporter ur ett miljöperspektiv avseende Norvikhamnen. I detta sammanhang bör noteras att sökanden synes utgå ifrån att järnvägs-

nätet för transporterna till Stockholm skall kunna bära den ökande belastningen, men denna syn verkar inte delas av Banverket.

Vidare har det inte närmare berörts vilken betydelse det har att det i framtiden antagligen kommer att bli en betydligt utökad kapacitet för järnvägen mellan Göteborg och Stockholm, kanske med dubbelspår. Det betyder att det mest miljövänliga transportsättet mellan exempelvis Göteborg och Stockholm eller vice versa blir transport med järnväg. I ansökan synes inte heller detta förhållande ha redovisats. För mina huvudmän verkar den naturliga utvecklingen för transporter vara att om möjligt prioritera järnvägstransporten eftersom denna dels är miljövänlig dels är snabb.

Miljöpåverkan av buller och luftutsläpp

Betydande miljöpåverkan från den planerade hamnverksamheten är buller och luftutsläpp. Buller av hamnverksamheten orsakas av lastning, lossning av fordon och konventionellt bulk gods, av trafik och motorljud från fartyg, bilar och järnvägsvagnar samt fläktar på fartygen. Vidare blir det buller vid tilläggningar och i samband med att fartygen skall vändas i hamnbassängen. Bullerbegränsade åtgärder behöver vidtagas men det saknas en redovisning över hur detta i praktiken skall fungera. Även i denna del finns det anledning att understryka den effekt vinden har när det gäller bullerstörningen. Mina huvudmän befarar kraftiga störningar av såväl arbetsmiljö som boendemiljö vid oförmånliga vindriktningar. Under hösten och våren förekommer det många dagar med kraftiga vindar och vindmedelvärdet är därför ingen bra utgångspunkt för bedömningen av bullerstörningen. Det hade exempelvis funnits möjlighet för sökanden att under hösten och vintern 2008/2009 mäta vindriktning och vindhastighet vid Norvik. Under samma tid hade det också varit möjligt att mäta strömriktning och styrka.

När det gäller avgasutsläpp är den största utsläppskällan från fartygen när dessa manövrerar i bassängen och när de ligger vid kaj. Även här påverkas störningen av vindens riktning och kraft.

När det gäller påverkan av buller är det vanligt att lågfrekvent buller uppstår och är störande. Antagandet i miljökonsekvensbeskrivningen om att detta buller inte skall vara störande är svår att förstå eftersom detta typiskt sätt är svårt att teoretiskt bedöma. Det synes vara ganska självklart att en så stor hamn, fullt utbyggt ger upphov till ganska stora bullerstörningar.

Angående muddringsarbete

När det gäller aktuella vind- och strömriktningar bör bedömningen utgå från de vind- och strömriktningar som är aktuella under den tidsperiod som arbetet skall utföras och inte på årsmedelvärden. Vidare bör det beaktas att Norvikfjärden vid även ringa oförmånliga vindar och strömmar kommer att drabbas mycket kraftigt av det slam och sediment som rörs upp i samband med muddringsarbetet. Muddringen avser enormt stora mängder lera och det är självklart att det botten slam m.m. som rörs upp kommer att föras med strömmen in i Norvikfjärden och Torsviken. Utöver muddringen som sådan tillkommer lastandet av de aktuella massorna samt att de metoder som skall användas kommer att medföra ett omfattande spill kommer att uppstå.

Framför allt kan det konstateras att Wik-Inn Marina AB:s och Matts Wikströms fastigheter lider en uppenbar risk att drabbas. Till fastigheterna hör ett vattenområde som sträcker sig ca 300 meter ut i havet och det saknas en konkret redovisning om hur dessa fastigheter skall skyddas från allt det slam som kommer att föras in i Torsviken. I detta sammanhang bör det framhållas att enskilda stormar men också kortare perioden av hårdare vindar och strömmar kan flytta stora mängder löst botten sediment.

Tidpunkt för genomförande av grumlande arbete i vatten

När det gäller den tid under vilken arbetena skall utföras, 15 september - 1 maj kan konstateras att detta är i slutet respektive i början av båtsäsongen så det är avsevärt bättre att eventuella arbeten utförs mellan 15 oktober till den 1 april.

Påverkan av anlöpande fartyg

Wik-Inn Marina menar att det är en stor brist att inga beräkningar är gjorda på hur de strömvirvlar som genereras från anlöpande fartygs propellrar påverkar såväl benträsksediment som de deponeringar som skall göras inomskärs. Hur blir det när dessa strömvirvlar samverkar med den naturliga strömmen och hur påverkar detta den omkringliggande marina miljön? Vidare är det planerat med en successiv utbyggnad vilket innebär att fartyg kommer att angöra under utbyggnadstiden och hur kommer detta påverka löst sediment m.m. Detta förhållande har inte redovisats i ansökan eller miljökonsekvensbeskrivningen vilket är en betydande brist

Led för förbipasserande trafik

Ett alternativ för att kraftigt minska såväl risker som påverkan på Wik-Inn Marinas verksamhet är att sökanden tillskapar en led för förbipasserande trafik såväl norrut som till Torsviken och Norvikfjärden. Genom denna åtgärd är det möjligt att oavsett trafikförhållandena i hamnen upprätthålla trafiken för övrig sjöfart. Vidare minskar risken för sjöfarten i anslutning till hamnområdet väsentligt, vilket är en fördel för Norvikhamnen såväl under utbyggnadstiden som vid normal drift. Överhuvudtaget har sökanden inte på ett tillräckligt sätt dokumenterat den trafik som är i området utan i denna del bara antagit ”att trafiken får samsas”. För den som arbetar med sjöfart framstår ett sådant antagande som en överdrivet optimistiskt inte minst mot bakgrund av de risker detta ”antagande” kan föra med sig. I hamnområdet skall förutom den trafik som genereras via utbyggnaden koordineras med in och utgående gastanker till den s.k. LNG-terminalen. Därtill skall trafik samordnas med yrkesmässig kustsjöfart samt fritidssjöfart i området. Den trafik som skall samordnas rör ett flertal tusen sjörörelser av varierande omfattning, detta kan inte överlåtas till ”slumpen” eller den ”goda viljan”.

Det saknas slutligen konkreta uppgifter hur denna trafik skall samordnas under ”muddringsfasen”. Manöverutrymmet i det aktuella vattenområdet är begränsat så även under denna period är det därför önskvärt att en separat led för förbipasserande trafik upprätthålls.

Samordning med befintlig verksamhet

Strax söder om det nu aktuella hamnområdet har AGA en s.k. gasterminal, där fartyg med gas angör och lossar, och som egentligen utgör en redan befintlig del av hamnområdet. I ansökan har det inte belysts hur denna verksamhet som är riskfylld skall samordnas med den nu planerade verksamheten. För mina huvudmän framstår detta som en stor brist, inte minst när det gäller säkerheten såväl för sjöfarten som för den omkringliggande bebyggelsen eftersom antalet anlöp planeras öka i mycket stor utsträckning. Skälet till att gasterminalen har lokaliserats till nu aktuellt område är just att den är en riskfylld verksamhet.

Alternativa lokaliseringar

En viktig del i miljökonsekvensbeskrivningen är att redovisa alternativa lokaliseringar för den aktuella hamnen såväl av miljöhänsyn som ur ett bredare samhällsperspektiv. Det kan konstateras att minskar volymen i godstrafiken, det som numera är fakta kommer det att finnas betydligt flera alternativ att utreda. Naturligtvis är detta en omständighet som ofta är vid handen men den exceptionella utvecklingen som varit under hösten 2008 och våren 2009 är så ovanlig att det finns anledning att göra en helt ny bedömning. Konstaterandet i miljökonsekvensbeskrivningen på s 37 att ”Den alternativa lokaliseringen bör rimligen avse en utvidgning av någon redan befintlig hamn i området” är på grund av marknadsutvecklingen delvis obsolet. Såsom det får förstås menas att den faktiska godsmängden inte kan hanteras inom ramen för befintlig hamnverksamhet i andra hamnar, men detta är numera osäkert, kanske direkt felaktigt.

En väsentlig fråga är, vilket godsbehov är det som skall täckas ? Här blir det betydelsefullt att bedöma hur utvidgningen av det allmänna järnvägsnätet kommer att påverka transportbehovet från respektive hamn m.m. På sidan 38, stycke 5.4.1 i miljökonsekvensbeskrivningen har sökanden preciserat vilka krav som skall ställas på alternativa lokaliseringar, dessa krav förfaller vara anpassade till den tidigare marknadssituationen. Vidare anges ”möjligen kan också Göteborg ses som ett alternativ till Norvikudden. En sådan lokalisering innebär dock att landstransporterna med containrar till Stockholm och Mälardalen intensifieras”: Detta är helt felaktigt

eftersom containrar är väl lämpade att transportera på järnväg så bör detta vara huvudalternativet och detta alternativ nämns inte. Detta tolkas som att detta innebär att sökanden inte utrett detta miljövänliga alternativ. Det är en stor brist inte minst mot bakgrund av den långa genomförandetiden.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Mot bakgrund av det ovan anförda och som tidigare angivits angående den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen är det vår uppfattning att miljödomstolen inte bör godkänna densamma i aktuellt mål. Naturligtvis kan domstolen förelägga sökanden att komplettera den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen i aktuella avseenden men mina huvudmän menar i första hand att bristerna är sådana att miljökonsekvensbeskrivningen inte kan godkännas. Kraven på miljökonsekvensbeskrivningen är höga och när det gäller en sådan här stor och omfattande verksamhet som ansökan avser är det viktigt att kraven bibehålls.

Verksamhet

Wik-Inn Marina AB:s verksamhet är beroende på tillgängligheten via havet såsom tidigare redovisats. Verksamheten ryms inom befintlig plan och omfattande arbete har nedlagts för att utveckla verksamheten, detta är särskilt framträdande när det gäller den verksamhet som bedrivs av Wik-Inn Marina AB. Det är verksamhet som är riktade till kunder som har anknytning till båt och sjöliv. Wik-Inn Marina AB har även gjort investeringar för att även kunna ge service åt större fartyg. Denna verksamhet kommer att helt bortfalla vid en eventuell utbyggnad av hamnen i enlighet med ansökan.

Eftersom sökanden påstått att det inte finns någon påverkan för Wik-Inn Marina har denne i ansökan eller yttrande inte redovisat hur verksamheten skall kunna bedrivas dels under byggtiden dels för tiden därefter. Påståendet om att verksamheten inte skulle påverkas är fullständigt grundlöst, det räcker att granska ett sjökort över det aktuella området för att inse detta faktum. Verksamheten som byggts upp under lång tid och i enlighet med gällande plan riskerar att vid en utbyggnad av hamnen

helt ”slås i spillror”. Det är stora värden som riskeras och för att konkretisera detta påstående redovisas nedan vilka investeringar som gjorts på fastigheterna

Wik-Inn Marina AB

Wik-Inn Marina AB bedriver sedan 1976 verksamhet på de aktuella fastigheterna. Inköp av Yxlö 3:50 gjordes 1982. Tidigare ägdes Yxlö 3:52 av Wik-Inn Marina AB men förvärvades 2003 av Matts Wikström. Wik-Inn Marina AB skrev redan 2004 ett avtal med en extern motpart att kunna finansiera en vidareutveckling av verksamheten innefattande planarbete. I planen som numera antagits, ingår det att bygga ut verksamheten med vinterplatser för båtar genom uppförande av ca 7000 kvadratmeter byggnader. I byggnationen ingår servering och kundmottagning

Hela denna planering bygger på att tillgängligheten för kunderna via havet bibehålls eftersom det är den enda tillfartsleden för båtar.

De investeringar som gjorts i verksamheten är följande, avseende Yxlö 3:50 samt Himmelsö 1:6.

Yxlö 3:50

Markinvesteringar ca 16.000 m ²	6.400 tkr
Vattenområde ca 25.000	2.500 tkr
Verkstad för båtar med kontorsutrymmen ca 1.350 m ²	5.000 tkr
Tvättplatta för båtar	500 tkr
Betongbyggnad för förvaring av motorer	350 tkr
Torrsättningsramp för fyrpunktslyft	2.000 tkr
Anläggning för vatten o avlopp	600 tkr
Uppläggningsyta o reservutfart för militärt utnyttjande	250 tkr
Bryggor och kajplatser samt byggnad för båtgäster	1.970 tkr
Summa	19.570 tkr

Himmelsö 1:6

Byggnad för förvaring av båtar ca 980 m ²	2.450 tkr
--	-----------

Byggnad för båtförvaring ca 700 m ²	1.750 tkr
Verkstadsbyggnad för transportfordon ca 450 m ²	1.450 tkr
Byggnad för gäster	450 tkr
Byggnad för tvätt m.m.	600 tkr
Befintlig kaj och brygganläggning ca 350 meter	1.195 tkr
Dricksvattenanläggning	250 tkr
Summa	8.145 tkr

Ulf Holms verksamhet

Ulf Holm äger fastigheterna Lund 1:3 och Lund 1:4 och har sedan flera år upplåtit stora delar av fastigheterna till ett av mig och min hustru ägt bolag, Ulf Holm Sjökonsult AB. Bolaget bedriver den verksamhet som tidigare redovisats i målet med följande tillägg. Fastigheterna är hemmahamn för den segelbåtscharter som Ulf Holm Sjökonsult AB bedriver. Vidare används hamnanläggningen av Ösmo Schakt AB:s fartyg, pråmar och maskiner. För närvarande pågår såväl underhåll som utbyggnad i enlighet med tidigare beslut. Eftersom den verksamhet bolaget bedriver är helt beroende på tillgängligheten för fritidssjöfarten skulle en utbyggnad av hamnen vid Norvik i enlighet med ansökan på ganska kort sikt medföra så stora ekonomiska påfrestningar att Ulf Holm Sjökonsult AB antagligen skulle bli tvungen att avveckla hela den verksamhet som bolaget bedriver.

Om domstolen ändå beviljas en hamnetablering i enlighet med ansökan är det av stor vikt, för att skapa några som helst möjligheter för överlevnad, att det tillskapas en led för förbipasserande trafik i enlighet med det ovan anförda.

Ulf Holm Sjökonsult har gjort följande investeringar. Investeringar och aktiverade anläggningstillgångar är 3 100 tkr och dessa har möjliggjorts genom inlånat privat kapital av Ulf Holm

Skadeståndsfrågan

När det gäller frågan om skadestånd är detta i huvudsak kopplat till tillståndsfrågan eftersom den påverkan som sker avseende den befintliga verksamheten direkt påverkar fastighetens värde. Vidare är påverkan ännu kraftigare under byggnationstiden, som är utsträckt i tiden, och det finns skäl att anta att det under vissa perioder kommer att vara omöjligt för mina huvudmän att bedriva verksamhet i någon större omfattning. Vidare är fartygstrafiken till och från hamnen, följdföretag som skall beaktas inom ramen för tillståndsprövningen av hamnen.

Själva fartygstrafiken utgör inte miljöfarlig verksamhet. Skadeståndet skall därför i allt väsentligt prövas inom ramen för tillståndsfrågan. Då det är förenat med relativt sett stora kostnader att utreda skadan hemställes om att miljödomstolen förelägger sökanden att precisera grunden för sin inställning i skadeståndsfrågan och också ange vilka omständigheter som åberopas i denna del.

Handläggningsfrågan

Miljödomstolen bör i första hand avvakta prövningen av planfrågan innan handläggningen kan fortsätta. Om miljödomstolen ändå gör bedömningen att handläggningen alltjämt kan fortsätta är det av vikt att miljödomstolen jämlikt miljöbalken 22:13 gör en undersökning på plats avseende fastigheterna och den verksamhet som där bedrivs.

Yrkande avseende rättegångskostnader

Ersättning yrkas för rättegångskostnader med ett belopp som senare kommer att anges.

Övriga yrkanden

Om miljödomstolen beslutar att bevilja tillstånd för sökt verksamhet yrkas att följande skyddsåtgärder, justering av tider m.m. skall gälla för verksamheten.

1. att skyddsåtgärder skall vidtagas för att förhindra grumling och förändring av bottenförhållanden i Norvikfjärden och Torsviken samt att åtgärder vidtages för att förhindra att löst sediment förs in i fjärden och vidare in till våra fastigheter
2. att grumlande arbete i vatten inte skall ske mellan den 1 april till den 15 oktober
3. att det skapas en led för förbipasserade trafik såväl norrut som in till Norvikfjärden.

Fiskeriverket (aktbil 314)

Yttrande

Fiskeriverket har framfört synpunkter i ärendet i yttrande daterat 2007-07-18. Sökanden har kompletterat ansökan i flera omgångar, bl.a. med en utredning om tippplatser utomskärs. Fiskeriverket bedömer att den planerade verksamheten innebär betydande ingrepp i kust- och havsmiljön och att det allmänna fiskeintresset kan komma att påverkas allvarligt. Den ansökta verksamheten är av en mycket omfattande karaktär och innehåller många olika genomförande alternativ, varför det är svårt att bedöma vilka skador på fisk och fiske som kan uppkomma samt storleken på skadorna som den kommer att innebära. Fiskeriverket gör dock redan nu bedömningen att en fiskeskada kan förväntas uppstå även om skadeförebyggande åtgärder vidtas.

Begäran om förordnande

Fiskeriverket hemställer med stöd av 22 kap 6 och 12 §§ miljöbalken att miljödomstolen förordnar verket, Utredningskontoret i Göteborg, som sakkunnig i ärendet. Fiskeriverket anser att en fördjupad analys av verksamhetens påverkan på fiskbestånden och fisket krävs för att verket ska kunna bedöma verksamhetens tillåtlighet och avge yttrande ärendet. Fiskeriverket avser bl.a. att, utifrån ett platsbesök, befintligt underlag samt eventuellt ytterligare utredningar med avseende på fisk och fiske, bedöma:

- omfattningen av skadan på fiskbestånden och fiske,
- nödvändiga skyddsåtgärder och villkor i samband med arbetena samt

- föreslå lämplig fiskeavgift för de delar där så redan nu är möjligt.

Fiskeriverkets arbete och kostnader, inom ramen för ett kommande förordnande, bör ersättas av sökanden. I förordnandet får ingå att ge annan konsult i uppdrag att utreda vissa frågor.

Kammarkollegiet (aktbil 315)

Kammarkollegiet har tagit del av Fiskeriverkets yttrande i målet och kan konstatera att verket begär sakkunnigförordnande i målet. Vad gäller miljökonsekvenserna av ansökt muddring och dumpning av avfall och dess påverkan på fisket önskar Kammarkollegiet återkomma efter det att Fiskeriverket har utfört sina utredningar m.m. i frågan.

Fiskeriverket gör emellertid redan nu bedömningen att det allmänna fiskeintresset kan komma att skadas allvarligt. Kammarkollegiet har beträffande den ansökta muddrings- och dumpningsverksamheten inhämtat ett utlåtande från IVL Svenska Miljöinstitutet AB beträffande ingiven utredning.

Kammarkollegiet konstaterar att IVL har funnit att utredningen har brister i vissa avseenden. Utredningen visar emellertid att slutsatsen kan dras att tippning inomskärs kan uteslutas eftersom dumpningen därvid helt uppenbart kommer att medföra olägenheter för miljön. Kammarkollegiet anser att redan på grund av de stora mängderna avfall som sökanden vill dumpa och de risker som därmed är förenat med detta innebär att sökanden kan helt enkelt inte uppfylla beviskravet att åtgärden kan ske utan olägenhet för miljön.

IVLs utredning sammantaget med sökandens egen utredning visar sålunda klart att sökanden inte visat att det inte kommer att uppstå några olägenheter för miljön. Kammarkollegiet hänvisar vidare till den rättsliga bedömning som angavs i tidigare yttrande. Därtill ska läggas Fiskeriverkets angivna bedömning av den sökta verksamheten. Miljödomstolen har sålunda inte grund för att kunna meddela ansökt dispens enligt 15 kap. 33 § miljöbalken.

Länsstyrelsen (aktbil 316)

Bolaget har i nu ingivna kompletteringar fördjupat redovisningen av sin syn på effekterna av planerad dumpning av uppkomna muddermassor. Man har också fördjupat utredningen av föreslagen dumpningsplats inomskärs vid Björkö ytterligare och tagit fram tre alternativa dumpningsplatser utomskärs, allt redovisat på ett tjänstfullt sätt.

Ansökan med nu redovisade kompletteringar bedöms vara tillfyllest och anses kunna utgöra underlag för ett beslut i frågan om hanteringen av uppkomna muddermassor och bolagets ansökan om dispens från dumpningsförbudet i 15 kap miljöbalken. En dumpning som, i tillägg, länsstyrelsen betraktar och hanterar som en direkt följdverksamhet till den vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken som anges krävas vid anläggande och drift av hamnen.

Länsstyrelsen har i tidigare yttranden diskuterat och redovisat sin grundsyn på frågan om bland annat hanteringen av uppkomna muddermassor och hänvisar, med tillägg av det nedan nämnda, till dessa liksom till tidigare yrkanden.

Länsstyrelsen anser, med utgångspunkt i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken liksom bestämmelserna i 15 kap miljöbalken, att:

- Bolaget i första hand ska minimera behovet av muddring så långt det är möjligt för att på så sätt bland annat minska behovet av kvittblivning av uppkomna oönskade muddermassor.
- Rena muddermassor ska i första hand betraktas och hanteras som en resurs i exempelvis markutfyllnader, bullervallar, tätskikt, skyddsskikt m.m. För slutäckning av nedlagda deponier, där efterfrågan av massor är stor, skulle muddermassor kunna vara ett värdefullt tillskott.

- Förorenade muddrade sediment ska omhändertas på därför avsedd deponi.
- Kvittblivning av rena muddermassor genom dumpning kan endast komma ifråga om det kan ske utan olägenhet för människors hälsa eller miljön och om landbaserad deponering, av olika anledningar, samtidigt är direkt olämpligt ur ett miljö- och/eller resurshushållningsperspektiv i jämförelse med en dispensgiven dumpning.
- De nya uppgifterna avseende tipplats Björkö föranleder inte länsstyrelsen att ändra sin tidigare bedömning i frågan om dumpning på den aktuella platsen. Länsstyrelsen anser således att dispens från dumpningsförbudet inte bör medges mot bakgrund att dispens inte kan medges om det inte kan ske utan olägenhet för miljön.
- Dumpning, om miljödomstolen skulle finna att dispens kan medges utomskärs, bör endast tillåtas på en plats som kan svälja hela den muddrade volymen. Länsstyrelsen förordar i sådant fall, utifrån uppgifterna i bolagets redovisning av alternativa dumpningsplatser utomskärs, Ålandsbredan.
- Eventuellt dispensgiven dumpning ska ske med bästa möjliga teknik, vilket enligt länsstyrelsens uppfattning, i dagsläget och i detta fall, är genom gravitationsdumpning/pumpning från ytan via bottennående rör.

Caroline Ankarcrona (aktbil 318)

Buller

Sökanden har kompletterat ärendet med en bullerberäkning utförd av WSP Akustik. Structor Akustik har granskat bullerberäkningen och konstaterar att ljudmiljön kommer att ändras radikalt i hamnens omgivning från natur- till industriområde. Detta är en stor förändring oavsett om riktvärden innehålls eller inte.

En viktig fråga är vilka bedömningsgrunder som ska tillämpas.

Det är inte rimligt att tillämpa riktvärden för byggnadsarbeten i fall där byggnationen pågår under så lång tid som i förevarande fall, där hela utbyggnaden av hamnen beräknas ta 10 år. Istället bör riktvärden för industribuller tillämpas såväl för byggnadsfasen som för driftsfasen.

I Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd om hamnar 2003:7 anges att man även bör ”vara medveten om att lågfrekvent buller kan uppkomma från fartygens fläktar, hjälppaggregat mm. Detta buller medför särskilda problem då störningen av lågfrekvent buller är mycket större. Lågfrekvent buller dämpas mycket sämre av en husfasad än buller med högre frekvens vilket innebär att bullernivån inomhus blir högre”.

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om hamnar bör Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (RR 1978:5) tillämpas när det gäller buller från hamnverksamheten.

I RR 1978:5 står att ”om ljudet innehåller ofta återkommande impulser såsom vid nitningsarbete, slag i transportörer, lossning av järnskrot etc. och innehåller hörbara tonkomponenter eller bådadera skall för den ekvivalenta ljudnivån ett värde 5 dBA-enheter lägre än vad som anges i tabellen tillämpas.”

Hanteringen av gods ger upphov till slagljud och fartygens hjälpmaskiner innehåller tonkomponenter. Därför bör riktvärdena för ekvivalent buller under driftsfasen skärpas med 5 dBA-enheter, vilket inte har gjorts.

Vid bedömning av verksamheten bör enligt Structor det strängaste riktvärdet för ekvivalentnivå, 40 dBA nattetid, skärpt till 35 dBA, användas för permanentbostäder eftersom hamnverksamheten pågår dygnet runt. För områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv gäller enligt RR 1978:5 ytterligare 5 dBA lägre värden, dvs. 30 dBA.

Enligt översiktsplanen för Nynäshamns kommun (1991) är stora delar av kommunen av intresse för det rörliga friluftslivet. Beskrivningar av Östra kusten anger att hela området är av intresse för det rörliga friluftslivet och min fastighet ligger enligt temakarta som hör till översiktsplanen inom område för rörligt friluftsliv.

För min fastighet ska därför riktvärdet 30 dBA tillämpas.

Sökandens redovisning är begränsad till att omfatta bostäder som är utsatta för buller över 40 dBA. Sökanden bör åläggas att komplettera redovisningen till att omfatta bostäder utsatta för buller över 30 dBA.

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd för hamnar bör vidare Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 1996:7) om buller inomhus och höga ljudnivåer tillämpas när det gäller riktvärden för lågfrekvent buller från hamnverksamheten.

Sökanden bör även redogöra för sin syn på om fartygen som anlöper hamnen är en del av hamnverksamheten och omfattas av riktvärdena. Av bullerutredningen TR2006-135 R01 (2006-10-20) anges att fartygen inte omfattas. Enligt min mening ska buller från fartyg ska omfattas.

I Naturvårdsverkets handbok 2003:7 med allmänna råd beskrivs hälso- och miljöpåverkan samt skadeförebyggande åtgärder i samband med hamnverksamhet. Under avsnitt 2.1 – ”Buller” – beskrivs hur buller kan alstras från fartyg vid kaj (från ramper, motorer, fläktar, däcksmaskiner och surrningsmaterial) och från framdrivningsmaskinerna på fartygen. Skyddsåtgärder som beskrivs är att inom hamnen anordna möjlighet till elanslutning för fartygen, trafikreglering, hänvisning till mindre bullerkänsliga kajplatser m.m.

Fastighetsbeteckning saknas i bullerberäkningen och det är svårt att veta vilka byggnader som avses. Bullerberäkningen bör kompletteras i detta avseende.

Väg och järnväg

Av tidigare yttranden framgår att järnvägen inte är dimensionerad för att möta de behov som uppkommer med anledning av den planerade hamnen i Norvik. Den järnvägsutbyggnad som nu vidtas med dubbelspår i begränsad omfattning är inte tillräcklig för godstrafik.

Särskilt mot bakgrund av brister i järnvägskapaciteten skulle trafiken på väg 73 sannolikt bli mycket intensiv och innebära att omfattande tung trafik färdades på vägen.

Sökanden bör ange om bristerna i järnvägskapaciteten är beaktade vid redovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen av effekterna av trafiken till och från hamnen eller om vägtrafiken skulle stå för en större del och vad det i så fall för med sig för konsekvenser.

BOLAGETS KOMPLETTERINGAR OCH BEMÖTANDE 3 (aktbil 320 och 325)**Av domstolen begärda kompletteringar**

Sökanden får inledningsvis meddela att kommunstyrelsen i Nynäshamn vid sitt sammanträde den 22 april 2009 (§ 87) föreslagit kommunfullmäktige att besluta anta detaljplanen för Norvik, Stockholm – Nynäshamns hamn. Fullmäktige beräknas anta planen innan sommaren.

Av utställningshandlingen avseende detaljplan för Norvik framgår att de fartyg som ska anlöpa den norra delen av hamnen dels passerar sundet mellan Högholmen och Norvikudden, dels nyttjar en ”vändbassäng” i Norvikfjärden. Vattenområdet i sundet och i ”vändbassängen” är delvis beläget inom den angränsande fastigheten Nynäshamn Himmelsö 1:8.

Det är riktigt som miljödomstolen konstaterar att detaljplaneläggningen inte omfattar ”vändbassängen”. ”Bassängen” ingår inte i sökt hamnverksamhet. Som ytterligare kommer att beröras nedan, avses hamnen att inrättas som en allmän hamn. I samband härmed kan området för den allmänna hamnen i Nynäshamn komma att utvidgas till att även omfatta vattenområdena kring Norvikudden. Denna fråga handläggs dock i administrativ ordning av Sjöfartsverket i enlighet med reglerna i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

I övrigt hänvisar sökanden till vad som tidigare anförts beträffande AB Himmelsö, aktbil 245, i sökandens inlägga den 2 september 2008, aktbil 267.

Enligt 1 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn får bl.a. en hamn förklaras som allmän om hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln.

Vid de samråd som skett mellan sökanden och Sjöfartsverket innan ansökan ingavs till miljödomstolen, har Sjöfartsverket låtit meddela sökanden att verket anser att en blivande hamn vid Norvikudden ska allmänförklaras. Enligt sökandens uppfattning torde detta nästan framstå som självklart med tanke på planerad verksamhet.

Enligt 11 kap. 6 § miljöbalken får en vattenverksamhet endast bedrivas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Bestämmelsen innebär att det utöver vad som följer av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. och de särskilda tillåtlighetsreglerna i 16 kap., ska göras en prövning av en vattenverksamhets samhällsekonomiska lämplighet. Bestämmelsen har givits en allmänt hållen avfattning som ska möjliggöra en helhetsbedömning av vattenverksamheten.

Den samhällsekonomiska bedömningen bör enligt förarbetena baseras på en ekonomisk analys av rimlig omfattning i alla de fall där en sådan kan utföras. Rörande omfattningen av och det närmare innehållet i den ekonomiska analysen torde det alltid vara möjligt att göra åtminstone en grov ekonomisk uppskattning av anläggningskostnaderna och av de direkta skadorna av verksamheten. Anläggningskostnaderna ska för övrigt ligga till grund för den avgift till staten som ska utgå för miljödomstolens prövning av vattenverksamheten. Av ansökan framgår att kostnaderna för de delar av ansökt verksamhet som avser vattenverksamhet uppgår till ca 500 MSEK.

I Stockholm/Mälardalen bor ett stort antal människor. Antalet registrerade företag med export- och importverksamhet växer i regionen. Utbyggnaden av Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden syftar till att trygga varuförsörjningen till Stockholms-Mälardalsregionen. Genom utflyttning av befintlig containerverksamhet från Stockholm, Frihamnen ges möjlighet till annan markanvändning i Frihamnsområdet.

Norvikudden i Nynäshamn ligger centralt i Östersjöregionen som är Europas mest expansiva tillväxtområde. Med idealiska djupförhållanden och läge nära befintlig farled och öppet hav kan hamnen utnyttjas av de fartygsstorlekar som den framtida

marknaden förväntas efterfråga. Inom EU bedrivs ett aktivt arbete för att överföra gods från vägar till järnväg och sjöfart. Om olika transportslag jämförs är fartygs-transporter det mest energieffektiva.

En hamn vid Norvikudden bedöms generellt medföra positiva konsekvenser för miljön i ett regionalt och nationellt perspektiv. En fördel med Norvikudden är de kortare transportsträckorna på land till de stora godsterminalerna i Stockholm vilket relativt de andra hamnarna minskar de totala transporterna på vägnätet. Eftersom fartygs-transporter har högre energieffektivitet per tonkm leder de kortare transporterna på land totalt till lägre energiförbrukning och lägre utsläpp av växthusgaser. Baserat på detta bedöms en hamn på Norvikudden bidra positivt till att det nationella miljömålet för begränsad klimatpåverkan uppfyllas. Dessutom leder de kortare landtransporterna till en lägre belastning på vägnätet vilket också kan leda till lägre risker.

Den slutliga ekonomiska bedömningen skall utgå från en klar vattenrättslig praxis att tillmäta nu aktuell typ av investeringar stort värde. Skadeverkningarna är övergående samt möjliga att kompensera. Sammantaget får den ansökta verksamheten ligga väl inom ramarna för vad som bör anses vara samhällsekonomiskt tillåtligt.

Enligt sökandens uppfattning framgår tydligt av Banverkets utredning ”Konsekvenser för järnvägssystemet av en framtida hamn i Norvik” att de åtgärder som nu genomförs med utbyggnad i begränsad omfattning är tillräckliga för att hantera de volymer som till en början kommer att hanteras i Norvik. Banverket har vidare beslutat om ytterligare kapacitetshöjande åtgärder beträffande Nynäsbanan enligt följande.

1. Investeringsdivisionen ska avsluta utbyggnaden av plattformsförlängningarna och mötesstationerna i Hemfosa och Segersäng under 2009. I detta ingår att snarast möjligt slutföra finansiella uppgörelser med externa parter. Budget för projektets första del justeras till 425,4 Mkr.

2. Investeringsdivisionen ska slutföra arbetet med järnvägsplan och projektering samt bygga dubbelspår på sträckan Västerhaninge-Tungelsta i enlighet med tidigare beslut. Budget för dubbelspårssträckan justeras till 478 Mkr.

Sammanfattningsvis anser sökanden att de åtgärder som nu vidtas i kombination med beslutande kapacitetshöjande åtgärder mer än väl kommer att tillgodose framtida godstransporter.

Sökanden åtar sig att inte utföra spontning och pålning under tiden 15 juni – 15 augusti samt under helgdagar.

Till komplettering av bullerutredningen åberopar sökanden utredning från WSP Akustik vari sammanfattningsvis anför.

Sammanfattning av resultat

Under driftskedet kan enstaka permanentbostäder (småhus/lantbruk) komma att beröras av ljudnivåer som överskrider riktvärdena nattetid (40 dBA ekvivalentnivå eller 55 dBA maxnivå). Man kan ej av de data vi tagit fram i detta skede se om dessa byggnader är bebodda. Under driftsskedet kan även ett tiotal byggnader för fritidsboende komma att beröras av ljudnivåer över gällande riktvärden.

Under anläggningsskedet kommer den mest bullrande verksamheten att begränsas till dagtid. Inga permanentbostäder berörs av ljudnivåer över riktvärdet för byggverksamhet dagtid (60 dBA ekvivalentnivå). Vid spontning kommer stoppslagen att höras över ett stort område. Denna verksamhet kommer dock att begränsas till dagperioden. Under dagperioden kommer det även att förekomma sprängning men några beräkningar av detta har ej genomförts på grund av svårigheten att förutsäga vilka ljudnivåer sprängningarna kommer att alstra. Under dagperioden finns ej något relevant riktvärde för maxnivåer från byggverksamhet som till exempel spontningens stoppslag eller sprängningar.

Åtgärder – driftsskedet

Buller från hamnområdet kommer främst från fartyg och från fordon som är verksamma inom hamnområdet. Alla åtgärder mot buller är mest effektiva om de görs vid källan. Åtgärder på fartyg är inte praktiskt möjliga då Stockholms Hamn ej kan avvisa fartyg som vill anlöpa hamnen. Kajerna förbereds dock för elanslutning.

De fartyg som använts i beräkningarna förutsätts ej använda elanslutning och är dessutom av en relativt bullrig typ. Det är därför troligt att de verkliga nivåerna från fartyg vid kaj ofta blir lägre än beräknat.

Åtgärder på fordon inom hamnområdet görs framförallt vid inköp då man kan ställa krav på tyst utrustning. Även vid beräkningarna av buller från olika fordon har indat från relativt bullrig utrustning valts för att beräkningarna ska vara på den säkra sidan.

För att minska risken för slammer vid av- och påfart av lastbilar utrustas hamnens ramper med dämpning.

Buller från fartygstrafik är ofta mycket lågfrekvent. Detta gör det svårt att med enkla medel isolera befintliga hus från sådant ljud. Till exempel skulle det krävas att glasavståndet i befintliga fönster ökades till över 300 mm för att man skulle få en märkbar förbättring i frekvenserna kring 40 Hz vilket är en vanlig ton hos hjälpagregat. Detta skulle i sin tur medföra att man var tvungen att göra fasaderna tjockare för att matcha de djupa fönstren. Då majoriteten av de berörda fastigheterna är fritidshus där man kan förvänta sig enkel byggnadsstandard skulle detta medföra en total ombyggnad av husens konstruktion. Åtgärder av den omfattningen bedöms ej vara ekonomiskt rimliga i förhållande till den störning som hamnverksamheten kan orsaka.

Åtgärder – anläggningsskedet

Buller från anläggningen av hamnen kommer från borrhning och spontning och i viss mån från arbetsfordon. Vad gäller buller från byggverksamhet finns två praktiskt

genomförbara åtgärder, val av tyst utrustning och tidsbegränsningar. Utöver detta har det också visat sig att information till de närboende kan minska risken för bullerstörning.

Skärmmåtgärder är i stort sett omöjliga att genomföra då spottning sker längs den tänkta kajlinjen och ljudet sprider sig från aggregaten ut över vattnet.

Anläggningen av hamnen är planerad så att de mest bullriga momenten endast förekommer dagtid.

Inkomna synpunkter

Aktbil 282, Vidbynäs Förvaltnings AB

Angränsande verksamheter

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september. Det bör tilläggas att det är sökandens yrkanden som sätter den yttersta gränsen för vad domstolen kan pröva i målet, vilket följer av bestämmelsen i 17 kap. 3 § rättegångsbalken.

Strömningsmätningar i Norviksfjärden och Vidbyfjärd

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008.

Ljussken

Till komplettering av ansökningshandlingarna i nu aktuellt hänseende får sökanden åberopa utredning från Rejlers Ingenjörer AB. Av utredningen framgår bl.a. att armaturerna och ljuskällorna utformas för att inte sprida ljus mer än nödvändigt samt att ljusstyrkan kommer att avta snabbt utanför hamnområdet.

Alternativ utformning av hamnen

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008.

Villkor för verksamheten

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008.

Aktbil 283, Anne och Johan Rutberg

Med hänsyn till att sökanden numera återkallat sitt yrkande om att få tippa muddermassor vid Björkö och Örngrund, föranleder makarna Rutbergs yttrande inga ytterligare kommentarer från sökandens sida.

Aktbil 284, Arne Lundberg

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008.

Sökanden noterar att miljödomstolen i protokollsbeslut den 13 februari 2009 inte ansett att Arne Lundberg påverkas på sådant sätt att han är att betrakta som sakägare i målet.

Aktbil 285, May-Britt Nilsson m.fl.

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008.

Långtgående kontrollåtgärder m.m. kommer att vidtas inom ramen för kontrollprogrammet.

Aktbil 287, Kristina Tönnesson Hellgren och Mårten Hellgren

Som ovan anförts har sökanden återkallat sitt yrkande om tippning inomskärs. Sökanden kan inte se att Kristina Tönnesson Hellgren och Mårten Hellgren berörs av en tippning utomskärs.

Aktbil 288, Hans Åhlund

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008.

Aktbil 289, Sylvia Raft m.fl.

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008.

Aktbil 290 och 315, Kammarkollegiet

Sökanden noterar med viss förvåning Kammarkollegiets ”aggressivitet” i sina yttranden. Enligt 22 kap. 6 § miljöbalken ska Naturvårdsverket, Kammarkollegiet,

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (tidigare Räddningsverket) och länsstyrelsen, när det behövs, föra talan i målet för att tillvarata miljöintressen och andra allmänna intressen.

I förarbetena (prop 1997/98:45, del 2) framhålls när det gäller rollfördelningen mellan myndigheterna att Kammarkollegiets kompetens i vattenfrågor bör utnyttjas och att Naturvårdsverket bör agera i principiellt viktiga frågor eller frågor som är av omfattande natur. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har en tydlig uppgift när det gäller säkerhetsfrågor medan länsstyrelsen och kommunen har ett bevakningsansvar när det gäller regionala respektive lokala frågor. Myndigheternas kompetens är dock formellt inte inskränkt på detta sätt. I praktiken tycks rollfördelningen mellan Kammarkollegiet och Naturvårdsverket vara att Kammarkollegiet för talan i vattenmål och Naturvårdsverket i mål om miljöfarlig verksamhet.

Mot denna bakgrund är det naturligtvis beklagligt att Naturvårdsverket avstått från att föra talan i målet, allra helst då Naturvårdsverkets avstående att yttra sig över ett utkast till kollegiets yttrande den 12 mars 2009 tas till intäkt för att verket delar Kammarkollegiets bedömning i tippningsfrågan.

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008. Som redovisats ovan har beslut fattats om kapacitetshöjande åtgärder på Nynäsbanan. Sökanden anser att tippning kan ske på redovisade platser utomskärs utan olägenhet för människors hälsa och miljön.

Till bemötande av vad som IVL har anfört får sökanden åberopa yttrande av Hifab ENVIPRO (bilaga)

Aktbil 291 och 318, Caroline Ankarcrona

Såvitt kan bedömas har inte åberopad utredning av Structor Akustik i aktbil 318 ingetts i målet.

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlaga den 2 september 2008.

Beträffande frågor om ljussken samt tågtrafik hänvisar sökanden till ingiven utredning som redovisats ovan under Vidbynäs Förvaltnings AB samt till beslut som redovisats under punkt 4.

Konsekvenserna av en större olycka med klor finns redovisat i ansökningshandlingarna under avsnitt 6.3 i bilaga 16.

Aktbil 292, Sten Heckscher m.fl

Sökanden vidhåller sin inställning som redovisats i inlägga den 2 september 2008.

Aktbil 294, Anna och Mats Holmberg

Med hänsyn till att sökanden numera återkallat sitt yrkande om att få tippa muddermassor vid Björkö och Örngrund, föranleder Anna och Mats Holmbergs yttrande inga ytterligare kommentarer från sökandens sida.

Aktbil 296, Södertörns Miljö- och Hälsoskyddsförbund

Med hänsyn till att sökanden numera återkallat sitt yrkande om att få tippa muddermassor vid Björkö och Örngrund, föranleder förbundets yttrande inga ytterligare kommentarer från sökandens sida. Sökanden noterar dock att förbundet anser att Ekoknölen, Gruppen och Ålandsbredan är lämpliga tipplatser.

Aktbil 297, Haninge kommun

Sökanden hänvisar till vad som anförts under Södertörns Miljö- och Hälsoskyddsförbund.

Aktbil 299, Statens Maritima Museer

Sökanden noterar att det är länsstyrelsen som fattar beslut om i vilken omfattning undersökningar ska göras.

Aktbil 300, William Hamilton

Som ovan anförts har sökanden återkallat sitt yrkande om tippning inomskärs. Sökanden kan inte se att William Hamilton berörs av en tippning utomskärs.

Aktbil 301, Stockholms Läns Fiskarförbund

Sökanden har ingen synpunkt på huruvida tipplatsen Ålandsbredan i stället ska benämnas Låglandsgropen. Sökanden vidhåller dock sitt yrkande om att få tippa massorna vid nu föreslagna platser utomskärs. Sökanden förutser inga skador på fisket till följd av tippningen.

Aktbil 303, Catharina Söderbergh m.fl och Thomas Tottie

Som ovan anförts har sökanden återkallat sitt yrkande om tippning inomskärs. Sökanden kan inte se att Catharina Söderbergh m.fl och Thomas Tottie berörs av en tippning utomskärs.

Aktbil 305, Sjöfartsverket

Sökanden har ingen erinran mot Sjöfartsverkets villkorsförslag.

Aktbil 306, Nynäshamns kommun, kommunstyrelsen

Sökanden vidhåller sina förslag till tipplatser utomskärs, men överlåter åt miljödomstolen att närmare bestämma om vilken eller vilka tipplatser som slutligen ska nyttjas.

Aktbil 312, Wik-Inn Marina

Wik-Inn och sökanden har efter det att Wik-Inn gett in sitt yttrande till miljödomstolen haft möten vid vilka de har resonerat kring de inkomna synpunkterna. Sökandens uppfattning är att det varit givande möten och att det varit sakliga och bra diskussioner i samförstånd.

På mötena har bl.a. frågan om utprickning av en passage för förbipasserande trafik tagits upp. Utifrån gjorda simuleringar bedömer sökanden att förbipasserande trafik kan passera utan hinder. Markeringar kommer att göras.

Sökanden har påbörjat en mätserie och modellering av bl.a. strömmar och turbiditet i vattnet kring Norviksudden. Wik-Inn har tagit del av det påbörjade arbetet och lämnat önskemål om mätpunkter vilka sökanden har beaktat. Syftet med mätserien och modelleringen är att få ytterligare kunskap om nuvarande situation och naturliga variationer som kan utgöra referensvärde i ett kommande kontrollprogram med skyddsåtgärder vilket kommer att upprättas inför muddringsarbeten.

Sökanden bedömer, liksom tidigare, att bolagens verksamheter inte kommer att påverkas av den planerade hamnen och att inga skador till följd av ansökt vattenverksamhet kommer att uppkomma. De skadestandsfrågor som Wik-Inn och Ulf Holm berör i sitt yttrande ska inte hanteras inom ramen för nuvarande tillståndsprocess. Sökanden anser att man i tillräcklig omfattning har beaktat Wik-Inns och Ulf Holms yrkanden om skyddsåtgärder m.m.

Aktbil 314, Fiskeriverket

Sökanden har sammanträtt med Fiskeriverket. Sökanden är positivt inställd till ett sakkunnigförordnande och hemställer om att miljödomstolen med stöd av 22 kap. 6 och 12 §§ miljöbalken förordnar Fiskeriverket, Utredningskontoret i Göteborg, som sakkunnig i målet.

Aktbil 316, Länsstyrelsen

Som ovan anförts har sökanden återkallat sitt yrkande om tippning inomskärs. Sökanden vidhåller sina förslag till tipplatser utomskärs, men överlåter åt miljödomstolen att närmare bestämma om vilken eller vilka tipplatser som slutligen skall nyttjas.

INKOMNA YTTRANDE (Bolagets kompletteringar och bemötande 3)

Caroline Ankarcrona (aktbil 330)

Härmed inges följande yttrande över Stockholms Hamn AB:s kompletteringar av den 15 maj 229, aktbil 320.

Buller

Structor Akustik har granskat den reviderade bullerberäkningen.

Sökanden bör komplettera bullerutredningen med uppgifter om ljudnivån från den sammanlagda verksamheten.

Sökanden har i vissa delar kompletterat bullerutredningen i enlighet med mitt yttrande (aktbil 318). De synpunkter och yrkanden avseende buller som tidigare har framförts vidhålls. Riktvärden för industribuller bör tillämpas för såväl byggnadsfasen som driftsfasen, riktvärdena för ekvivalent buller under driftsfasen bör skärpas med 5 dBA-enheter och det strängaste riktvärdet för ekvivalentnivå bör användas vid bedömning av verksamheten (för min fastighet 30 dBA nattetid).

Sökanden bör vidare ange vilka skyddsåtgärder som planeras för att verksamheten ska kunna bedrivas.

När det gäller prövningens omfattning vid hamnverksamhet har miljööverdomstolen exempelvis i avgörande 2007-11-22 (M 6387-06) uttalat att transporter inom hamnens verksamhetsområde (fartyg, personbilar m.m.) är en del av den fastighetsanknutna miljöfarliga verksamheten och att olägenheter från dessa transporter beaktas vid tillståndsprövningen och kan bli föremål för villkorsreglering. Transporter kan härutöver utgöra s.k. följdverksamhet och förenas med villkor för att motverka störningar under förutsättning att sökanden bedöms ha faktiska och rättsliga möjligheter att ta ansvar för att villkoret kan uppfyllas.

Miljööverdomstolen beslutade i samma mål om prøvotidsförordnande och ålade sökanden att utreda och redovisa förutsättningarna att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Avgörandet gällde Kapellskärs hamn, som är en allmän hamn. Miljööverdomstolen uttalade att ”inom hamnområdet, inklusive det vattenområde som utgör en del av hamnområdet (verksamhetsområdet), är dock bolaget, i enlighet med vad som sägs ovan om provningens omfattning, ansvarigt för samtliga olägenheter som uppstår för omgivningen från verksamheten, d.v.s. även fartygsdriften”.

I en av sökanden ingiven bullerutredning har WSP angivit att hamnen inte råder över fartygens bulleralstring och angett detta som skäl bland annat till att skärpta riktvärden inte skulle tillämpas. Med stöd av avgörandet ovan är – enligt min mening - denna inställning felaktig och att sökanden är ansvarig för det buller som alstras i verksamhetsområde och i övrigt som följdverksamhet.

Väg och järnväg

Järnvägen är inte dimensionerad för att möta de behov som uppkommer med anledning av den planerade hamnen i Norvik. Den järnvägsutbyggnad som nu vidtas med dubbelspår i begränsad omfattning är inte tillräcklig för godstrafik.

Av sökandens egen inlaga (aktbil 320) framgår kapacitetsbristen tydligt. I Banverkets beslut 2009-02-09 om reviderat uppdrag av kapacitetshöjande åtgärder på Nynäsbanan anges att med det nya reviderade uppdraget gällande Nynäsbanan, som bland annat omfattar plattformsförlängningar, mötesstationer och dubbelspår, kommer enstaka godståg att kunna trafikera banan.

I en artikel i Dagens Nyheter 2008-12-17 uppges i samband med att HPH skulle överta containerhanteringen i Stockholms hamn att ”(av)görande för Norvik-etableringen är kommande beslut i miljödomstolen samt utbyggnad av spårförbindelse mellan nuvarande Nynäsbanan och hamnområdet. Klausuler i avtalet ger HPH rätt kliva av, om Norvik helt stoppas eller allvarligt försenas”.

Sökandens argument för att lokalisera en hamn till Norvik bygger bland annat på förutsättningen att det skulle finnas goda förutsättningar att transportera gods på tåg. Det är av stor vikt att sökanden visar hur bristerna i järnvägskapaciteten beaktas, om vägtrafiken skulle stå för en större del av transportererna och vad det i så fall för med sig för konsekvenser.

Ljusstörningar

Sökanden hänvisar i sin inlaga (aktbil 320) till belysningsanalysen som svar på tidigare framförda begäran om ytterligare utredning om ljusstörningar.

Rapporten är emellertid endast inriktad på val av belysning av bland annat arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsskäl och ger inget svar på frågan om hur ljusstörningarna från verksamheten kommer att drabba Vidbynäs 1:6 eller omgivningarna i övrigt.

Sökanden bör föreläggas att inkomma med sådan utredning.

AB Himmelsö (aktbil 333)

Sökanden har kategoriskt slagit fast att dess verksamhetsområde inte omfattar vattenområde på Himmelsös fastighet. Fartyg om uppehåller sig inom detta vattenområde kan, enligt sökandens uppfattning, åberopa havsrättskonventionens princip om rätt till oskadlig genomfart och allemansrätten, se aktbil 267. I samma inlaga uttalar sökanden, som det får förstås, att fartyg som befinner sig inom Himmelsös vattenområde utgör del av trafiken till och från hamnen och alltså ska betraktas som följdföretag till hamnverksamheten.

Sökandens talan är konsekvent såtillvida att den sökta verksamhetens miljökonsekvenser utgår från störningskällor inom det av sökanden angivna verksamhetsområdet. När det exempelvis gäller buller från verksamheten redovisas endast bullerkällor på land och omedelbart vid kaj. På samma sätt förhåller det sig med inverkan av ljussken och miljöriskanalysen.

Sökanden framhåller samtidigt att Himmelsös vattenområde kommer att nyttjas som ”vändbassäng” för de fartyg som ska angöra de norra kajerna nr 8 och 9. I bilaga till den tekniska beskrivningen redovisas t.ex. förutsättningarna att ”manövrera ett stort modernt Ro-ro fartyg i den norra delen av den framtida hamnen på Norvikudden”. Slutsatserna i utredningen bygger på antagandet att de ca 215 m långa och 30 m breda Ro-ro fartygen kan disponera ett vattenområde med en vänddiameter om ca 400 m norr om passagen till kajlägena. Det är ostridigt att vattenområdet för denna vändbassäng till del är beläget inom Himmelsös vattenområde. Av ansökan framgår att passagen mellan Norvikudden och Högholmen endast medger envägstrafik och att antalet Ro-ro fartyg som anlöper till kajlägena 8 och 9 kommer att uppgå till 36 st per vecka. Mot bakgrund härav torde det ligga i sakens natur att möjligheten att disponera vändbassängen som vänt-, vänd- och manöverområde utgör en förutsättning för en rationell drift av kajlägena 8 och 9. I vart fall bör utgångspunkten rimligen vara att de Ro-ro fartyg som disponerar vändbassängen gör det på anvisning av sökanden och som ett led i hamnens trafiklogistik.

Sökandens uttalanden, att vändbassängen kan komma att ingå i det så småningom (men i annan ordning) fastställda området för allmän hamn (för vilken sökanden ska vara huvudman), uppfattar Himmelsö så, att sökanden ser ett värde i att ha kontroll över detta vattenområde så att det kan integreras med hamnverksamheten i den allmänna hamnen.

Mot bakgrund av vad nu anförts måste Himmelsö ifrågasätta om sökandens talan verkligen har fått en geografisk avgränsning som möjliggör en samlad och ändamålsenlig bedömning av den planerade verksamheten och dess direkta och indirekta miljökonsekvenser. Enligt Himmelsö bör de fartyg, som på sökandens anvisningar eller annorledes manövrerar i vändbassängen i ett hamnanknutet ärende, ingå i den verksamhet som är föremål för prövning i målet. Utgångspunkten för en allsidig och ändamålsenlig prövning bör alltså enligt Himmelsös uppfattning vara att vändbassängen ingår i hamnområdet och därmed i sökandens verksamhetsområde.

I det för sökanden inte helt obekanta målet MÖD 2007:55 (Kapellskärs hamn) uttalade Miljööverdomstolen att hamnens verksamhetsområde även innefattar det vattenområde som utgör en del av hamnområdet och att transporter inom detta vattenområde är en del av den fastighetsanknutna miljöfarliga verksamhet som hamnbolaget bedriver. Hamnbolaget ansågs därmed ansvarigt för olägenheter från fartygsdriften inom hamnområdet.

Himmelsö nödgas konstatera att det i princip helt saknas utredning om utsläpp, miljöpåverkan och andra störningar för omgivningen till följd av fartygstrafik i vändbassängen. När det exempelvis gäller emissioner till luft från fartygstrafiken finns redovisning om emissioner när fartygen ligger vid kaj och drivs med små hjälpmotorer (se bilaga 17 till ansökan). I bilaga 18 till ansökan redovisas emissionerna till luft från själva fartygstrafiken. Där avser emissionerna trafiken på ”insegslingsleden” från farleden in till kaj, en sträcka på 3 km som fartygen antas färdas med en fart om 5 knop och som därför tar 0,3 timmar att genomföra. Det är för Himmelsö uppenbart att nämnda emissionsredovisning inte innefattar trafik i vändbassängen.

Himmelsö befarar att manövrering av mycket stora Ro-ro fartyg i vändbassängen, utöver emissioner till luft, kan ge upphov till omfattande buller och grumling. Dessutom har Himmelsö tidigare påpekat risken för grundstötning och fartygsolyckor vid manövrering i vändbassängen (aktbil 158). Himmelsö kan inte finna någon utredning om sådan miljöpåverkan och sådana risker. Detta är en brist i utredningsmaterialet som även drabbar miljökonsekvensbeskrivningen. Himmelsö ifrågasätter att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas i sin nuvarande utformning.

Sammanfattningsvis ifrågasätter Himmelsö att den av sökanden gjorda geografiska avgränsningen av sitt verksamhetsområde är ändamålsenlig och kan läggas till grund för prövningen. Betydelsefulla delar av verksamheten kommer att bedrivas utanför verksamhetsområdet. På det sätt som sökanden hittills har utformat sin talan täcks inte alla centrala miljöfrågor in och därigenom omöjliggörs en samlad, allsidig och ändamålsenlig bedömning av den sökta verksamheten och dess direkta och indirekta miljökonsekvenser. I enlighet med Miljööverdomstolens praxis, se t.ex.

MÖD 2007:50 (Citybanan) och MÖD 2006:57 (färjelägena i Furusund och Köpmanholm) föreligger därmed hinder mot att pröva ansökan i sak.

Oavsett hur det förhåller sig i avgränsningsfrågan är sökandens beskrivning av miljökonsekvenserna av fartygstrafiken i och i anslutning till vändbassängen ofullständigt redovisade. Miljökonsekvensbeskrivningen kan därför inte godkännas i dess nuvarande utformning.

I sammanhanget kan upplysas att Himmelsö vidhåller sin inställning att vattenområde tillhörande fastigheten Himmelsö 1:8 inte får disponeras för hamnanknutna ändamål. Sökanden kommer att anvisa fartyg till detta vattenområde som ett led i den kommersiella hamnverksamheten. Fartygstrafiken inom detta vattenområde kommer att ha en sådan omfattning och intensitet att Himmelsö i praktiken förlorar möjligheterna att själv disponera sitt vattenområde på ett normalt och berättigat sätt. Sökandens uppfattning, att fartygen kan disponera vattenområdet på allemansrättslig grund (jfr t.ex. NJA 1996) eller för oskadlig genomfart, saknar därför fog.

Himmelsö har uppmärksammat att Nynäshamns kommun i sitt beslut om detaljplan för Norvik fastställt ett planområde som sammanfaller med det av sökanden redovisade verksamhetsområdet. Himmelsö har överklagat detaljplanebeslutet.

Avslutningsvis efterlyser vi en redovisning av hur sökanden avser att kontrollera sin verksamhet, se 22 kap. 1 § 5 p miljöbalken. För den grupp oroliga sakägare som vi företräder är det viktigt att sökanden i god tid före huvudförhandlingen presenterar en god bild över hur sökanden avser att kontrollera sin verksamhet och säkerställa att villkor innehålls och miljöpåverkan minimeras. Dessutom förväntas sökanden före huvudförhandlingen redovisa hur man kommer att beakta den omfattande fritidsbåtstrafik som i vart fall sommartid trafikerar Yxlösundet och Yxlö kanal och vidare leden förbi Norvik till Nynäshamn.

Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen (aktbil 335)

Runt om Stockholm finns redan ett antal stora hamnar som klarar av att hantera containrar och annat gods, t.ex. i Oxelösund, Södertälje, Hallstavik och Gävle. Dessa hamnar har redan en väl utbyggd infrastruktur i form av järnvägsspår och stora vägar som snabbt och effektivt kan nå ut med godset. Stockholms hamn kan lämpligen först köpa in sig i någon av dessa hamnar.

Nynäshamn och Norvik finns i sydligaste delen av Södertörn och är till stor del en återvandsgränd om containrar och gods m.m. ska transporteras utanför stockholmsområdet. Ur miljö- och klimatsynpunkt är detta inte bra. Med en etablering i Norvik kan också komma krav på en av oss mycket önskad tvärväg över Södertörn och bro över Himmerfjärden.

Om Norvik skulle bli av anser vi att huvuddelen av transportererna till och från hamnen bör ske med järnväg. Detta är ett miljömässigt bra sätt att hantera stora godsmängder på. Därför anser vi att ett ca 2,5 km långt stickspår bör anläggas från Nynäsbanans järnvägsspår vid Hammarhagen/Kvarnängen fram till nya hamnen.

För pendeltågen och ev. godshantering är det angeläget att det efterlängttade dubbelspåret mellan Västerhaninge och Nynäshamn snart kan bli av.

Norviksområdet gränsar västerut till den fina anlagda våtmarken i Alhagen. Vi förutsätter att våtmarken med omgivande berg behålls som en nödvändig skyddande buffert mot buller, damm, insyn, m.m.

Kammarkollegiet (aktbil 336)

Kammarkollegiet konstaterar att området för den planerade hamnverksamheten inte är utpekad som ett riksintresse för avsett syfte enligt miljöbalken. Den möjligheten att Sjöfartsverket senare kan förklara hamnen som allmän påverkar inte bedömningen vad som utgör riksintresseområde enligt 3 kap. miljöbalken eller vad som är en lämplig och hållbar utveckling av området.

Sökanden har vidare avgränsat ansökan till att inte omfatta den så kallade vändbas-sängen. Kammarkollegiet konstaterar att nyttjande av bassängen är en nödvändig förutsättning för den ansökta verksamheten. Sökanden bör utveckla skälen varför området ska undantas från tillståndsprövningen samt hur ett undantag är förenligt med den omfattning som tillståndprocessen ska ha enligt rättspraxis.

Sökanden har i miljökonsekvensbeskrivningens del om alternativa lokaliseringar angett att det inte finns andra hamnar som kan uppfylla syftet med den ansökta verksamheten. Kammarkollegiet har för att bemöta påståendet i miljökonsekvensbeskrivningen begärt in yttrande från Södertälje hamn, vilket åberopas i målet (se nedan). Södertälje hamn har angiven kapacitet, utan att behöva vidta åtgärder och ändringar till skada för miljön, med järnvägsanslutning och närhet till Europaväg. Det bör vara uppenbart att Norvik knappast är det alternativ som innebär det minsta intrånget på miljön. Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen bör därför ifrågasättas av miljödomstolen.

Sökanden bör vidare komplettera målet med en samhällsekonomisk bedömning genom en övergripande kostnads- och intäktsanalys samt redogörelse för värdering av de negativa och eventuella positiva konsekvenser för miljön. I nuläget kan inte motparterna bedöma vilka eventuella positiva effekter som ska värderas utifrån sökandens påståenden.

Sökanden påstår bland annat att ändringen av belastningen på vägnätet kan leda till lägre risker, vilket inte är förenligt med uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen, som anger upp till sextio procents ökade risker. Vidare innebär transporterna till och från hamnen pågående skador på miljön under hela driften. Sammantaget har sökanden inte visat att verksamheten uppfyller kravet på samhällsekonomisk tillåtlighet enligt 11 kap. 6 § miljöbalken.

Av Banverkets utredning ”Konsekvenser för järnvägssystemet av en framtid hamn i Norvik” framgår att om godstrafiken på järnväg ska få bra förutsättningar för att utvecklas och bli konkurrenskraftig i förhållande till godstrafik på väg behöver

godstågen kunna köra oavsett tid på dygnet. Miljöbalkens krav enligt 2 kap. innebär enligt rättspraxis att transporterna till och från en verksamhet i första hand, helst i huvudsak, ska ske via järnväg, särskilt gäller detta nya verksamheter. Kammarkollegiet anser att miljöbalken sålunda kräver att det ska finnas goda förutsättningar för att godstrafik via järnväg ska vara möjlig till den ansökta hamnen. För att transporterna därmed ska uppfylla miljöbalkens krav framgår av konsekvensutredningen att det behövs ”en betydligt mer omfattande utbyggnad av det berörda järnvägstransportsystemet”. Bland annat behövs en utbyggnad med dubbelspår på hela sträckan mellan Tungelsta och Nynäsgård. Banverket har inte fattat något beslut om järnvägsplan enligt utredningens förslag. Järnvägsplan har funnits utställd för sträckan Tungelsta-Västerhaninge under januari-februari 2009. Av miljökonsekvensbeskrivningen (utställningshandling den 16 december 2008) till ovan nämnda järnvägsplan framgår att om godstågen ska kunna köra oavsett tid på dygnet på Nynäsbanan behövs:

- Utbyggnad med dubbelspår mellan Tungelsta och Nynäsgård.
- Bullerskyddsåtgärder mellan Tungelsta och Nynäsgård och eventuellt även på sträckan mellan Tungelsta och Älvsjö.
- Förbigångsspår i Jordbro.
- Ny utfart vid Älvsjö godsbangård.
- En mindre ombyggnad av Älvsjö bangård.

Banverkets beslut den 9 februari 2009 innebär inte att godstågen kommer att kunna köra oavsett tid på dygnet, endast enstaka godståg kan köras under lågtrafik, Varken miljöbalkens krav att godstransporter ska ske via järnväg eller hamnens behov av framtida godstransporter via järnväg är sålunda tillgodosedda.

Kammarkollegiet anser att sökanden inte har visat att dumpning av avfall kan ske utan olägenhet för miljön. Sökanden har till bemötande av Kammarkollegiets inställning åberopat bland annat yttrande från Hifab Envipro. Till bemötande av detta har Kammarkollegiet inhämtat kompletterande yttrande från IVL vari konstateras att utredningen fortfarande har brister och att dessa brister inte har kompletterats av

sökanden. Kammarkollegiet anser att varken Fiskeriverket eller miljödomstolen knappast kan bedöma vilka de ekologiska effekterna är av pålagring av sediment utanför djuphålorna.

Yttrande från Södertälje Hamn

Kammarkollegiet har i sin förfrågan till Södertälje Hamn ställt frågan om:

- Södertälje hamn kan uppfylla de syften som anges i ansökan om den planerade hamnen i Norvik.
- Vilka åtgärder Södertälje Hamn skulle behöva vidta för att uppfylla syftet.

Bakgrund

Södertälje Hamn är idag den största containerterminalen i Stockholms län. Containerhanteringen står för 50% av Södertälje Hamns omsättning. Resterande omsättning kommer från bilimportshantering och oljehamnen. Södertälje har i flera år tagit containervolymer från alla hamnar och terminaler i regionen. Detta beror till stor del på det geografiska läget. Med 33 km till centrala Stockholm, 700 meter till motorvägarna E4/E20 och 500 meter till järnvägens stambanor är näst intill oslagbar. Idag används 23% av hamnområdet för containerhantering. Övrigt område är magasin, körvägar och bilparkering för bilimportverksamheten.

Saken

Södertälje Hamn har uppfattat Stockholms Hamnars planerade volymer enligt miljökonsekvensbeskrivningen som följer.

	Etapp ett 2010	Etapp två 2015	Etapp tre 2020
Container över kaj (TEU ¹ /år)	100 000	300 000	500 000
Varav import	65 000	130 000	200 000
Varav export	35 000	70 000	100 000
Varav sjötransit	0	100 000	200 000

¹ TEU är ett volymmått som hamnar och rederier använder sig av för att jämföra containervolymer. En TEU är en 20 fots container, den vanliga containern är 40 fot och därmed två TEU.

Av detta kan man konstatera att vid etapp två och tre är 33 procent respektive 40 procent sjötransitvolym, det vill säga volymer som inte har Stockholmsregionen som slutdestination. De ska omlastas från ett fartyg till ett annat, för dessa volymer finns inget behov att de ska omlastas i Stockholm, de kan lika gärna, som idag, lastas om i Bremerhaven eller Hamburg. Det finns numera även ett fullgott alternativ i Gdynia.

Med ovanstående resonemang som grund tar Södertälje Hamn enbart ställning till möjligheten att hantera de volymer, enligt Stockholms Hamnars beräkning, som ska till Stockholmsregionen.

De volymer är enligt följande:	2010	100 000 TEU
	2015	200 000 TEU
	2020	300 000 TEU

Etapp 1

Södertälje Hamn hanterade år 2008 65 000 TEU. Södertälje Hamn kan utan nyinvesteringar hantera en fördubbling av sina volymer på befintlig yta.

Svaret på om Södertälje klarar etapp etts volymer är ja.

Etapp 2

Södertälje Hamn kan med yteffektiviserande utrustning, RTG-truckar (Rubber Tired Gamtrus), utöka sin maximala TEU kapacitet till 200 – 225 000 TEU. Detta kräver investeringar under 100 Mkr. Detta får ses som mycket begränsade investeringar i sammanhanget. Redan år 2000 togs ritningsunderlag fram för att kunna hantera dessa volymer, en ny kaj färdigställdes i september 2008 som en del i målsättningen att nå dit. Svaret på om Södertälje klarar etapp tvås volymer är ja.

Etapp 3

För att klara volymerna beskrivna i etapp tre krävs större ytor än de 23 procent av hamnområdet som idag används för containerhantering. Ytor som idag används för parkering av importerade bilar och för magasin måste användas. Enklast löses detta genom att bygga ett parkeringshus till bilarna och flytta magasinerna ut från hamnen

till andra områden. Ytterligare, mer effektiv, lasthanteringsutrustning skulle behöva införskaffas, både med hänsyn till service och effektiviseringskrav men också för att kunna utnyttja befintlig yta mer effektivt. Men i jämförelse med att bygga en ny hamn är de åtgärder som behövs i Södertälje mycket begränsade.

Svaret på om Södertälje klarar etapp tres volymer är ja.

Sammanfattning

Det kan förefalla lite motsägelsefullt att någon kan påstå att en hamn som Södertälje skulle klara hela Stockholms Hamnars framtida containervolymer. För att vidga förståelsen är det lämpligt att studera situationen utanför Sveriges gränser. Särskilt intressanta exempel finns i större flodhamnar i Tyskland och Schweiz. Till exempel i Duisburg hanterar containerhamnen betydligt större volymer än vad Stockholm räknar med framöver. Och det görs på en yta som är mindre än Södertälje Hamns nuvarande hamnområde. Det går bara man vill.

Södertälje Hamn har nödvändiga miljötillstånd för att klara ovan nämnda volymer. Södertälje hamn ser idag inget behov av nya kajer för detta behov, vad som behövs är effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. Farleden in till Södertälje Hamn klarar fartygsstorlek på 200 meters längd och 32 meters bredd med ett max djupgående på 9 meter. Ett modernt 3000 TEU fartyg kan idag passera in till Södertälje Hamn. Fartygen som idag hanteras i Södertälje, eller för den delen Stockholms Frihamn är oftast 400 – 750 TEU fartyg. Vi bedömer farleden som tillräcklig för att klara de volymer som Stockholms Hamnar planerar för.

BOLAGETS BEMÖTANDE 4 (aktbil 345)Caroline Ankarcrona, aktbil 330**Buller**

Enligt sökandens uppfattning är de utredningar som ingivits i målet fullt tillräckliga för att bedöma inverkan av buller under såväl anläggningsfasen som driftsfasen. Även vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas framgår av utredningarna. Bl.a. avses särskilt störande anläggningsarbeten, där så kan ske, utföras med s.k. ”tyst metod” samt undvikas under vissa tidsperioder. För att dock efterkomma Caroline Ankarcronas önskemål, har sökanden låtit WSP upprätta komplettering till tidigare utredningar.

Beträffande Miljööverdomstolens avgörande avseende Kapellskärs Hamn torde knappast någon motsättning råda mellan sökanden och Caroline Ankarcrona om vad som ska anses utgöra verksamhetsområde m.m. Emellertid måste, vilket får anses uppenbart, skillnad göras mellan verksamheten vid en befintlig hamn samt nyetablering av en hamn. Caroline Ankarcronas resonemang om att riktvärden för industribuller bör tillämpas såväl under anläggningsfasen som under driftsfasen innebär i praktiken att infrastrukturella projekt blir mycket svåra att genomföra i Sverige.

Väg och järnväg

En hamn vid Norvikudden beräknas vara fullt utbyggd ca tio år efter laga kraftvunnen dom i målet. Med hänsyn till pågående kapacitetshöjande åtgärder på Nynäsbanan samt till beslutade och planerade åtgärder finns inte anledning att tro att otillräcklig kapacitet avseende godstrafik ska föreligga i framtiden.

Ljusstörningar

Sökanden bedömer inte att Caroline Ankarcronas fastighet kommer att utsättas för ljusstörningar.

AB Himmelsö, aktbil 333

Sökanden anser att talan är ändamålsenligt avgränsad med avseende på hamnens verksamhetsområde. Bolagets påstående om att miljökonsekvenserna av fartygstrafiken i Norviksfjärden är ofullständigt redovisade anser sökanden vara överdrivna. Tvärtom har mycket noggranna utredningar med avseende på utsläppen till luft och buller från fartygstrafiken till och från hamnen redovisats. Dessa omfattar självfallet även eventuell vändning av fartyg i Norviksfjärden, som är att anse som följdverksamhet till själva hamnverksamheten. Vad gäller risker omfattar upprättad miljöriskanalys konsekvenser för människor inom och i hamnområdets omgivning samt konsekvenser för den omgivande miljön med avseende på tänkbara olyckor, däribland fartygskollisioner.

Med hänsyn till det djup som råder i Norviksfjärden bedömer sökanden att problem med avseende på uppvirvling av sediment m.m. inte ska uppkomma.

Sökanden anser således att konsekvenserna av fartygstrafiken tydligt har redovisats, både som hamn- och följdverksamhet. Enligt sökandens uppfattning föreligger därför inte hinder mot att pröva ansökan i sak. Miljökonsekvensbeskrivningen inklusive tillhörande utredningar bör godkännas.

När det gäller kontroll av verksamheten kommer ett kontrollprogram att tas fram som baseras dels på krav som anges i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll, dels på de villkor som kommer att föreskrivas i kommande tillstånd.

När det slutligen gäller fritidsbåtstrafik utreder sökanden om det är möjligt att inrätta en korridor för fritidsbåtar.

Kammarkollegiet, aktbil 336

Enligt sökandens uppfattning är Norvikudden mycket lämplig för ansökta åtgärder (jfr 3 kap. 8 § miljöbalken). Det ska beaktas att området till viss del redan är utfyllt.

Enligt gällande detaljplan är området även till viss del redan avsatt för hamn och industriändamål (se ansökan).

Beträffande avgränsning av ansökan m.m. samt frågan om järnvägstransporter hänvisas till vad som ovan anförts. Sökanden ifrågasätter dock kollegiets påstående om att miljöbalken innehåller krav på att godstransporter ska ske via järnväg.

Påståendet om att Södertälje Hamn har angiven kapacitet måste ifrågasättas. För det första ska beaktas att sökanden utrett och redovisat ett flertal alternativ för annan lokalisering. För det andra är sökanden och Södertälje Hamn konkurrenter, varför det ingivna yttrandet närmast är att betrakta som en partsinlaga. För det tredje bedömer sökanden att framtida fartygsstorlekar, vilka planeras för vid Norvikudden, kommer att kräva att omfattande ombyggnader m.m. sker i och i anslutning till Södertälje Hamn för att kunna motta dessa fartyg. Framför allt torde det vara nödvändigt att bredda och fördjupa farleden in till Södertälje hamn. Vilka miljökonsekvenser som härigenom uppkommer är okänt.

Kammarkollegiets påstående om att uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen kan ifrågasättas tillbakavisas därför.

Sökanden bedömer dock att utvecklingen av fartygsstorlekar samt antalet fartygsrörelser i regionen i framtiden kan komma att utvisa att såväl Södertälje Hamn som Norvikudden är helt nödvändiga för att trygga varuförsörjningen till Mälardalsregionen.

Beträffande den samhällsekonomiska bedömningen som Kammarkollegiet efterlyser hänvisar sökanden till vad som har anförts om detta i sökandens inlaga den 15 maj 2009 (aktbil 320). Det bör uppmärksammas att 11 kap. 6 § miljöbalken endast avser vattenverksamhet.

Sökanden är något förvånad över Kammarkollegiets processföring. Bl.a. påståendet om att Miljödomstolen och Fiskeriverket knappast kan bedöma vilka de ekologiska

effekterna är av pålagring av sediment utanför djuphålorna ter sig egendomligt och är därtill plump. Enligt sökandens uppfattning kan ifrågasättas om kollegiet egentligen enbart företräder allmänna intressen.

YTTRANDEN

Leif Kristensen

Hur har Stockholms hamn kommit fram till dessa enorma volymer som har figurerat i bl.a. media och som Södertälje hamn har svarat på. Man nämner tre siffror 100 000 TEU i etapp 1, 200 000 TEU i etapp 2 och 300 000 i etapp 3 exkluderande transitgodset. Det finns dessutom ingen transitmarknad i Östersjön att tala om. Alla större volymer omlastas på kontinenten, Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam och Antwerpen.

Man skulle nästan kunna hävda att Stockholms hamn kört med falskt flagg i hela sitt upplägg, inte en siffra stämmer med aktuella volymer. Slår man ihop Stockholm och Södertälje får man 70 000 TEU idag. Om man ska nå etapp 1:s mål på 100 000 TEU behöver man öka med 62 700 från 2008 års volym (37 300) eller 168 % när man hela tiden tappar 15-20 % varje år. Dessa volymer finns inte på marknaden.

Fiskeriverket (aktbil 349)

Fiskeriverket anser att den planerade verksamheten innebär stora ingrepp i kust- och havsmiljön och att fisk och fiske kommer att påverkas på ett betydande sätt. Fiskeriverket bedömer att anläggningsarbeten och driften av hamnen kommer att ha en negativ inverkan på riksintresset för yrkesfisket i anslutning till verksamheten.

Fiskeriverket anser att alternativa placeringar av hamnverksamheten inte är fullt utrett. Utifrån Södertälje Hamns yttrande kan även ifrågasättas behovet av markyta/utfyllnadsyta i havet.

Fiskeriverket anser att kompensationsåtgärder ska utföras för att kompensera för grundområden som påverkas genom utfyllnad eller muddring. Fiskeriverket föreslår en rad kompensationsåtgärder i sakkunnigutredningen.

Fiskeriverket anser att en årlig fiskeavgift på 35 000 kr, som lägsta belopp ska utgå så länge hamnen är i drift. Verksamhetens sammanlagda inverkan på fiskeintresset ska utredas under en provotid varpå fiskeavgiften ska justeras i efterhand.

Fiskeriverket anser att följande skyddsåtgärder ska fastställas som villkor för sprängning, muddring respektive dumpning av muddermassor:

Muddring (grävning/sprängning)

1. Grumlande arbeten i vatten samt sprängningar får inte utföras under perioden 1 april – 30 september.
2. Arbetena ska utföras med sådan teknik att grumlingspåverkan minimeras och begränsas.
3. Dubbla (två parallella) geotextildukar/siltskärmar ska användas för att begränsa grumlingspåverkan på omgivande vattenmiljö, t.ex. för att avgränsa sund/grunda vikar så att spridning av grumlande material upp till grundområden hindras. Regelbunden kontroll ska ske av att dukarna/skärmarna upprätthåller sin funktion.
4. Muddring ska ske under lugna vind- och strömförhållanden för att begränsa spridningen av uppgrumlat material.
5. Sprängningarna ska utföras (anpassas vad avser hålavstånd, borrhjup, laddningsmängd, tidsintervall, sprängsalvans storlek m.m.) så att skador på fisk (vad avser framförallt effekter från tryck och impuls hos stötvågen) minimeras. Varje sprängning ska föregås av en mindre salva eller annan skyddsåtgärd, såsom akustisk metod med lågfrekvent ljud, för att skrämma bort fisk från

sprängningsområdet. Arbetsmetoden att skrämma bort fisk vid sprängning ska omprövas om sprängning ger mer än ringa fiskdöd.

Dumpning av muddermassor

6. Dumpning av muddermassor får inte utföras under perioden 1 april – 30 september.
7. Endast rena sedimentmassor (NV Rapport 4914 – Bedömningsgrunder för miljö kvalitet Kust och hav - $\leq$ avvikelseklass 3) får dumpas.
8. Vid transport av muddermassor till dumpningsområdet ska täta pråmar användas.
9. Dumpning ska ske genom bottentömning från stillastående pråm, eller på annat sätt som minimerar grumlingarna i vattenmassan.
10. Dumpning får inte ske vid hård vind och kraftig sjögång. Dumpning ska undvikas under och alldeles efter perioder med kraftiga vindar.
11. Åtgärder vid dumpning ska vidtas för att tillse att materialet faller utan kontakt med strömmar de översta 10 metrarna.
12. Massorna ska spridas jämt och enligt ett i förväg upprättat tippningsschema.
13. Under arbetenas bedrivande ska tippningsområdet utmärkas med flytbojar med tydlig information om pågående verksamhet.
14. Yrkesfiskets lokala organisationer ska underrättas om tidpunkten för arbetets utförande.

Kontrollprogram

15. De planerade arbetena (muddring och dumpning) ska följas genom ett kontrollprogram omfattande grumlighetsmätningar m.m. Resultaten från kontrollprogrammet ska successivt sammanställas och utvärderas. Om undersökningarna i kontrollprogrammet pekar på att miljöstörningar uppkommer i området ska kompletterande skyddsåtgärder omgående vidtas.
16. Ett biologiskt kontrollprogram för hela påverkansområdet ska upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten och Fiskeriverket. Kontrollprogrammet bör vara kopplat till den föreslagna prøvotiden och särskilt belysa inverkan på fiskbestånd och fiske.
17. Störningar för att skrämma fisk ska utföras innan sprängning för att minimera risken att fisk drabbas av språngeffekter. Den borring som utförs kan vara tillräcklig för att skrämma bort fisk men då krävs att sprängning sker i nära anslutning till borringen. Efter varje sprängning ska en observation och notering (art, antal och vikt) ske i området om fisk kommit till skada.
18. Kontrollprogram ska upprättas för utsläpp av dagvatten.
19. Om miljödomstolen skulle medge tillstånd till den aktuella ansökan vill Fiskeriverket påpeka att kontrollprogram och prøvotidsundersökningar ska starta i god tid innan arbetena påbörjas.

Övrigt

20. Kemikalier och oljor som används under byggskedet ska lagras och hanteras på ett sådant sätt att spill och läckage undviks, vid läckage kan samlas upp och inte orsakar skada eller olägenhet på miljön. Vid alla arbeten i anslutning till vatten ska åtgärder vidtas för att undvika risk för oljespill och annan förorening från arbetsmaskiner och dylikt.
21. Försiktighetsåtgärder ska vidtas för att begränsa påverkan från fartygstrafiken under driftskedet, t.ex. hastighetsbegränsningar, restriktioner för barlastvatten,

båtbottenfärger etc.

Motivering

Fiskeriverket anser att alternativa placeringar av hamnverksamheten inte är fullt utrett. Av Kammarkollegiets yttrande (daterat 2009-07-17) framgår att Södertälje hamn skulle kunna klara att hantera hela Stockholms hamnars framtida containerverksamhet. Även erforderlig yta för verksamheten tas upp av Södertälje hamn. Södertälje hamn ser idag inget behov av ny kajer ”för detta behov”, vad som behövs är effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur.

Fiskeriverket vill påpeka att det finns ett stort behov av en samlad planering för verksamheterna (utfyllnader i vatten, muddringar och dumpningar) från framförallt stora hamnar längs kusten. Verket hanterar/har hanterat ett stort antal ansökningar med hamnverksamheter som ansöker om mycket stora utfyllnader, muddringar och dumpningar. Arbetena som har skett och planeras att ske har en kumulativ effekt som riskerar påverka fiskbestånden och även fisket negativt. Det är viktigt att tillståndsgivande myndigheter tar hänsyn till den totala påverkan inom ett större område.

Fiskeriverket ser det som viktigt att om nu föreliggande hamn ges tillstånd den totalt sett leder till en avlastning av fartygstrafiken i Stockholms skärgård. Merparten av alla fiskarter nyttjar någon gång under sin livstid grunda vattenområden i sin levnadscykel. Områdena utgör mycket viktiga lek- uppväxt men även födoområden för fisk. Tillgången på grunda och skyddade miljöer är emellertid begränsad. De mest högkvalitativa finner vi i bl.a. skärgårdar, fjärdar och vikar. I dessa områden är dock även påverkan genom fysisk exploatering och erosion etc. från fartygstrafik, fr.a. vad avser Stockholms skärgård, och belastningen av näringsämnen, metaller och organiska miljögifter mycket stor.

Grumling

Beträffande grumlingspåverkan vid muddrings- och anläggningsarbetena kan inte Fiskeriverket fullt ut bedöma effekterna, då Stockholms hamn ännu inte är klara med den utredning som pågår.

Dumpning

Av de beskrivna utomskärs dumpningsplatserna bedömer Fiskeriverket att djuphålorna vid Ekoknölen framstår som mest lämpliga. Ett av skälen till detta är den kortare transportsträckan jämfört med de två andra utomskärsalternativen. De djupa ackumulationsbottenarna i hålorna saknar produktionsvärde då de har omfattande syrebrist och därmed saknar högre organismer. För att minska ytströmmens inverkan på grumlingsspridningen bör det vid dumpningen tillses att materialet faller utan kontakt med strömmar de översta 10 metrarna.

Kompensationsåtgärder

Ur fisk- och fiskesynpunkt är det viktigt att så kallade kompensationsåtgärder utförs i samband med olika exploateringsprojekt i vattenmiljön. Att man i ett tidigt skede planerar för hur man även kan förbättra vattenmiljön i samband med olika projekt och inte enbart ser till den aktuella anläggningens behov. För vattendrag är detta idag ett vedertaget arbetssätt, men bristen på beprövade åtgärder är få för kustvattenmiljön. Kustvattenmiljön är ett viktigt område både för fisk och fiske, samtidigt som miljön är utsatt för ett hårt exploateringstryck.

Fiskeriverket ser det som viktigt att i det här fallet ett aktivt arbete bedrivs för att tillskapa nya miljöer och refuger för fisk som kompensation för de bottenområden som tas bort genom muddring och sprängning.

Fiskeriverket föreslår att den lilla viken inklusive strandzonen på Norvikuddens östra sida bevaras som ett naturligt inslag inom hamnområdet, särskilt då hamnen har som mål att bli en miljöhamn. Viken utgör ett av de bättre vattenområdena i närområdet med tät bottenvegetation.

Vidare föreslås att ett grundområde återskapas direkt söder om hamnytan där det inte går in fartyg. Området kan utformas som ett rev bestående av block och sten. Material bör kunna tas från sprängningsarbetena på land. I Uttervikens sydvästra inre del finns även bra bestånd av blåstång som bör flyttas (rimligt stora stenar med tångplantor påhäftade) till tillfälligt vattenområde innan utfyllnad sker här. När sedan ”grundområdet” återskapats placeras sparade tångplantor ut i ett antal grupper med hon- och hanplantor. Syftet är dels att nyttiggöra värdefull bottenvegetation som annars försvinner, men även att påskynda etablering av för fisk värdefull vegetation. Blåstången i Östersjön har ett kort spridningsavstånd på ca 1 meter i diameter och kan vid etableringen, om inga aktiva åtgärder vidtas, lätt bli utkonkurrerad av fintrådiga alger. Åtminstone två miljödomar finns där detta tagits upp som en åtgärd, Stockholms tingsrätt (mål nr M 30030-05, dom 2006-09-28) och Växjö tingsrätt (mål nr M 167-03, dom 2004-04-22).

Ytterligare en lämplig åtgärd för att kompensera förlusten av grundområde är att bistå i restaureringen av Grönviken, belägen direkt söder om hamnområdet, vilket Nynäs AB sannolikt kommer att åläggas huvudansvaret för (Nacka tingsrätt, mål nr M 2293-07).

Förslag till ytterligare åtgärder bör tas fram under prøvotiden.

Fiskeavgift

Yngelkompensation

Kompensationen beräknas som ersättning för förlorade 0+-individer (dvs ensamriga individer). Då odlad fisk normalt uppvisar en större dödlighet vid överförande till naturliga förhållanden än vad den vildfödda gör, får denna yngelkompensation ses som tilltagen i underkant, men då data på mortalitetsskillnad inte förekommer, ändå som mest rättvis.

Grundområde 0-6 m

Utifrån den ursprungliga yngelproduktion som ytan har och hänsyn tagit till mortalitet (ca 90 %) under första året blir nivåerna av juveniler från 11 ha ca 5830 ensam-

riga abborrunga, 2900 nykläckta gäddyngel och 830 ensamriga gösunga. Yngelkostnad om ca 3 kr/st (ensamrig abborre 2-20 g, Abborrös projektet), 0,10 kg/st (gädda, efter gulesäcksstadie, Ålands fiskodling), 3 kr/st (ensamrig gös, Dylta Bruk och Svensk Gös), ger $(3 \cdot 5830 + 0,1 \cdot 2900 + 3 \cdot 830) = 20270$ kr/år i yngelkompensation.

Fångstbortfall

Bortfall av potentiellt fångstbar fisk för yrkesfisket beräknas utifrån den procentuella artfördelningen för närområdet enligt Tabell 1 samt den skattade årsproduktionen av fiskbiomassa per år, här satt till 30 kg/ha. Baserat på genomsnittliga fiskauktionspriser 2009 blir årsvärdet i produktionsförlust per ha enligt Tabell 2. Det skulle kunna argumenteras för att istället använda detaljistpris för beräkning, då det skulle spegla det samhällsekonomiska bortfallet, men för en enklare enhetlig prisbild används det lägre grossistpriset.

Tabell 1. Procentuell artfördelning av kommersiella fiskarter i Norvikuddens närområde.

Art	%
Abborre	59
Gädda	2,5
Gös	3,8
Piggvar	0,4
Sik	1
Skarpsill	0,1
Skrubbskädda	4,8
Strömming	1
Torsk	2,6
Öring	7,5

Tabell 2. Fiskproduktion per ha och år i området samt det genomsnittliga värdet på fiskauktion. Värdena baseras på en totalproduktion av fiskbiomassa om 30 kg/ha.

Art	kg/(ha,år)	kr/kg	Cirkavärde kr/(ha,år)
Abborre	17,7	20	354
Gädda	0,75	15	11,25
Gös	1,14	55	62,7
Piggvar	0,12	115	13,8
Sik	0,3	30	9

Skarpsill	0,03	10	0,3
Skrubbskädda	1,44	10	14,4
Strömming	0,3	10	3
Torsk	0,78	40	31,2
Öring	3	85	191,25
Summa	24,81		690,9

Utfyllnad grundområde 0-6 m

Årsproduktionen av fångstbar fisk på 11 ha uppgår till ett värde av 7600 kr.

Utfyllnad övrigt område

Årsproduktionen av fångstbar fisk på 15 ha och med en halvering av värdet ger 5200 kr.

Sammanräkning fiskeavgift

Yngelkompensation och fångstbortfall på de grundområden som försvinner uppgår till 28000 kr samt fångstbortfall på övrigt område till 5200 kr. Avrundat ger detta en årlig fiskeavgift på 35000 kr. Fiskeavgiften skall användas till fiskevårdande åtgärder inom Stockholms läns kustzon.

I redovisning av det relativa värdet av yrkesfisket inom närområdet framgår att särskilt fångsterna av abborre och gädda i Norvikuddens närområde utgör ett betydande värde jämfört med andra områden. I analysen uppvisar även sik ett högt värde.

Fiskeriverket anser att en skada på fisk och därmed även fiske uppkommer även i samband med driften av hamnen. Verket saknar dock idag underlag för att kunna fastställa den skadan. Det bör övervägas om denna fråga ska sättas på provotid.

Fiskeriverket får påpeka att framräknad fiskeavgift utgör en nedre gräns för ersättning av de skador som kan uppkomma. Flera parametrar är svåra att beräkna eller saknar referenser/statistik. Följande har inte beaktats vad gäller fiskeavgiften, men utgör antagligen ett värde:

- Odlad fisk uppvisar en större dödlighet vid överförande till naturliga förhållanden än vad den vildfödda gör. Vid skadekompensationer i vattendrag ersätts normalt ett viltlevande smolt med två odlade. Pågående undersökningar av smoltkompensation indikerar att förhållandet för odlad fisk gentemot viltlevande antagligen är betydligt större.
- Flera fiskarter ingår inte i den framräknade avkastningen, som framför allt omfattar matfisk, till exempel karpfiskar (mört etc.), nors m.m. Enligt Degerman m.fl. (1998) ligger avkastningen för karpfiskar för kust- och låglandssjöar mellan 1-200 kg/ha och år. Mört utgör exempelvis en mycket viktig födofisk för rovfiskar.
- De priser som legat till grund för fiskeavgiften har beräknats utifrån de priser fiskaren erhåller hos förstahandsmottagare. Flera arter som till exempel gös betingar ett avsevärt högre pris hos andrahandsmottagare.
- Effekter av driften av farleden på produktionsområden för fisk.

Carl Lindstrand, ägare till fastigheten Yxlö 3:55 (aktbil 354)

Han har anfört bl.a. Med vidhållande av vad han tidigare anfört yrkar han i första hand att ansökan avslås och i andra hand, om tillstånd skulle ges, att ersättning ska utgå för den skada han lider med skäligt belopp, dock ej understigande 500 000 kr. Han ansluter sig till vad kammarkollegiet och Naturskyddsföreningen i Stockholms län anfört samt vad han anfört i planärendet.

Kammarkollegiet (aktbil 357)

Kammarkollegiet åberopar yttranden från Södertälje hamn och Finnlines/Team Lines.

Södertälje hamn (aktbil 357)*Kapacitet*

Södertälje hamn har i sitt tidigare yttrande hävdad att hamnen klarar de framtida volymerna som anges i miljökonsekvensbeskrivningen för Norviksudden med Stockholmsregionen som slutdestination. Det finns många exempel – framförallt utomlands, men även i Sverige – som visar att Södertälje hamn har förutsättningar att klara detta. Exempelvis Gävle Container Terminal har 76 000 m² till sitt förfarande och räknar med en maximal kapacitet på 250 000 TEU i framtiden. Södertälje hamn utnyttjar idag drygt 100 000 m² för containerhantering, som relativt lätt kan utökas med ytterligare 30 000 m². Södertälje har möjligheter att hantera betydligt större volymer än dagens 65 000 TEU, det ska ske genom yteffektiviserande åtgärder och effektivare utnyttjande av andra delar av hamnområdet, som ger nya ytor till containerhanteringen. Södertälje hamn vidhåller att hamnen klarar volymen som anges i tidigare yttrande.

Farleden och eventuella omfattande ombyggnader

Påståendet att ”Framför allt torde det vara nödvändigt att bredda och fördjupa farleden in till Södertälje hamn” stämmer inte med verkligheten. Maximala mått för fartyg i farleden till Södertälje hamn är 200x32 m med 9 m djupgående. Storleken på de containerfartyg som ska försörja Stockholmsområdet om 30 år är naturligtvis svåra att överblicka, men med de volymer som nämns i sökandens MKB finns ingen anledning att tro att dessa fartyg inte ska kunna anlöpa Södertälje. Södertälje hamn ser inget behov av att under överskådlig tid bredda eller fördjupa farleden för att klara de tilltänkta containervolymerna.

Partsinlaga

Stockholms hamnar och Södertälje hamn är konkurrenter. Det betyder inte att Södertälje hamn presenterar osanningar i svar till myndigheter som Kammarkollegiet och miljödomstolen. Sådana påståenden från Stockholms hamnars ombud får stå för denne.

Finnlines/Team Lines, remiss till Stadsledningskontoret 2005 (aktbil 358)

Team Lines är Stockholms Hamns överlägset största kund i containerterminalen och under 2004 var vår omsättning över 80 % utav terminalens totalomsättning. Sannolikt blir den ännu större när 2005 är till ända. Team Lines har en gedigen historia i hela Östersjön och Nordsjön och för närvarande opererar vi ca 25 fartyg i regionen. Vi anlöper följande hamnar fler gånger i veckan; Stockholm, Södertälje, Norrköping, Gävle, Åhus, Göteborg, Tallinn, Riga, Klaipeda, Helsingfors, Kotka, Rauma, Åbo, Hamina, Gdynia, St. Petersburg, Oslo, Moss, Kristiansand, Brevik, Foyes, Rotterdam, Hamburg och Bremerhaven. Samtliga utav de rederier som trafikerar Nordeuropa till och från de stora traderna är våra kunder i olika utsträckning. Team Lines GmbH & Co KG i Hamburg är till 100 % ägt av Finnlines Group.

Vi vill påpeka att vi endast har synpunkter gällande den framtida containerhanteringen i Mälarregionen. Då vi endast opererar inom detta segment så har vi varken kompetens eller insyn i förutsättningarna för rullande last s.k. ro/ro eller färjetrafiken.

Containern som lastbärare är helt dominerande på de stora traderna till och från Asien, USA, Sydamerika, Australien och Afrika. Standardenheter är 20' och 40' containers för torrlast men det finns andra typer enheter såsom 45', fryscontainers, flak, open-top m.m. Den globala containeriseringen har stadigt ökat med 8-10 % årligen allt sedan den introducerades i slutet av 50-talet och fartygen blir större och större. De största fartygen har idag en kapacitet på närmare 10 000 teu (twenty foot equivalent unit). Med andra ord alla containerstorlekar omräknade i 20-fot.

Som perspektiv till detta så kan man säga rent teoretiskt att hela Norrköpings årsvolym skulle kunna omsättas under endast ett anlop av ett sådant fartyg. Dessa fartyg trafikerar inte Östersjön över huvud taget på grund av att det finns begränsningar i Kielkanalen av längd, bredd och djupgående, höga dagskostnader, isklassning och att det redan idag finns ett mycket finmaskigt nät av olika feederoperatörer som trafikerar de olika hamnarna med hög kapacitet och frekvens. Utvecklingen går snarare mot att oceanrederierna minskar antalet anlop och skapar hubbar varifrån antingen egna mindre båtar utgår eller utnyttjar oberoende feederrederier som trafike-

rar hubben. Det är inte troligt att Östersjön kommer att se de största containerfartygen varken på kort eller lång sikt enligt vårt bedömande. Om detta mot all förmodan skulle inträffa så skulle detta kräva långt större investeringar än de skisserade i Nynäshamn i form av kranar, lagringsytor, infrastruktur, suprastruktur m.m. Kranarna måste vara av s.k. "post-panmax"-typ med ett långt utligg för att kunna nå ut till de yttersta raderna på ett sådant stort fartyg och de bör vara 4-5 till antalet för att kunna hålla en acceptabel produktionshastighet.

Det finns idag cirka 20 globala operatörer och 20 andra som opererar på olika delmarknader till och från Europa. Av dessa så finns det endast en global aktör som anlöper Sverige med direktfartyg samt en nischoperatör som endast opererar på Atlanten.

Det är Maersk Sealand som är världens största containerrederi och är i stort sett representerade på jordens alla hörn och Atlantic Container Line som endast opererar från Nordeuropa till USA. Båda dessa anlöper Göteborg. Övriga aktörer har alla representation i Sverige och omlastar containers på kontinenten i hamnar som Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Felixstowe eller Antwerpen för vidarebefordran med mindre fartyg till svensk hamn. Antingen driver man en egen sådan s.k. feederlinje eller så köper man in denna transport av ett oberoende rederi som är specialiserat inom detta segment. Genom att anlita s.k. feederoperatörer får man ett heltäckande av den svenska marknaden och en flexibilitet. Till och från Stockholm, Gävle och Norrköping är det framförallt Hamburg och Bremerhaven som är de stora omlastningshamnarna. De andra kontinenthamnarna används inte i någon större utsträckning för omlastning på grund av avståndet.

Det finns ett antal feederoperatörer i Norra Europa. I Sverige så är Teamlines (finlandsägt) tillsammans med Unifeeder (danskägt) de klart dominerande. Fartygen som används har en kapacitet från 300 upp till 1 100 teu. Sannolikt kommer även dessa fartyg att bli större till följd av den framtida volymtillväxten.

Det bedrivs idag containertrafik i någon betydande omfattning i följande hamnar på östkusten; Umeå, Skärnäs, Gävle, Stockholm, Södertälje, Västerås, Köping, Norrköping och Mönsterås. Rangordningen bland dessa är följande räknat i omsatta teu:

1. Gävle	46637 teu
2. Mälarhamnar (Västerås och Köping)	36374 teu
3. Stockholm	33244 teu
4. Norrköping	18228 teu
5. Södertälje	15791 teu
6. Umeå	11529 teu
7. Skärnäs	8915 teu
8. Mönsterås	5408 teu
9. Övriga	5657 teu
Total	181783 teu

Om man ställer ovan siffror i relation till övriga Sverige så motsvarar detta cirka 16 % av den totala omsättning av containers i landet som är drygt 1,1 miljoner teu.

En aspekt är även att hamnarna har något olika struktur vad det gäller import och export. I alla officiella siffror så redovisas hanterade teu's oavsett om de är lastade med gods eller är tomma. Grovt tillyxat så kan man säga att Stockholm och Södertälje är renodlade importhamnar där cirka 1/3 av redovisade teu är tomenheter som skeppas ut från dessa hamnar på grund av den övervägande importen. Man får med andra ord in mer containers än man behöver för att tillgodose exportbehovet. I Gävle gäller ett helt omvänt förhållande där cirka 1/3 av omsättningen är tomenheter som skeppas in till hamnen för att kunna användas för exportlast.

Containers som har Mälardalen/Ostkusten som ursprung eller destination lastas eller lossas antingen via feederbåt direkt till någon av hamnarna eller transporteras till/från Göteborg per järnväg i kombination med lastbil till avlastare eller mottagare. Detta beroende på vilken operatör som har lasten i sin vård. Det finns inga förbindelser mellan svenska ostkusten i öst-västlig riktning med containerbåtar. Detta

är beroende på att på så relativt korta sträckor är containern för dyr och den marknaden är helt dominerad av trailers och lastbil med släp som går med ro/ro-båtar. Det har talats en del om den transsibiriska järnvägen som ett framtida alternativ till sjöburet gods ifrån Korea, Japan och Kina och att någon svensk östersjöhamn skulle kunna tjäna som mottagarhamn för dessa volymer. Det kräver i så fall att volymerna på en containerlinje mellan t.ex. St. Petersburg och svensk hamn skulle vara stora nog för att 1-2 gånger per vecka året runt sysselsätta containerfartyg mellan Ryssland och Sverige. Detta är ett något befängt antagande eftersom järnvägen saknar kapacitet till de enorma volymer som omsätts på den här traden och att den teoretiska kortare ledtiden genom Sibirien skulle ätas upp av omlastningar från järnväg till fartyg som går med lägre frekvens. Dessutom skulle kostnaden per transporterad enhet inte komma i närheten av priset för sjötransport. Möjligtvis skulle den transsibiriska järnvägen kunna vara ett komplement till sjötransport för högvärdigt gods som kan betala merkostnaden, dock i en mycket begränsad omfattning. Mycket måste dock göras i form av bl.a. säkerhet och spårbarhet för att de stora transportköparna skall våga ta steget dit. Idag flygs t.ex. högteknologi till och ifrån de stora marknaderna på grund av bland annat ledtid. Vi har svårt att se att någon containertrafik i öst-västlig riktning skulle kunna utvecklas i kombination med den transsibiriska järnvägen.

Containern är oöverträffad som lastbärare på de transoceana traderna och kan gå obruten från dörr till dörr med liten påverkan på godset om det är professionellt säkrat i containern. Härmed minimeras skaderisk på godset och därmed följande skadeståndskrav.

Nynäshamn/Norvik ligger för långt från närmarknaden och är ett miljömässigt dåligt alternativ. Majoriteten av allt gods i containers som importeras till Stockholms hamn levereras inom en 10 mils radie från hamnen. I utredningen framhålls att byggandet av dubbelspår på Nynäsbanan är av vital betydelse. Vi tror tvärt emot att detta är dåligt investerade pengar eftersom kostnaderna för att först transportera en container mellan Nynäshamn till exempelvis Årsta för att sedan lasta över den till lastbil för att slutligen leverera till mottagaren blir alldeles för höga. Dessutom har

Årsta redan idag en kraftig godsinfarkt och sannolikt måste man bygga ut kapaciteten i form av markytor där, vilket många bedömare inte anser är fysiskt möjligt. I så fall återstår endast att investera ytterligare pengar i en ny knutpunkt. All hantering kostar pengar och sannolikt kommer av kostnadsskäl merparten av transporterna mellan Nynäshamn och Mälardalen skötas med bil hela vägen. Järnvägen är på så korta sträckor för oflexibel och inte kostnadseffektiv nog. Vi befarar att denna investering i miljardklassen kommer bli ett rent fiasko beträffande godsbefordran. Ingen eller väldigt få kommer att använda järnvägen för containers som skall levereras inom regionen.

De volymer som utmålats i utredningen förutsätter att man stänger samtliga containerhamnar på ostkusten samt att man ”knycker” volymer från västkusten och Syd-sverige. Detta är en logik och slutsats som vi inte tror är realistisk i någon mån. Varför skulle t.ex. gods som idag skeppas via Helsingborg eller Göteborg ta vägen över Nynäshamn istället? Sanningen är att gods som går in och ut i svenska hamnar är antingen destinerad eller lastad inom det relativa närområdet. Enda undantaget till detta är Göteborg och det beror på att där finns direkttrafik. Marknaden kräver att rederierna skall leverera containern till närmsta hamn för att få ner kostnaderna för landtransporten. Den totala slutsumman på frakträkningen är till stora delar avgörande för val av transportupplägg från dörr till dörr. Landtransporten är en betydande del av den totala fraktkostnaden med anledning av dagens relativt låga sjöfrakter som är en följd av stordriften som utvecklats inom containersegmentet. Bo Malmsten talar i sin utredning om att containertrafiken enligt alla prognoser kommer att öka kraftigt inte minst genom den positiva utvecklingen i Baltikum, Polen och Ryssland. Detta är ett riktigt påstående i sig men att dra slutsatsen att detta skulle påverka så att Nynäshamn skulle få en betydande containertrafik med anledning av detta är svårbegripligt och föga relevant. Vi har mycket svårt att se en koppling här. Mycket riktigt är Baltikum, Polen och Ryssland kraftigt växande marknader inom segmentet men den volymen går ju likt den svenska till och från kontinenthamnarna för att lastas eller lossas på oceangående fartyg. Det finns ingen logik i att t.ex. rysk last i containers skulle hanteras i Nynäshamn eller någon annan svensk hamn förutom möjligtvis Göteborg.

Realistiska och riktiga påståenden och slutsatser om Hamnvisionen:

- § *Containerhanteringen bör flyttas från nuvarande Frihamnen på grund av dålig infrastruktur och därmed dålig åtkomst.*
- § *Stockholms Hamnar bör undersöka förutsättningarna för att förvärva Södertälje hamn. Ett steg i rätt riktning men tyvärr inte nog. Andra hamnar bör involveras i strategiska samarbeten eller genom uppköp/samägande. Framför allt Gävle men även Mälarhamnar, Norrköping och Mönsterås är mest intressant när det gäller containers.*

Felaktiga påståenden och slutsatser om Nynäshamn/Norvik:

- § *Flera arbetstillfällen i det industrinedlägningsdrabbade Nynäshamn. Skall man då friställa hamnarbetarna som jobbar med containerhanteringen i Stockholm? Det är tveksamt om det blir en verklig nettoeffekt med fler arbetstillfällen inom regionen.*
- § *Genom kortare inseglingstider och det sydliga läget kan fartygslinjer mellan kontinenten minska sina omloppstider väsentligt. Högst marginellt eftersom det är endast en fråga om 2-3 timmar med det tonnage som används som feederbåtar. Sedan kommer man att förlora dessa timmar på landsidan ändå. Mälardalens importdominans måste balanseras med annan hamn som är exportorienterad. Nynäshamn/Norvik kan inte leva ett eget liv. Marknadspri- serna på sjöfrakt till och från de olika ostkusthamnarna skiljer sig inte nämnvärt och kan man komma närmare slutkunden via t.ex. Södertälje blir det ett naturligt val. Högst sannolikt kommer marknaden kräva ett lägre pris om man skall anlöpa Nynäshamn/Norvik för att kompensera högre kostna- der för landtransporten. Den kortare inseglingen kan inte kompensera denna skillnad per hanterad enhet och därmed kan det bli så att feederlinjerna väl- jer andra hamnar på grund av minskade intäkter och därmed sämre lönsam- het.*

Hot mot Nynäshamn/Norvik:

- § Sviktande eller minskade volymer om Göteborg lyckas med att attrahera mer oceangående trafik. Detta scenario är uppe allt oftare på oceanrederiernas dagordningar på grund av godsinfarkten i bl.a. Hamburg och Bremerhaven. Om detta blir verklighet kommer Göteborg än mer ”dränera” Ostkusten och Mellansverige på volym genom järnvägspendlar och bil.
- § Andra hamnar i regionen som satsar individuellt och drar till sig ”marginal-last”. Ett exempel på detta är Gävle med en omfattande investeringsplan i nya kranar och infrastruktur.

Team Lines förespråkar ett fördjupat samarbete mellan hamnarna på ostkusten med samarbete och helhetssyn som ledstjärna. En mycket mer förnuftig lösning vore en successiv utbyggnad och samling av resurserna i t.ex. Södertälje till att bli en effektiv containerhamn. Detta är sannolikt en mer ekonomiskt vettig lösning på flera plan. Infrastrukturen runt Södertälje finns redan på plats till mycket stor del. I jämförelse med de investeringar som krävs för att ställa Nynäshamn/Norvik i drift torde detta alternativ rent samhällsekonomiskt vara att föredra enligt vårt sätt att se. Sveriges ostkust behöver en effektiv, väl fungerande containerhamn och inte ett antal små hamnar som konkurrerar om samma gods. Detta är resursslöseri med både kommunala och statliga medel. Hamnverksamhet är en ren tjänsteproduktion och inte industriell i den mening att man med relativ säkerhet kan planera en jämn produktion och logistik. Hamnverksamhet kan jämföras med personalpool-företag. Marknaden köper resurser vid behov (läs fartygsanlöp) och dessemellan står resurserna outnyttjade. Verksamheten måste därför organiseras och dimensioneras utefter dessa kriterier.

Enligt vårt förmenande skulle Södertälje kunna byggas ut för att kunna klara av en kapacitet utav 100 000 till 150 000 teu årligen ganska enkelt på kort sikt. Detta är en mer realistisk målsättning och vision förutsatt att Gävle utvecklas som tidigare samt att övriga hamnar i regionen inleder ett samarbete. Som tidigare nämnts kan

inte en hamn i Mälardalen leva ett eget liv utan måste hitta en symbios med t.ex. Gävle.

Göteborg är av historiska och geografiska skäl nordens största hamn och den ställningen i Skandinavien är väl cementerad. I Göteborg finns förutsättningar för en utökad transocean trafik på grund av närheten till världshaven och de stora traderna. Med tanke på de investeringar som nyligen gjorts i Göteborg i farleder och anslutningsleder både väg- och järnvägsleder så är det också ett ”måste” för att ge avkastning på insatta medel. Detta faktum talar inte direkt till Nynäshamn/Norviks fördel och om Göteborgs hamn lyckas med sitt ”friarstråt” är det förödande för den in-tecknade volymtillväxten som Bo Malmstens förslag baseras på. Däremot kan Göteborg istället bli en vinnare gällande omlastningsgodset från Finland, Ryssland och Baltikum. Ett tänkbart scenario är förändrade trafikmönster i Östersjön med feedertrafik till och från Göteborg med sin eventuellt ökande direkttrafik istället för Hamburg och Bremerhaven.

Sannolikt kommer inte nuvarande järnvägsnät att klara av en kraftigt ökad volym via Göteborg. Kanske feedertrafik även inom landet kan vara ett alternativ till och från Östkusten, till och från direktfartyg i Göteborgs hamn. Noteras bör att man då talar om redan befintliga volymer som går ner till kontinenten idag med existerande feederlinjer inklusive förväntad tillväxt. Samhällsekonomiskt är detta ett mycket bra alternativ eftersom näringen själv betalar för infrastrukturen till sjöss.

En annan aspekt är också att staten via Sjöfartsverket rabatterar oceangående trafik i form av lägre farledsavgifter för sådan trafik. I praktiken så gynnar man härmed endast Göteborg eftersom det är den enda hamnen som realistiskt sett kan ta emot sådana fartyg.

Feedertrafiken betalar betydligt mer i farledsavgifter årligen är direkttrafiken i Göteborg, vilket inneburit att dessa rederier har en onaturlig hög marknadsandel i Sverige. Detta förhållningssätt är egentligen bara snedvridande för den fria konkurrensen mellan hamnarna. Det är trots allt samma last som de olika rederierna på den

svenska marknaden konkurrerar om oavsett hur godset anländer till eller lämnar landet. Det finns ingen logik i att bara för att lasten går med direktfartyg så skall staten gynna detta med rabatter och därmed ge just dessa containerrederier konkurrensfördelar. Godset måste finna sina vägar ändå.

Vi menar att Nynäshamn/Norvik är ett överdimensionerat projekt utan både kommersiell och industriell förankring bland Sveriges export- och importindustri. Projektet är behäftat med för många riskfaktorer som beskrivet ovan.

Grödingerrådet (aktbil 362)

Grödingerrådet har anfört i huvudsak. I miljökonsekvensbeskrivningen anges på 7 sidor/stycken att det finns planer på genomfartsförbud för tung trafik på väg 225 mellan Södertälje och väg 73. Efter år 2015 kommer det inte att gå tung trafik på väg 225. Enligt Vägverket finns det dock inga planer på att begränsa tung trafik på väg 225.

SÖKANDENS SLUTLIGA FÖRSLAG TILL VILLKOR (aktbil 374)

Allmänt villkor

1. Verksamheterna – inbegripet åtgärder för att minska föroreningar och andra störningar för omgivningen – ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Villkor för vattenverksamhet

2. Muddring och undervattenssprängning får inte utföras under perioden 1 maj – 15 september.
3. Vid arbete inom eller i direkt anslutning till vattenområdet för fastigheten Kalvö 1:25 ska vid behov, där så är tekniskt möjligt, barriärer användas. Barriärerna ska tas bort först sedan suspenderat material från verksamhet sedimenterat

eller avlägsnats ur vattenområdet.

4. Anläggningsarbeten ska utföras så att Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS2004:15) om buller från byggarbetsplatser i möjligaste mån kan innehållas.
5. Pålning och spontning får endast ske vardagar kl 07-19.
6. Pålning och spontning får inte ske under perioden juni – augusti.
7. Sökanden ska i takt med att arbetena slutförs till Sjöfartsverkets sjökartavdelning insända kartmaterial som underlag för revidering av sjökort och nautiska publikationer.
8. Sökanden ska i god tid före arbetenas påbörjande och fortlöpande hålla Sjöfartsverket samt Stockholms sjötrafikområde underrättat om projektets fortskridande och därvid även ge underlag för eventuella kungörelser i ”Underrättelser för sjöfarande” (Ufs) samt i samråd med Sjöfartsverket anordna den eventuella utmärkning som kan komma att erfordras för handelssjöfarten under projektets utveckling.
9. Anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten när arbetena påbörjas respektive avslutas.
10. Förslag till kontrollprogram ska upprättas efter samråd med tillsynsmyndigheten och tillställas tillsynsmyndigheten senast 6 veckor innan arbetena påbörjas.

Villkor för tippning

11. Tippning av muddermassor får inte utföras under perioden 1 maj – 15 september.

12. Endast rena muddermassor (Naturvårdsverket Rapport 4914 - Bedömningsgrunder för miljö kvalitet Kust och hav - <avvikelseklass 3) får tippas.
13. Transport av muddermassor till tippningsområdet ska utföras på sådant sätt att risken för spill minimeras.
14. Tippning ska ske genom bottentömning från stillastående pråm, eller på annat sätt som minimerar grumlingar i vattenmassan.
15. Massorna ska spridas jämt och enligt ett i förväg upprättat tippningsschema.
16. Under arbetenas bedrivande ska tippningsområdet utmärkas med flytbojar med tydlig information om pågående verksamhet.
17. Yrkesfiskets lokala organisationer ska underrättas om tidpunkten för arbetets utförande.
18. Förslag till kontrollprogram ska upprättas efter samråd med tillsynsmyndigheten och tillställas tillsynsmyndigheten senast 6 veckor innan arbetena påbörjas.

Villkor för hamnverksamhet

19. Sökandena ska planera och driva hamnverksamheten så att mängden hanterat gods inte överstiger 10 miljoner ton per år.
20. Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras och hanteras så att eventuellt läckage och spill inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats för farligt avfall ska märkas liksom olika avfallsslag inom platsen. Vid arbeten i anslutning till vatten ska åtgärder vidtas för att undvika risk för oljespill och annan förorening från maskiner och dylikt.
21. Avfall som uppkommer i verksamheten och som kan komma att uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas, bl.a.

genom att olika avfallsslag hålls isär.

22. Strålkastare och andra ljuskällor ska i så hög grad som möjligt riktas bort från bostäder och farled.
23. Förslag till kontrollprogram ska upprättas efter samråd med tillsynsmyndigheten och tillställas tillsynsmyndigheten senast tre månader innan hamnverksamheten påbörjas.

Uppskjutna frågor

Sökanden föreslår att miljödomstolen med stöd av 22 kap. 27 § miljöbalken skjuter upp avgörandet av vilka slutliga villkor som ska gälla i fråga om buller.

Sökanden föreslår följande förordnande samt provisoriska föreskrift.

Sökanden ska under en provotid utreda möjligheten att vidta bullerdämpande åtgärder i avsikt att minska störningarna från hamnverksamheten. Sökanden ska senast inom två år efter det hamnverksamheten påbörjats redovisa utredningen med förslag till villkor och åtgärder till miljödomstolen. Det åligger sökanden att omgående underrätta miljödomstolen och tillsynsmyndigheten när hamnverksamheten påbörjats.

- P1. Hamnverksamheten får som riktvärden* inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid någon vid tidpunkten för ansökan befintlig bostad än;
- 55 dB(A) dagtid kl. 06.00 – 18.00
 - 45 dB(A) nattetid kl. 22.00 – 06.00 och
 - 50 dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid får som riktvärde inte överskrida 70 dB(A).

*Med riktvärde avses ett värde, som om det överskrids, ska föranleda de åtgärder som behov för att förhindra att överskridandet upprepas.

HUVUDFÖRHANDLINGEN

Vid huvudförhandlingen har tillagts i huvudsak.

Sökanden: All muddring kommer att ske vid ett tillfälle. Sprängning i vatten kommer att ske vid samma tider som muddring. Säkerhetsavståndet vid sprängning är 400 m. Forcerad muddring planeras och då kan muddringen genomföras under en säsong. Sökanden uppger att krossningen är en del av verksamheten.

Det är osannolikt att det uppstår grumling vid fartygsrörelser (vändning) p.g.a. låga hastigheter och stort djup. Det är inte nödvändigt att vända fartygen, det går att backa hela vägen in men det tar längre tid. Vändningen tar ca 10 min. Det är osannolikt att propellrarna river upp sediment. Det finns ännu ingen enhetlig standard för att ansluta el till fartyg som ligger vid kaj. För sådan anslutning krävs att fartyget ligger vid kaj mer än två timmar. Någon egen reningsbassäng för att ta emot avloppsvatten kommer inte att anläggas. Det finns ingen skyldighet att ta emot barlastvatten. De aktuella fartygstyperna har små mängder barlastvatten. Det är svårt att förutsäga tider för leverans. Siffran 500 000 TEU baseras på statistik och prognoser om regionens tillväxt.

Det har inte bedömts vara möjligt att använda pipelines vid dumpningen p.g.a. för stora djup. Var och en av de tre möjliga platserna rymmer den totala mängden muddermassor. Remissinstanserna har förordat olika platser som den mest lämpliga. Sökanden överlämnar till miljödomstolen att bedöma vilken plats som är mest lämplig och om dumpning får ske på en eller flera platser.

Tillåtlighetsfrågor. Området har i samtliga planer avsatts för hamn. Området är utfyllt och ligger nära befintlig industri. Det bör klassas som riksintresse för hamnändamål. Beträffande den samhällsekonomiska bedömningen enligt 11 kap. 6 § miljöbalken ska en ekonomisk analys göras i rimlig omfattning. Sökanden uppger att 2008 var trafiken till/från hamnen 30 000 tågagnar, varje vagn motsvarar 2 TEU. Hutchinson bedömer att det finns en stor potential. Enligt SIKAs analys kommer

importen att uppgå till 1 000 000 TEU när hamnen i Norvik är ny, jämfört med 300 000 idag. Team Lines har dementerat den skrift som Kammarkollegiet givit in. Sökanden hänvisar vidare angående den samhällsekonomiska bedömningen till det krav som ställts på sådan utredning i målet om LNG-terminalen. Vattenverksamheten kan inte ses isolerat utan en helhetsbedömning måste göras. Sökanden har gjort analyser tillsammans med Banverket och man hoppas på att ca 25 procent av volymerna kan transporteras på järnväg.

Angående buller. Det finns inga riktvärden för sprängning. Borrning orsakar samma bullernivå oavsett över eller under vattenytan. Generellt har ”bullrig” utrustning använts vid beräkningarna, den utrustning som kommer att användas är troligen tystare. Beräkningarna har gjorts utifrån svag medvind i alla riktningar. Beräkningarna har gjorts med 10-minuters perioder och den ekvivalenta ljudnivån under denna period har beräknats. Presentationen är en sammanfattning av det skriftliga materialet, med undantag för beräkningarna för muddring. Det finns ingen bullerkarta över drift och anläggning samtidigt. Anläggningsarbetena kommer att vara den dominerande bullerkällan. Ofta återkommande impulser kan uppkomma vid av- och påkörningar, något annat periodiskt ljud finns inte. Ramperna kan bullerdämpas. Trafiken till och från muddringsverken har inte beräknats. De bullerförhållanden man redovisat är giltiga i området även om det blåser mer än svag medvind. Bullerspridningen vid starkare vind blir märkbar först på mer än 1 km avstånd. Bullret från anläggningsarbetet kommer att dominera, det är därför inget problem att ha olika villkor för drift resp. anläggning.

Angående att hela kuststräckan är av intresse för friluftslivet enligt 4 kap. miljöbalken. Friluftslivets intressen tillgodoses genom att Alhagens våtmark skyddas och att bergsryggar sparas. Det går en allmän farled till platsen, hamnen är planlagd som industriområde och Norvik bör betraktas som riksintresse för sjöfarten.

Länsstyrelsen: Norviksudde har utpekats av Sjöfartsverket som riksintresse, länsstyrelsen betraktar området som riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken. Länsstyrelsen anser vidare att 4 kap. 4 § miljöbalken är tillämplig.

Fiskeriverket: Det krävs inte höga partikelnivåer vid muddring för att påverka fisklivet. Så stora skyddsåtgärder som möjligt bör vidtas, dubbla avskärmningar måste krävas. Ekoknölen förordas, den ligger närmast arbetsplatsen. Det är ingen större skillnad på de olika bottenområdena. Det finns inget skäl för att ge valmöjlighet, en plats bör väljas för all tippning.

Länsstyrelsen är positiv till hamnen. Det krävs en effektivare hamn för att minska antalet landtransporter. Norvik är ett viktigt led i denna strategi. Tillstånd får dock inte meddelas i strid mot gällanden miljökvalitetsnormer. Vattenkvaliteten får inte försämrats. Grumlingen är det största problemet. Länsstyrelsen förordar ingen särskild plats men endast en plats bör användas.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund: Nynäshamns kommun har sagt nej till Ekoknölen. Förbundet har sagt ja till samtliga platser, en plats bör dock väljas. Skyddsåtgärder viktiga vid tippningen. Det är viktigt att dagvattenåtgärder vidtas. Sökanden uppger sig inte ha några invändningar mot att en plats väljs, och medger även villkor om att dubbla länsar ska användas.

Per Molanders huvudmän: De motsätter sig projektet. MKB: n kan inte godkännas, 1) de alternativa redovisningarna är bristfälliga och det finns inga hållbara argument för att inte redovisa alternativ, och 2) vissa konsekvenser är inte redovisade. Vändningarna har inte redovisats avseende buller och föroreningar trots att de är en del av verksamheten. Den vändbassäng som ska användas utgörs av Himmelsös vattenområde, trots detta görs en avgränsning till hamnens egen fastighetsgräns. Detta är en brist som gör att ansökan inte kan prövas i sak. Miljökonsekvenserna blir orimligt stora. Platsen är olämplig i relation till de intressen som finns. Även om platsen befinner sig lämplig i sig så är det inte visat att detta är den bästa platsen. Sökanden anför att analys av prestanda för olika befintliga hamnar har gjorts, man har varit beredd att samarbeta om det funnits rätt förutsättningar. Sökanden vidhåller att området är avgränsat till den egna fastigheten. Oskadlig genomfart över andras fastigheter är tillåten. Sökanden anser att platsen utgör riksintresse för hamnverksamhet.

Omfattande utbyggnader av befintliga hamnar krävs för att uppnå motsvarande standard. Det blir inga ökade luftutsläpp pga. vändningarna.

Ordföranden: Frågan om vilket vattenområde som hör till hamnområdet ska prövas av miljödomstolen. Om miljödomstolen skulle finna att vändbassängen hör till hamnområdet kan konsekvensen bli att ansökan avvisas eller avslås beträffande kaj 8-9. Vilken är i så fall sökandens inställning till sökt tillstånd omfattning?

Sökanden: Tillstånd söks i så fall för de övriga kajlägena, alternativt, i första hand, för hela verksamheten och att domstolen föreskriver färdväg ej innefattande vändbassängen till kajlägena. Det vidhålls att tillstånd söks bara på den egna fastigheten och inte för någon verksamhet på Himmelsö 1:8 (vändbassängen). Det är bara två kajer som berörs av problemet. Vändningarna kan hanteras på den egna fastigheten om så krävs. Ordföranden uppger att det saknas utredning om det går att ge föreskrifter om färdväg. Sökanden uppger att Norvik är den första nya hamn som byggs i Sverige på länge. Norvik kan komma att förklaras som allmän hamn, vilket ger större rådighet.

Sjöfartsverket: Verket känner inte till att det införts några begränsningar av färdväg i andra hamnar. Fartygen måste ha möjlighet att manövrera som de finner lämpligt med hänsyn till omständigheterna. Vid vändningen av fartygen är farten högst ca 4-5 knop.

Per Molanders huvudmän: Miljökonsekvenserna av en inskränkt ansökan är inte utredda.

Sökanden: Talan har inte har inskränkts men det yrkas tillstånd till ”containerdelen” om fullt tillstånd inte ges.

Karin Dunér huvudman: Krossningen har inte redovisats i MKB:n. Krossningen kommer att ske parallellt med anläggandet, ingår i detaljplanen. Riksdagen har fastställt miljömål som bör få betydelse, hav i balans samt levande kust och skärgård.

Båttrafik får inte orsaka betydande störningar. MKB: n brister i alternativredovisning, alternativen går inte att jämföra med huvudalternativet.

Björn Hallengrens huvudmän: Hans huvudmän bestrider verksamhet i området, de bedriver ett båtvarv med 800 platser. Det är inte utrett hur deras verksamhet kommer att påverkas. Hamnen kommer till 80 procent att vara en importhamn. Effekterna av trafiken på omkringliggande områden har inte utretts. Det finns risk för större grumlingsproblem än vad som redovisats. De faktiska ström- och vindförhållandena har inte utretts.

Sture Forsbergs huvudman: NCC: s anläggning är en följdverksamhet som måste beaktas. Den förväntade transport-volymen bygger på spekulation, behovet ifrågasätts. Anläggningen borde i det här läget begränsas. Genom att ta bort kajplats 7-9 skonas omgivningen mer. Den praxis som fanns enligt tidigare vattenlag beträffande den samhällsekonomiska kalkylen är inte tillämplig, mer omsorg måste nu ägnas åt den samhällsekonomiska lämpligheten. Den är endast översiktligt redovisad. Även naturvärden måste beaktas och även indirekt ekonomiska verkningar. Negativa konsekvenser för andra hamnar i landet måste vägas in.

Synpunkter på sökandens slutliga förslag till villkor:

Villkor 1. Länsstyrelsen har anfört att ”i huvudsaklig” bör utgå. – Sökanden har bestritt ändring. Per Molander huvudmän anser att villkoret bör inledas med: ”om inte annat följer av nedanstående villkor ska...”. Sökanden har medgett denna ändring.

Villkor 2. Fiskeriverket har yrkat att muddring inte ska få genomföras 1 april – 30 september, då fiskeleken sätter igång i början av april och produktionen upphör i slutet av september. Catharina Söderbergh anser att perioden bör utvidgas till 30 november eftersom siken leker fram till dess. Karin Dunérs huvudmän anser att det bör stå ”grumlade arbeten” i villkoret. Björn Hallengrens huvudmän anser att perioden bör bestämmas till 1 april – 15 oktober. Sökanden har bestritt ändring.

Villkor 3. Sökanden har anfört att villkoret utformats enligt Fiskeriverkets yttrande i augusti 2009. Länsstyrelsen anser att villkoret bör lyda: ”Vid muddring, utfyllnad eller andra grumlande arbeten, liksom vid hantering av muddringsmassor, avvattningsvatten och miljöfarliga ämnen i övrigt innan eller i direkt anslutning till vattenområdet ska dubbla tätskärmar bestående av flytlänsar och geotextilier användas. Nämda skyddsanordningar får tas bort först sedan allt suspenderande från verksamheten sedimenterat eller avlägsnats ur vattenområdet samt all hantering av muddringsmassor, avvattningsvatten eller miljöfarliga ämnen i övrigt slutförts i direkt anslutning till vattenområdet.” Per Molanders huvudmän vill ha följande tillägg: ”Grumlingskontroll ska ske genom dokumenterad okulär besiktning av vattenmassan utanför grumlingsskyddet. Om grumling iakttas ska turbiditetsmätning utföras i lämpliga punkter utanför grumlingsskyddet. Om turbiditeten vid sådan mätning överstiger viss nivå (**enhet**) för grumlande vattenarbeten ska det grumlande vattenarbetet avbrytas.” Sökanden har bestritt ändring.

Villkor 4. Karin Dunérs huvudmän: Arbetena ska betraktas som buller från industri och därför ska de skarpare industrivillkoren krävas. ”I möjligast mån” bör utgå. Per Molanders huvudmän: Det bör vara samma villkor för anläggning och för drift. Länsstyrelsen: ”I möjligaste mån” bör utgå, det är dock inte rimligt att bedriva byggverksamhet med lägre värden. Sökanden har tillstyrkt länsstyrelsens yrkande och bestritt övriga.

Villkor 5. Sylva Raft har yrkat att tiden bestäms till 08 – 17.

Sökanden har anfört att det uppkommer olika typer av buller vid pålning. Det mest bullrande, stoppslag, kommer att utföras mitt på dagen. Under etapp 1 pålas ca 50 dagar, under etapp 3 ca 200 dagar. Det tillstyrks villkor om att stoppslag endast får slås kl. 12.00 – 14.00 vardagar. Sökanden anser att krossning och sprängning omfattas av ”anläggningsarbeten” och arbeten på land. Om tiden 07 -19 inskränks måste ytterligare dagar att tas i anspråk.

Villkor 6-7. Inga synpunkter.

Villkor 8. Sjöfartsverket: Stockholms sjötrafikområde har ersatts med Ostkustens sjötrafikområde. Björn Hallengrens huvudmän har yrkat att även fritidssjöfarten bör ingå i villkoret. – Sökanden har medgett yrkandet och tillagt att Sjöfartsverket bör bytas ut mot ”vederbörande Sjöfartsmyndighet”.

Villkor 9. Per Molanders huvudmän har yrkat att närboende bör underrättas, t.ex. genom kungörelse i lokaltidningarna. – Sökanden har medgett detta, samt att även Kustbevakningen underrättas. Anmälan ska göras fortlöpande. Skyddsområdesgränsen är inget problem enligt Försvarmakten, gränsen kommer att försvinna.

Villkor 10. Sökanden har tillagt villkoret: ”Kontrollprogrammet ska innehålla uppgift dels om bakgrundsvärden i blivande arbetsområdet beträffande grumling (turbiditet) och om den turbiditet som inte får överskridas vid grumlande arbeten i vattenområde, dels om det avstånd räknat från platsen för grumlande arbeten, vid vilken sökanden ska utföra kontinuerliga turbiditetsmätningar för kontroll av att turbiditeten inte överskrids. Sökanden ska avvakta med påbörjandet av sådana arbeten till dess myndigheterna godkänt kontrollprogrammet samt göra påbörjande- och avslutandeanmälan till myndigheten.” Länsstyrelsen har yrkat att ”6 veckor” ersätts med ”10 veckor”, samt tillägget ”kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan arbeten i vattenområden får påbörjas”. Sökanden har medgett länsstyrelsens yrkande. Per Molanders huvudmän har anfört att acceptabel turbiditet bör bestämmas av domstolen. Sökanden har bestritt yrkandet.

Villkor 11. Fiskeriverket ifrågasätter att en längre period för tippning än för muddring ska beslutas. Det bör vara samma. Bestrids av sökanden.

Villkor 12. Inga synpunkter

Villkor 13. Fiskeriverket har yrkat att täta pråmar bör användas. Sökanden har vidhållit förslaget. Samma utrustning som normalt används kommer att användas. Total täthet kan inte garanteras. Pråmarna kommer att fyllas med 2 800 kbm istället för maxvolymen 3 700 kbm för att undvika spill.

Villkor 14. Sökanden har bestritt Fiskeriverkets förslag till villkor om pumpning under språngskiktet. Det är inte möjligt att pumpa under språngskiktet rent praktiskt på de föreslagna platserna. Dettat går endast att genomföra i lugna områden. Eftersom det inte är några skyddsvärda områden är det inte heller nödvändigt. Dumpningen får inga betydande miljökonsekvenser. Eftersom stora pråmar används blir det färre tippningar. Fiskeriverket har vidhållit sin inställning.

Villkor 15 – 17. Inga synpunkter.

Villkor 18. Sökanden har anfört att villkoret bör ändras på samma sätt som villkor 10, dvs. ”6 veckor” ersätts av ”10 veckor” och ”kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan arbeten i vattenområden får påbörjas” ska läggas till.

Exakt hur uppföljningen av tippningen ska göras är inte klart, stora krav kommer att ställas.

Villkor 19. Per Molander har anfört att frågan bör vara en tillståndsfråga och inte en villkorsfråga. Sökanden har vidhållit förslaget.

Villkor 20. Fråga har uppkommit om produkterna och avfallet ska förvaras under tak, samt vilka åtgärder som ska vidtas vid spill. Karin Dunérs huvudman hänvisar till tillståndet för Ystad hamn, villkor 13, och att villkor 20 bör ha denna lydelse. Kommunen och länsstyrelsen ansluter sig till detta. Per Molanders huvudmän har yrkat följande tillägg: ”I händelse av förorening eller spill ska effektiva motåtgärder omedelbart vidtas”. Sökanden har medgett yrkandena.

Villkor 21. Sökanden har anfört att ”eller” ska ersättas av ”och/eller”. Villkoret gäller inte barlastvattenhantering. Länsstyrelsen har yrkat att sökanden åläggs att utreda om det går att hantera barlastvattnet. Sökanden motsätter sig ansvar för barlastvattenhantering. Det saknas reglering av detta och det finns bara mindre mängder i aktuella båttyper.

Villkor 22. Karin Dunérs huvudman har yrkat att ”i så hög grad som möjligt” utgår. Sture Forsberg har yrkat att armaturer med minimal bländningsrisk ska användas. Sökanden har vidhållit sitt förslag.

Villkor 23. Karin Dunérs huvudman har yrkat att ”efter” ska ersättas med ”i”. Sökanden har medgett ändringen.

Karin Dunérs huvudman har anfört att det bör finnas ett villkor att el-anslutning ska erbjudas. Länsstyrelsen, kommunen och Sture Forsberg har instämmt. Sökanden har uppgett att de fartyg som så önskar ska erbjudas detta. Det omfattas av det allmänna villkoret.

Länsstyrelsen: Länsstyrelsen motsätter sig provotid beträffande buller. Detta bör vara ett slutligt villkor. Angivna nivåer bör vara begränsningsvärden. Dagtid bör räknas från kl. 07. Momentana ljud nattetid får som begränsningsvärde inte överstiga 60 dB(A). Hur kontrollen ska ske ska anges i villkoret. Karin Dunérs huvudman: Riktvärdena för externt industribuller ska följas. Vid slagljud ska riktvärdena skärpas med 5 d(B). Följaktligen ska värdena vara 35 dB(A) dagtid, 30 dB(A) kvällstid och nattetid samt 45 dB(A) momentant. Björn Hallengrens huvudmän har instämt. Även Per Molanders huvudmän har instämt, med tillägget att särskild hänsyn ska tas p.g.a. friluftsliv. Det är inte riktigt att tillämpa värden för befintlig industri. Sökanden har vidhållit förslaget, dock kan riktvärdet för momentana ljud nattetid kan sänkas till 60 dB(A).

Länsstyrelsen har yrkat att dagvattenhanteringen regleras i särskilt villkor och provotid på reningseffekten när de slutliga dammarna är på plats. Sökanden har uppgett att enbart provisoriska dammar kan anordnas p.g.a. utrymmesbrist. Frågan om utformning kan lämpligen delegeras till tillsynsmyndigheten. Två års provotid föreslås. Det kan delegeras till tillsynsmyndigheten att meddela provisoriska villkor i samråd med sökanden.

Sökanden: Villkor om försiktig sprängning har inte ansetts behövligt. Undervattenssprängningarna måste göras kontrollerade. En led för fritidssjöfarten kommer att märkas ut på något sätt. Frågan om hantering av förorenade massor kan delegeras till tillsynsmyndigheten. Sökanden arbetar med differentierade hamnavgifter för att åstadkomma förbättringar. Det finns regelverk hur sprängämnen ska hanteras och förvaras. Arbetsområdet kommer att vara inhägnat och övervakat. Det finns ett omfattande regelverk för farligt gods. Skyddsutredningen som måste göras omfattas av sekretess. Sevesolagstiftningen bedöms inte vara tillämplig.

Fiskeriverket: Angående fiskeavgifter. Det behövs en provotid om minst tre år. Fiskeriverket har uppskattat att det vattenområde som nu är utfyllt var grunt. Fiskeavgiften ska utgå från tidpunkten när arbetena påbörjas. Skadan bestäms genom provtagningar under tiden. Sökanden anför att det är lämpligt att sätta frågan på provotid. Det kan övervägas att avgiften ska erläggas som ett engångsbelopp. Sökanden medger en provotid på tre år från det att etapp ett är klar. Det bör föreskrivas att undersökningar görs i samråd med Fiskeriverket. Sökanden åtar sig att flytta blåstången. Miljöförbättrande åtgärder bör utredas under en provotid.

Per Molanders, Karin Dunérs, Björn Hallengrens och Sture Forsbergs huvudmän har föreslagit att tiden för oförutsedd skada bestäms till 20 år.

Sökanden har godtagit beslutad prövningsavgift om 400 000 kr.

Fiskeriverket har yrkat ersättning för sakkunnigförordnande om 120 400 kr, vilket sökanden har medgett.

Per Molanders huvudmän har anförts: De yrkar att ersättning p.g.a. inverkan på omkringliggande fastigheter sätts på provotid. Sökanden ska i samråd med berörda fastigheter utreda den inverkan som uppkommer och redovisa detta till miljödomstolen. Provotiden ska bestämmas till två år efter utgången av arbetstiden. En provisorisk ersättning uppgående till 25 procent av resp. fastighets taxeringsvärde vid dag för dom ska betalas senast tre månader efter lagakraftvunnen dom.

Sökanden har bestritt. Skador hänförliga till vattenverksamhet kommer inte att uppkomma. Skulle så ändå ske kan de regleras inom ramen för oförutsedd skada.

Per Molanders huvudmän har tillagt: anför i huvudsak följande. Målet är ett blandmål. När det gäller vattenverksamheten är skadedelen en integrerad del i tillåtlighetsprövningen. Vattenverksamheten är en nödvändig förutsättning för den miljöfarliga verksamheten och går inte att mejsla ut. Påverkan på fastighetsvärdet ska prövas i vattenmålet. Skadeprövningen måste avse både anläggande och drift. Den slutliga bedömningen kan inte göras förrän efter lång tid.

Karin Dunérs, Björn Hallengrens, Catharina Söderbergh och Sture Forsbergs huvudmän har instämt i Per Molanders yrkande. Det har även ägarna till Yxlö 3:54 och 3:47 gjort. Kjell Bastlings huvudman har yrkat förskott på ersättning för skada om 5 miljoner kr. Sökanden har bestritt yrkandena. Ersättning p.g.a. miljöfarlig verksamhet kan inte prövas i målet, det framgår t.ex. av miljödomstolens deldom avseende hamnen i Oxelösund, mål nr M 1532-07.

Sökanden har anfört: Sökandens inställning är att Naturvårdsverket inte tagit ställning i målet. Det har gjorts många utredningar om regionens hamnar från Gävle till Norrköping. Man eftersträvar en hamn med Göteborgs standard. I alla hamnprojekt finns betydande miljöproblem. Det är dålig ekonomi att bygga antingen en containerhamn eller en färjehamn. Övriga hamnar är rädda för att tappa trafik. Totalt sett är en hamn i Norvik en vinst för miljön. Det saknas en statlig hamnstrategi i Sverige. Det finns fler terminaler i regionen än vad som redovisats. Fullt utbyggt spår kommer att vara klart 2020. Det finns en obalans mellan export/import i Stockholm. Detta kostar pengar men är svårt att lösa. Stockholm är Sveriges största marknad, det saknas en fullgod hamn nära marknaden och villig investerare finns. Det finns en villig operatör som inte är intresserad av några andra hamnar.

Operatören, Hutchison Ports Holdings, har i skrift, aktbil 375, ingiven vid huvudförhandlingen anfört:

Hutchison Ports Holdings (HPH) bedömning av behovet av containerterminalen vid Norvikudden och ökade containervolymer

Allmänt

HPH är ett bolag i det multinationella konglomeratet Hutchison Whampoa Limited, och är världsledande utvecklare, operatör och investerare i hamnar. HPH äger även ett antal transportrelaterade tjänsteföretag.

HPHs Globala Nätverk

HPH har intressen i totalt 49 hamnar i 25 länder i Asien, Mellanöstern, Afrika, Europa, Nord- och Sydamerika och Australien.

Under 2008 hanterade HPH ungefär 67 miljoner TEU på världsbasis. (En (1) TEU motsvarar en (1) 20-fots container och två (2) TEU motsvarar en (1) 40-fots container).

Den nyligen tillkomna CTF i Stockholm till HPHs globala nätverk av hamnar är strategiskt viktig på lång sikt.

HPHs fokus i Norra Europa

HPH har sin största containrhamnshub i European Container Terminal (ECT) i Rotterdam.

För att förstärka HPHs fokus på miljövänliga transportsätt investerar ECT i tjänster avseende järnvägs- och prämtransporter till Beneluxländernas och Tysklands inland såväl som järnvägsförbindelser till Östra Europa och Italiens norra delar.

Hamn- och terminaloperatörer i Le Havre – Hamburg-området försöker säkerställa fler omlastningscontainers (transshipment) och därmed öka sin nyttjandegrad av sina terminaler. ECT har också inriktat sig på den viktiga omlastningsmarknaden, särskilt till och från den Skandinavisk-Baltiska regionen.

För den Skandinavisk-Baltiska transporten inriktar vi oss på att öka andelen transporter av container som endast sker på vatten genom att länka våra egna terminaler i regionen, ECT och CTF.

Rederier utnyttjar i ökande grad egna större fartyg i traditionella områden för feederfartyg, såsom den Skandinavisk-Baltiska regionen. Små feederfartyg har ersatts av mellanstora feederfartyg och har numera kapacitet överstigande 1 000 TEU och de är längre än 150 meter.

HPHs strategi för Nord Europa

HPHs strategi i norra Europa är att skapa det bästa nätverket av HPH containerterminaler, d.v.s. ECT i Rotterdam, ACT i Amsterdam, GCT i Gdynia och CTF i Stockholm. Dessa effektiva och miljövänliga containerterminaler kommer att erbjuda den bästa servicen till kunder med goda förbindelser till inlandet genom feederfartyg, pråm och järnvägstransport när så är möjligt.

Det Skandinavisk-Baltiska området är viktigt för HPH

Den senaste perioden har den Skandinavisk-Baltiska regionen varit ett av de snabbast växande handelsområdena i världen, även om den nuvarande globala ekonomiska nedgången i världen har påverkat tillväxten. Vi förväntar oss en återgång till tillväxt i regionen i framtiden.

Mälardalen och Stockholmsregionen är väldigt viktig för HPH då regionen förväntas öka i befolkning de kommande åren och kommer att generera en hög andel av Sveriges bruttonationalprodukt.

Nuvarande situation på CTF Stockholm

CTFs hamnanläggning byggdes för många år sedan och är, som hamnar i många andra större europeiska städer, inte idealiskt belägen. Den har inte heller viktiga egenskaper (*se nedan) som krävs för att driva en effektiv modern containerterminal (t.ex. förmåga att hantera den ökande storleken på anlöpande fartyg). Vidare, från ett rederis perspektiv, orsakar passagen genom skärgården och avståndet från

de större farlederna i Östersjön väsentligen ökad transporttid och ökade kostnader (vilket också gäller andra mindre hamnar i regionen).

*)

- § Vattendjupet utmed kajen är endast 9,3 meter
- § Kajlängden är endast 220 meter
- § Kajkranens längdvidd är begränsad (9/10 containers)
- § Området är endast 12 hektar
- § Begränsningar vad avser tillgänglighet till kajplatser (på grund av trängsel med framförallt kryssningsfartyg), och
- § Begränsat område för hantering av containrar

Det skall särskilt noteras att ett flertal mycket stora containerfartyg (Ultra Large Container Ships) för närvarande håller på att byggas vilket kommer att leda till att även de mindre fartygen kommer att öka i storlek.

Stockholms hamnar/HPH – ”Framtiden”

Som en del av sin affärsplan har HPH kommit till slutsatsen att Stockholms Hamns planer på att bygga en modern och effektiv containerterminal vid Nynäshamns hamn, Norvikudden, är ett lämpligt alternativ för att tillgodose dess strategiska plan och behoven i det Skandinavisk-Baltiska området.

Container Terminal Nynäshamns (CTN) utveckling

Såsom redogjort för ovan är CTF inte lämplig för att ta emot de allt större fartygen och man kommer inte heller att kunna hantera det ökande antalet containrar som förväntas de kommande åren inom terminalområdet.

CTN kommer få markant förbättrande egenskaper i jämförelse med CTF, och även i jämförelse med samtliga övriga containerterminaler i regionen

På CTN kommer HPH att planera och driva den mest effektiva och produktiva containerterminalen i den Skandinavisk-Baltiska regionen, med hänsynstagande till miljön och påverkan på intilliggande samhälle.

Den nya terminalens viktigaste egenskaper kommer vara:

- § Vattendjupet utmed hamnen – 16,5 meter
- § Kajlängden – 800 meter
- § Kaj kranens längdvidd – 17 containers
- § Området – ca 30 hektar
- § Obegränsad tillgänglighet till kajplatserna
- § Tillräcklig yta för att anlägga distributionsanläggning
- § Järnvägsterminal som kan hantera en hög andel av inlandstransporter till och från terminalen

Terminalen kommer att byggas och drivas i tre eller fyra faser, varvid utbyggnad endast kommer äga rum om och när behov erfordrar detta.

Terminalen kommer att ha kapacitet att hantera ca 100 000 TEU i fas 1, med förväntad tillväxt i framtiden, där en maximal kapacitet om ca 450 000 TEU kan uppnås.

Möjligheten att bli en mittpunkt för omlastning (transshipmenthub) för Östersjöregionen är inte en viktig faktor vid driftsättningen av CTN. Emellertid anser vi ha möjligheten att i framtiden erövra denna viktiga marknad på CTN och därmed öka nyttjandegraden samt öka effektiviteten i verksamheten. Vidare genererar normal transshipment ett ökat antal anlop vilket ökar affärsverksamheten ytterligare.

Volymökning för CTN

Av den totala volymen containeriserat gods om ca 300 000 TEU (2008) som kom till och från Mälardalen/Stockholmsregionen gick endast 12-15 procent direkt via CTF.

De flesta containers går via omlastningsmittpunkter som Le Havre, Hamburg till Göteborgs Hamnar och sedan via järnväg eller lastbil genom Sverige.

Med HPH som operatör av CTF, är målet att öka den 12-15 procentiga andelen avsevärt de närmsta kommande åren och vi tror att vi genom våra starka förbindelser med de största rederierna världen över kommer vi att lyckas skapa en ytterligare helt vattenburen feederfartygsrutt mellan HPHs hamnar ECT Rotterdam och CTF Stockholm, såväl som bibehålla den nuvarande Hamburg och Bremerhaven ruten.

Våra andra fokusområden är att:

1. Vi vet att en väsentlig del av de korta transporterna mellan norra Spanien, Portugal och Beneluxländerna och Mälardalen/Stockholm går via lastbil (t.ex. via Helsingborg/Malmö). Emellertid, med ECT-CTF förbindelsen förväntar vi oss ett snabbt skifte till fördel för denna vattenled.
2. Vi har förstått från våra rederikunder att de önskar reducera antalet hamnar de vill anlöpa (konsolidering av volym). Vi tror att detta även kommer att gälla den svenska ostkusten och vi anser att CTF/CTN kommer kvarstå som huvudterminalen på Sveriges östkust i framtiden.

Vi har varit i kontakt med samtliga av våra befintliga och potentiella kunder (frakt-rederier/speditörer/feeder operatörer) i Sverige såväl som deras huvudkontor och beskrivit våra planer för att öka volymerna och vi har redan fått stöd (t.ex. den nya vattenförbindelsen mellan ECT i Rotterdam och CTF i Stockholm från augusti 2009).

HPH har noga förberett sig innan man inlett sin verksamhet i Sverige och baserat på vad som anförts ovan är vi övertygade om att de ökade volymerna kommer att uppnås.

Även om det är svårt att förutse anser vi att från en nuvarande volym vid CTF om ca 37 000 TEU, kommer vi gradvis öka volymen trefaldigt (transshipment ej inkluderat) före påbörjandet av den första fasen av verksamheten vid CTN.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har i skrift, aktbil 371, ingiven vid huvudförhandlingen anfört: Föreningen yrkar att sökandens miljökonsekvensbeskrivning inte godkänns och att ansökan i första hand avvisas. I andra hand yrkas att ansökan avslås. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver alltför översiktligt miljöeffekterna av att befintliga hamnar tar hand om de förväntade godsflödena. Sökanden brister därför i att pröva den bästa lokaliseringen ur miljösynpunkt. Under huvudförhandlingen redovisar sökanden istället andra hamnars brister och då ska man komma ihåg att detta görs utifrån sökandens roll som konkurrent till ett par av hamnarna (bl.a. Södertälje hamn). Sökanden har gjort en missbedömning när det gäller rorogodsets start- och slutpunkter. MKB:n har genomgående utgångspunkten att gods som skulle hanteras i Norvik har Stockholmsregionen som dominerande start- och målpunkt. Närheten till konsumenterna nämns som en fördel för lokaliseringen i MKB:n såväl som under huvudförhandlingen. En studie som finns i MKB:ns källförteckning ("Potentiella roro-volymer via Nynäshamn/Norviksudde", BMT mars 2006) visar dock att mål- och upptagningsområdena för rutterna Ventspils/Riga – Nynäshamn sträcker sig hela vägen till Norge och i stor omfattning också till områdena söder om linjen Stockholm-Oslo. Rutten Gdansk-Nynäshamn har ett mål- och upptagningsområde som ligger norr om linjen Stockholm-Oslo. Föreningen menar att denna rapport tydligt visar att det finns andra hamnar som ligger söder om Norvik och norr om Stockholm som med fördel kan ta emot den roro-trafik som kommer Österifrån, både idag och i framtiden.

Väg 225 och boende däromkring kommer att drabbas negativt vid en anläggning av en hamn vid Norvik. Enligt MKB:n för kommunens detaljplan över Norviksudden kommer den tunga trafiken att öka med 31 % på 225:an. Detta är en orimlig konsekvens för denna smala och krokiga väg. Trafikutredningen (WSP 2008-05-31, s.24) konstaterar att gång- och cykeltrafik på vägen inte längre blir lämplig. Någon lösning på denna problematik finns inte idag konstaterades av företagets VD under huvudförhandlingen.

Sökanden har inte visat att en hamn vid Norvik skulle minska de samlade klimatpåverkande utsläppen från det berörda transportarbetet. Hamnen har eventuellt viss

potential att minska transportarbetet när det gäller containrar genom överföring av landtransporter med lastbil till fartyg. Hamnen riskerar dock att öka transportarbetet när det gäller roro-gods då en stor del av godset har mål långt utanför regionen (Norge, Norrland, södra Sverige).

Föreningen konstaterar, med stöd av det ovan anförda, analysen avseende vägtransportarbetet är oacceptabel som beslutsunderlag.

Miljörisikanalysen för farligt gods på väg har allvarliga brister.

- Analysens kriterium för en ”betydande” ökning av antalet transporter är att ökningen blir större än 100 procent. I motsats till sökanden anser föreningen att det krävs en mindre ökning än en fördubbling av farligt gods för att den ska vara betydande. Som jämförelse kan nämnas att inom ramen för en utvärdering av trängselförsöket i Stockholm ansågs en trafikökning på 20 procent på södra länken vara betydande.
- Bedömningen av vad som är acceptabel samhällsrisk är större i risikanalysen jämfört med den gräns för acceptabel risk som föreslås av Räddningsverket. Föreningen menar att inget starkt skäl har redovisats för att välja en hög riskacceptans i det här fallet.
- När det gäller bedömningen av vad som är acceptabel miljörisk konstaterar analysen att det är okänt vad som är acceptabel risk ur miljösynpunkt. Analysen arbetar därför med egna förslag på vad som är gränser för acceptabel risk och på hur olika miljökonsekvenser vid olycka med transporter av farligt gods kan klassificeras. Utifrån dessa förslag drar man slutsatsen att miljörisken är acceptabel på samtliga transportssträckor. Föreningen menar att de här förslagen i alltför stor utsträckning vilar på godtycke för att det ska vara möjligt att dra slutsatser om vad som är acceptabel miljörisk.
- Olycksrisken är större på väg 225 än vad sökanden redovisar vilket gör att risken för transport av farligt gods på vägen bör bedömas högre än vad analysen.

Sökanden bedömer i MKB:n att spårkapaciteten kommer att motsvara det som erfordras för godstransporter till/från hamnen. Anledningen är dock enligt föreningens uppfattning att enbart en mycket liten del av godstransporterna förväntas gå på räls.

Föreningen håller inte med sökanden i deras bedömning att konsekvenserna på naturmiljö och rekreation inte kommer att bli betydande. Norviksområdet ligger i anslutning till en värde-trakt gällande skogsområden med höga naturvärden. I en värde-trakt finns en högre koncentration av nyckelbiotoper med viktiga substrat för vedin-sekter än i övriga landskapet. Dessa värde-trakter är betydelsefulla för att bibehålla en artrik vedinsektsfauna i landskapet som helhet. Norviksområdet, såsom ett område i utkanten av en värde-trakt, har troligen större betydelse som spridningsområde och livsmiljö för rödlistade arter än områden långt från dessa värde-trakter. Detta betyder att Norviksområdets värden inte enkelt kan jämföras med ett allmänt före-kommande av liknande naturmiljöer utan att det just detta område som är väldigt svårt att ersätta.

Vattenområdet i anslutning till den planerade hamnen bedöms ha god ekologisk status med blåstångbälte och ålgräsängar. Blåstångbältet och ålgräsängarna bedöms helt eller till stor del försvinna vid en hamnanläggning. Dessa konsekvenser anser föreningen som allvarliga eftersom dessa båda naturmiljöer har stor betydelse för den biologiska mångfalden i kustvatten. Blåstångbältet och Ålgäsängar fungerar som viktiga skydd och lekplatser för olika fiskarter, men hotas idag av övergödning och exploatering av kusten.

SKRIFTVÄXLING EFTER HUVUDFÖRHANDLINGEN**Sökanden** (aktbil 390)

Naturskyddsföreningens yttrande, aktbil 371, föranleder inga ytterligare kommentarer utöver vad som nedan och tidigare anförts i målet.

TeamLines anlop med containrar till Södertälje har upphört. Rederiet har valt att containrar från dessa fartyg istället transporteras med TeamLines fartyg som anlöper Stockholm. Härigenom är uppenbart att vad som anförts av TeamLines i aktbilaga 358 och som Kammarkollegiet åberopat i målet, numera saknar relevans.

Regeringen har i sin budgetproposition avsatt ytterligare medel till Banverket. De tillkommande medlen kommer Banverket kunna använda för att öka genomförandetakten i större redan pågående investeringar 2009 och 2010. Pågående investeringar där budgeten utökas för 2009 och 2010 är bl.a. kapacitetsförstärkningar på nynäsbanan.

Kammarkollegiet (aktbil 391)

Kammarkollegiet har i sina tidigare yttranden framfört att sökanden inte har visat att dumpningen av avfall i havet kan ske utan olägenhet, framförallt att brister föreligger i den utredning som sökanden har presenterat.

Sökanden har bemött detta genom yttrande från Per Björinger på HIFAB, aktbil 345, bilaga B.

Till bemötande av detta har kollegiet inhämtat kompletterande yttrande från IVL, aktbil 392. Fil Dr Anders Jönsson konstaterar därvid att Per Björinger har missuppfattat ett flertal frågor, att utredningen fortfarande har brister och att dessa brister inte har kompletterats av sökanden.

Kammarkollegiet har tidigare anført att bristerna i utredning innebär att miljödomstolen knappast har ett underlag för att bedöma att dumpningen av avfall kan ske

utan olägenhet för miljön. Enligt kollegiets uppfattning innebär redan risken för utsläpp av fosfor i den känsliga Östersjön att sökanden inte har uppfyllt sin bevisbörda enligt 2 kap. 1 § miljöbalken.

Kammarkollegiet yrkar ersättning för sina rättegångskostnader i målet med sjuttio-tusen (70 000) kr.

Sökanden (393)

Med anledning av Kammarkollegiets yttrande, aktno 391, får sökanden anføra följande.

Beträffande yrkade rättegångskostnader är det sökandens uppfattning att kollegiets talan i målet i huvudsak rört själva hamnverksamheten samt tippning. Då dessa verksamheter är att hänföra till miljöfarlig verksamhet, kan sökanden endast vitsorda drygt 1/3 av yrkat belopp, eller 25 000 kr.

Till bemötande av vad som IVL anført åberopas yttrande från Hifab.

Kammarkollegiet (396)

I det senaste yttrandet påstår Björinger bl.a. att IVL har räknat fel vad gäller mængden fosfor. Detta är ett felaktigt påstående. Kammarkollegiet kan konstatera att Björingers yttrande inte innehåller den ytterligare utredning i form av bättre underlag, simuleringar och känslighetsanalys som Kammarkollegiet har efterfrågat. Kammarkollegiet vidhåller sin tidigare redovisade inställning.

Kammarkollegiet åberopar utredning från IVL, aktno 398.

Eftersom det är sökanden som har bevisbördan enligt 2 kap. 1 § miljöbalken och miljödomstolen valt att inte förordna sakkunnig enligt 22 kap. 12 § miljöbalken att inkomma med yttrande har miljödomstolen att värdera den utredning/bevisning som finns i målet.

Kammarkollegiet åberopar miljödomstolens dom den 21 september 2009 i mål M 4022-09, vars rättsliga resonemang i domskälen tydliggör de mycket höga krav som kan ställas på utredning i frågor om dispens om dumpning av avfall i havet.

Vad gäller den bedömning som ska ske i detta mål kan Kammarkollegiet konstatera att sökanden inte har bidragit till och lagt till grund den bästa tillgängliga kunskapen som finns inom området, utredningen bygger i många delar på muntliga inhämtade uppgifter och därtill gamla referenser.

Det medför också att det finns frågetecken om underlaget, ett exempel är att sökandens utredare räknar med ett visst angivet spill enligt muntlig uppgift från entreprenör.

Sökanden försöker ge intrycket att frågan är klarlagd i forskningen sedan lång tid tillbaka men har inte presenterat underlag som visar detta. Vidare finns inte något scenario om ”worst-case” som kan inträffa. Det är inte heller orimligt att kräva att sökanden utför den simuleringsmodell som Kammarkollegiets sakkunnige har efterfrågat.

Kammarkollegiet har genom ingiven utredning påvisat fel och brister i sökandens utredning. Det finns inte anledning att ifrågasätta kollegiets sakkunnige och nämnda påtalade brister. Sammantaget innebär detta att miljödomstolen måste, i brist på angiven utredning, avslå ansökan eftersom bevisbördan ligger på sökanden och försiktighetsprincipen gäller. Enligt nämnda princip ska det ligga sökanden till last att denne inte har presenterat ett godtagbart underlag.

Resultatet av miljödomstolens prövning kan sålunda inte bli annat än att dumpning av avfall inte kan erhålla sökt dispens.

Kammarkollegiet anser att frågorna i målet rör tillstånd och dispens enligt miljöbalken och att dumpningen är en direkt följd av den mycket omfattande muddringen som behövs för att lokalisera hamnverksamheten till platsen.

DOMSKÄL

Sökanden har erforderlig vattenrättslig rådighet.

Något hinder för miljödomstolen att pröva ansökan med hänvisning till kommunallagen föreligger inte.

Ansökan har ifrågasatts på flera olika grunder, bland andra att ansökan avgränsats till den egna fastigheten, att miljökonsekvensbeskrivningen inte omfattar alla effekter av sökt verksamhet och att den är bristfällig beträffande alternativa lokaliseringar, att det inte visats att lämplig plats valts för sökt verksamhet samt att någon egentlig samhällsekonomisk utredning inte framlagts. Miljödomstolen inleder sin bedömning med att ta upp nyssnämnda ifrågasättanden.

Sökanden har avgränsat ansökan till den egna fastigheten

Det framgår bl.a. av det förslag till detaljplan som har upprättats för fastigheterna Kalvö 1:25,1:11 m.fl. att de fartyg som skall anlöpa den norra delen av hamnen dels passerar sundet mellan Högholmen och Norvikudden, dels ock nyttjar en "vändbassäng" i Norvikfjärden. Vattenområdet i sundet och i "vändbassängen" är delvis beläget inom AB Himmelsös fastighet Himmelsö 1:8.

AB Himmelsö har anfört att, om storhamnen tillåts, så kommer sökanden att bedriva kommersiell verksamhet på AB Himmelsös vattenområde vilket ej kommer att tillåtas.

Sökanden har invänt att Förenta Nationernas havsrättskonvention från 1982 är tillämplig. Konventionen innebär att det föreligger en rätt att fritt färdas över annans vatten. De fartyg som avser att anlöpa hamnen har således en generell rätt att nyttja vattenområde inom Himmelsö 1:8 för passage och vändning.

Norvikudden avses bli en allmän hamn. I samband härmed planeras området för den allmänna hamnen i Nynäshamn att utvidgas till att även omfatta vattenområdena kring Norvikudden.

Sökanden har vidare invänt att ”vändbassängen” inte ingår i sökt verksamhet. Sökandens verksamhet äger rum på den egna fastigheten Kalvö 1:25. Sökanden har avgränsat hamnområdet till den egna fastigheten. Denna avgränsning har också gjorts i detaljplaneförslaget. Det är fartyg som ska angöra de norra kajplatserna 8 och 9 som trafikerar ”vändbassängen”. Fartygstrafiken till och från hamnen utgör följdföretag som ska tas inom ramen för tillståndsprövningen av hamnen som ett led i att bedöma tillåtligheten av detsamma.

AB Himmelsö har tillagt bl.a. Av ansökan framgår att passagen mellan Norvikud-den och Högholmen endast medger envägstrafik och att antalet Ro-ro fartyg som anlöper till kajlägena 8 och 9 kommer att uppgå till 36 stycken per vecka. Mot bakgrund härav torde det ligga i sakens natur att möjligheten att disponera vändbassängen som vänt-, vänd- och manöverområde utgör en förutsättning för en rationell drift av kajlägena 8 och 9. I vart fall bör utgångspunkten rimligen vara att de Ro-ro fartyg som disponerar vändbassängen gör det på anvisning av sökanden och som ett led i hamnens trafiklogistik.

Miljödomstolens bedömning.

Att fartygen kan ha rätt att fritt färdas över annans vattenområde är inte det saken här handlar om. Istället handlar det dels om frågan om sökanden har rätt att kommersiellt utnyttja annans fastighet, dels ock frågan om vilket vattenområde som naturligen hör till hamnområdet och således utgör hamnens verksamhetsområde.

Miljödomstolen delar AB Himmelsös uppfattning att möjligheten att disponera vändbassängen som vänt-, vänd och manöverutrymme utgör en förutsättning för en rationell drift av kajlägena 8 och 9. För domstolen framstår det som klart att ”vändbassängen” därmed utgör en del av det vattenområde som hör till hamnområdet och således ingår i hamnens verksamhetsområde. Detta innebär samtidigt ett kommersiellt nyttjande av AB Himmelsös fastighet. Sökanden har bestämt vidhållit att tillstånd inte söks för verksamhet i ”vändbassängen”. Sökanden har därmed alltså inte sökt tillstånd till all den verksamhet som avses bedrivas. Redan på grund härav kan

tillstånd inte ges för kajlägena 8 och 9. Vad sökanden anført om att hamnen kan komma att förklaras som allmän hamn kan inte föranleda annan bedömning. Inte heller är det lämpligt att miljödomstolen skulle ge föreskrifter om färdväg för fartyg som ska angöra kajlägena 8 och 9. Som Sjöfartsverket anført måste fartygen ha möjlighet att manövrera som de finner lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Sökanden har för fall av denna utgång beträffande kajlägena 8 och 9 ansökt om tillstånd till de övriga kajlägena.

Det kan ses som tveksamt om sökandens miljökonsekvensbeskrivning uppfyller miljöbalkens krav både vad avser beskrivning av effekter och alternativa lokaliseringar och att den därför inte kan godkännas. Miljödomstolen anser dock att den kan med beaktande av de kompletteringar sökanden gjort samt de utredningar som Fiskeriverket, Kammarkollegiet och andra bibringat miljödomstolen kunna gå vidare och pröva målet i sak.

Har sökanden valt lämplig plats för sökt verksamhet

Miljödomstolen anmärker inledningsvis att det inte kan råda någon tvekan om att sökta verksamheten har en mycket stor omfattning och innebär stora ingrepp i naturen med betydande konsekvenser för miljön.

Sökanden har valt att begränsa de alternativa lokaliseringarna till befintliga hamnar, nämligen Gävle, Västerås/Köping, Kapellskär, Stockholm, Södertälje, Oxelösund, Norrköping och Göteborg och anført att sökanden inte har möjlighet att lokalisera en ny hamn till ett område som har en annan ägare. Sökanden har mycket kortfattat avfärdat dessa alternativ. T.ex. genom att en del av hamnarna inte kan ta emot tillräckligt stora fartyg. Sökanden har inte heller gjort någon närmare jämförelse mellan Norvik och t.ex. hamnarna i Norrköping och Oxelösund vad avser direkta och indirekta konsekvenser trots att dessa hamnar har utbyggd järnväg och motorväg. Vidare har Södertälje hamn i yttrande angivit att hamnen har den kapacitet som krävs för att klara de containervolymer som sökanden angett.

Sökanden har ifrågasatt att Södertälje har denna kapacitet och bl.a. anfört att de framtida fartygsstorlekarna kommer att kräva omfattande ombyggnader och breddning och fördjupning av farleden in till Södertälje (Detta anser inte Södertälje hamn) och att miljökonsekvenserna av detta inte är kända. Sökanden har dock inte själv funnit anledning till att redovisa dessa konsekvenser och göra en jämförelse mellan Södertälje hamn och Norvik.

Miljödomstolen delar länsstyrelsen och andras uppfattning att det i bolagets ansökningshandlingar saknas redovisning om vart godsmängderna ska efter att de lossats i hamnen, inte heller varifrån de kommer på land till hamnen.

Flera remissmyndigheter, föreningar och sakägare har som framgår av redovisningen av synpunkter i denna dom inkommit med invändningar mot ansökan i denna del. De har vidare gett in utredningar, bl.a. från Banverket vad gäller järnvägstrafiken och från WSP Samhällsbyggnad vad gäller vägtrafiken. Utredningar visar en annan bild än den sökanden gjort gällande. De ger inte stöd för sökandens påståenden att hamnen kommer att få goda väg- och järnvägsförbindelser, bl.a. är frågan om tung trafik på väg 225 ej lösta.

I ett remissyttrande till Stadsledningskontoret 2005 har Finnlines/Teamlines bl.a. anfört att Norvik är ett högriskprojekt, att resurserna bör samlas till Södertälje samt att Norvik är ett överdimensionerat projekt utan både kommersiell och industriell förankring bland Sveriges export- och importindustri. Detta har sökanden endast bemött med att Finnlines/Teamlines inte längre står för sitt remissyttrande. Sökanden har med vissa undantag valt att bemöta synpunkter och utredningar ingivna av motparterna mycket svävande eller inte alls.

Det är sökanden som har att visa att platsen som valts är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken.

Den utredning som sålunda förlagts miljödomstolen talar med mer styrka för att det finns alternativa platser som innebär mindre intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön än Norviksudden.

Enligt 11 kap. 6 § miljöbalken får en vattenverksamhet endast bedrivas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Sökanden har gjort allmänna uttalanden om att Norvik ligger i en tillväxtsregion. Någon mera preciserad samhällsekonomisk analys har inte delgetts domstolen. Att sökanden själv och operatören kommit fram till att verksamheten skulle vara lönsamt är inte tillräckligt.

Ansökan ska därför i sin helhet avslås.

Vid denna utgång faller frågor om dispens för dumpning och skadereglering m.m.

Rättegångskostnader

Fiskeriverket har yrkat ersättning för rättegångskostnader med sammanlagt 120 400 kr exklusive mervärdesskatt. Sökanden har medgett beloppet.

Kammarkollegiet har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i målet med sjuttiotusen (70 000) kr.

Beträffande yrkade rättegångskostnader är det sökandens uppfattning att kollegiets talan i målet i huvudsak rört själva hamnverksamheten samt tippning. Då dessa verksamheter är att hänföra till miljöfarlig verksamhet, kan sökanden endast vitsorda drygt 1/3 av yrkat belopp, eller 25 000 kr.

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 100 000 kr avseende arbete. Sökanden har medgett beloppet.

Per Molanders huvudmän har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 603 947 kr varav 601 440 kr avser ombudsarvode. Vidare avser 585 kr av beloppet huvudmäns egen inställelse varav 150 kr belöper på vardera Bertil Larsson och Birgit Larsson medan 285 kr belöper på Gurli Hamilton. Sökanden har bestritt att huvudmännen är att betrakta som sakägare avseende vattenverksamheten. Hälften av beloppen för respektive huvudman vitsordas som skäligen i och för sig. Yrkad ersättning för utlägg vitsordas.

Karin Duners huvudman har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 506 338 kr varav 402 500 kr avser ombudsarvode. Sökanden har bestritt att huvudmannen drabbas av vattenverksamheten. Hälften av beloppet vitsordas såsom skäligt i och för sig. Hälften av beloppet för Structors rapport vitsordas såsom skäligt i och för sig.

Björn Hallengrens huvudmän har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 955 562 kr varav 821 562 kr avser ombudsarvode. Sökanden har bestritt att huvudmännen drabbas av vattenverksamheten. Halva beloppet vitsordas såsom skäligt i och för sig.

Sture Forsbergs huvudman har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 166 688 kr varav 160 251 kr avser ombudsarvode. Sökanden har bestritt att huvudmännen drabbas av vattenverksamheten. Halva beloppet vitsordas såsom skäligt i och för sig.

Kjell Bastlings huvudman har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 152 500 kr. Sökanden har bestritt att huvudmannen drabbas av vattenverksamheten. Halva beloppet vitsordas såsom skäligt i och för sig. Kostnaden för värderingsintyget bestrids.

Hans Åhlund har yrkat ersättning för sin inställelse med 6 000 kr avseende förlorad arbetsinkomst. Sökanden har medgett yrkandet.

Sylvia Raft har yrkat ersättning för sin inställelse med 5 000 kr avseende förlorad arbetsinkomst. Sökanden har medgett yrkandet.

Miljödomstolens bedömning.

De medgivna ersättningskraven ska dömas ut.

Argumentationen i detta mål avser i stort sett helt frågan om sökanden ska få tillstånd eller inte att bygga en ny hamn (frågor om avgränsning av talan, lokalisering, samhällsekonomi m.m.). Ansökan innefattar vattenverksamhet. Det förhållandet att målet även omfattar miljöfarlig verksamhet ska inte försätta sakägarna i sämre läge. Huruvida de argument som myndigheter och sakägare anfört för att tillstånd inte ska lämnas är att hänföra till påverkan som har sin grund i vattenbyggnad eller miljöfarlig verksamhet eller inte någon av dessa kategorier anser miljödomstolen således inte vara relevant för sökandens skyldighet att ersätta motparternas rättegångskostnader i detta mål. Det har inte framkommit något som ger miljödomstolen anledning att ändra sin tidigare bedömning av sakägarkretsen med avseende på vattenverksamheten. Yrkade belopp är skäliga och ska dömas ut. Påverkan på Kjell Bastlings huvudmans fastighet skulle ha skadereglerats i detta mål om tillstånd givits. Huvudmannen ska därför ha ersättning för sitt värdeintyg.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga

Överklagande skall ges in till Nacka Tingsrätt, miljödomstolen, senast den 4 januari 2010 och vara ställt till Svea hovrätt, Miljööverdomstolen. Prövningstillstånd krävs.

Bjarne Karlsson

Bengt Jonsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bjarne Karlsson och miljørådet Bengt Jonsson samt de sakkunniga ledamöterna Dan Björklund och Yvonne Ek-lund. Enhälligt.



ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE - DOM I MILJÖMÅL

Den som vill överklaga miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Svea Hovrätt, Miljööverdomstolen.

Överklagandet ska ha kommit in till miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till miljödomstolen och det måste ha kommit in till miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. **Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.**

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Miljööverdomstolen meddelar **prövningstillstånd**. Miljööverdomstolen lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

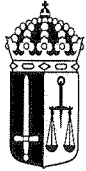
Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om

1. den dom som överklagas med angivande av miljödomstolens namn samt dag och nummer för domen,
2. parternas namn och hemvist och om möjligt deras postadresser, yrken, personnummer och telefonnummer, varvid parterna benämns klagande respektive motpart,
3. den ändring av miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
4. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende miljödomstolens dom enligt klagandens mening är oriktig,
5. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud. Om klaganden anlitar ombud ska ombudet sända in fullmakt i original samt uppgive namn, adress och telefonnummer.

Till överklagandet ska bifogas lika många kopior av skrivelsen som det finns motparter i målet. Har inte klaganden bifogat tillräckligt antal kopior, framställs de kopior som behövs på klagandens bekostnad.

Ytterligare upplysningar lämnas av miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.



SVEA HOVRÄTT
Miljööverdomstolen

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Den som vill överklaga Miljööverdomstolens avgörande ska göra detta genom att skriva till Högsta domstolen.

Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas **till Svea hovrätt Miljööverdomstolen**.

Den ska ha kommit in till Miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av det överklagade avgörandet.

Det krävs **prövningstillstånd** för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningstillstånd endast

1. om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen
2. om det finns synnerliga skäl till en prövning, såsom att det finns grund för resning eller att domvilla förekommit eller att målets utgång i Miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (Miljööverdomstolens avdelning samt dag och nummer för avgörandet),
3. den ändring i avgörandet som klaganden yrkar,
4. varför klaganden anser att avgörandet ska ändras,
5. de omständigheter som klaganden åberopar till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas,
6. de bevis som klaganden åberopar och vad han vill styrka med varje bevis.