

Stockholm 2009-06-24

Länsstyrelsen i Stockholms län
Juridiska enheten
Box 220 67
104 22 STOCKHOLM

Överklagande av Nynäshamns kommunstyrelses och kommunfullmäktiges beslut kring antagandet av Detaljplanen för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Kalvö 1:25, 1:11 m fl i Nynäshamns kommun

Överklagandet är framtaget i samarbete mellan Naturskyddsföreningen i Nynäshamn och Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

Yrkande:

Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nynäshamn (föreningarna) överklagar härmed antagen detaljplan för Norvik. Beslut 2009-06-10 Kf § 109.

Föreningarna yrkar att länsstyrelsen upphäver Nynäshamn kommuns beslut att anta detaljplanen. Detaljplanen vilar på ett bristfälligt underlag och bör alltså underkännas av länsstyrelsen.

Föreningarna ansöker även om anstånd till den 31 augusti 2009 för att få möjlighet att närmare utveckla nedanstående skäl för överklagandet.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att detaljplanen bör underkännas av länsstyrelsen pga. att

- det finns allvarliga brister i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och i detaljplanen,
- MKB:n är oacceptabel som beslutsunderlag eftersom det inte tydligt framgår om olika delar av MKB:n bygger på samma förutsättningar gällande konsekvenserna för vägtrafiken,
- miljökonsekvensbeskrivningen och detaljplanen brister i att mer i detalj beskriva konsekvenserna av ökade trafikflöden på väg och järnväg,
- utredningar av alternativa hamnlokaliseringars miljöpåverkan är bristfälliga,
- det finns ingen grund för att bedöma påverkan på rekreation och friluftsliv inom riksintresset Kust och skärgård som begränsad.

Nedan följer de skäl på vilka Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nynäshamn stöder sitt yrkande.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Hemsida
www.stockholm.snf.se

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

Transporter från och till Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn

Enligt detaljplanen avses hamnen fungera för container-, lastbils- och järnvägstransporter till och från Stockholms- och Mälardalsregionen. Vi menar att detta är en missvisande beskrivning, eftersom det i praktiken är omöjligt att avvisa godstransporter från hamnen som har andra start- och målpunkter. Därför borde MKB:n uppvisat olika scenarier för fördelning av start- och målpunkter. Särskilt för ro-ro-godset är det orealistiskt att merparten av godset kommer att ha start- och målpunkter i Stockholm med omnejd. Detta indikeras av en rapport från BMT Transport Solutions GmbH¹, som visar vilka start-/målpunkter godset från dagens ro-ro-transporter till Nynäshamn beräknas ha (BMT Transport Solutions GmbH. Potential RoRo-volumes via Port of Nynäshamn/Norvikudde. Final report 15 March 2006).

Mål- och upptagningsområden för rutterna Ventspils resp. Riga – Nynäshamn sträcker sig hela vägen till Norge och i stor omfattning till områdena söder om linjen Stockholm-Oslo. Enbart ruten Gdansk-Nynäshamn har ett mål- och upptagningsområde som ligger norr om linjen Stockholm-Oslo.

Föreningen menar att rapporten visar tydligt att det finns andra hamnar i Sverige som ligger söder eller norr om Norvik som med fördel kunde ta emot den ro-ro-trafik som kommer österifrån, både idag och i framtiden. Norvik däremot kan knappast anses vara en optimal lokalisering för ro-ro-transporter till Sverige och effekten kommer att bli många tunga transporter via väg 225 för att komma genom länet och vidare söder-, väster- eller norrut.

Enligt MKB:n (s. 21) kommer 31 % av den tunga trafiken att färdas på väg 225 och 69 % på väg 73. För den smala och krokiga väg 225 innebär den starka ökningen av tung trafik orimliga konsekvenser. Trafikutredningen (WSP 2008-05-31, s. 24) konstaterar att gång- och cykeltrafik på väg 225 inte längre blir lämplig. Därför föreslås en rad åtgärder som skulle kunna mildra de negativa konsekvenserna av den ökade tunga trafiken. Något ansvar för att faktiskt genomföra dessa åtgärder definieras dock inte och det konstateras i MKB:n att alla föreslagna åtgärder påverkar vägens anpassning till det omgivande landskapet. Därför föreslås även sätt för att begränsa flödet av tung trafik längs väg 225, vilka alla dock bedöms som svårgenomförbara (MKB, s. 21). Vi konstaterar att eftersom det inte verkar finnas någon lösning på den här problematiken blir den antagna detaljplanen oacceptabel. Vidare är det trots tillägg i slutversionen av MKB:n fortfarande oklart om MKB:ns riskanalys vilar på samma förutsättningar som resten av MKB:n beträffande vägtrafiken. Informationen i det e-postmeddelande som citeras i MKB:n (s. 57) är alltför rudimentär för att klargöra detta.

Övrigt

Konsekvenser på naturmiljö och rekreation

Insektsinventeringen av Norviksområdet visade att området har mycket höga entomologiska värden (s. 30 i MKB). MKB:n bedömer dock att konsekvenserna av en förstörelse av dessa naturmiljöer inte är betydande i ett vidare kommunalt eller regionalt perspektiv eftersom naturbarrskogar och gammal tallskog med förutsättningar att hysa hotade och sårbara arter är relativt vanliga inom Stockholms kust och skärgård (s. 31). Vi ifrågasätter denna bedömning i synnerhet som insektsinventeringen (s. 3 i bilaga 3. Inventering av vedlevande insekter i 12 skogsområden i Norvik 2006, till hamnbolagets MKB:ns bilaga 3a) konstaterar följande:

1. Norviksområdet ligger i anslutning till en värdetrakt när det gäller skogsområden med höga naturvärden, både med avseende på både barrträd och lövträd.

2. I en värdetrakt finns en högre koncentration av nyckelbiotoper med viktiga substrat för vedinsekter än i övriga landskapet. Dessa värdetrakter är betydelsefulla för att bibehålla en artrik vedinsektsfauna i landskapet som helhet.
3. Norviksområdet, såsom ett område i utkanten av en värdetrakt när det gäller skogsområden med höga naturvärden, har troligen större betydelse som spridningsområde och livsmiljö för rödlistade arter än områden långt ifrån dessa värdetrakter.

Det betyder att Norviksområdets värden inte enkelt kan jämföras med ett allmänt förekommande av liknande naturmiljöer utan att det är 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. Ålgräsängarna bedöms i MKBs försvinna permanent redan under byggnadsskedet och blåstångbältet bedöms i stor utsträckning försvinna om hamnen tas i drift. Dessa konsekvenser anser föreningen som allvarliga eftersom både blåstång och ålgräsängar har stort värde för den biologiska mångfalden i kustvattnen. De fungerar bl.a. som skydd och lekplats åt olika fiskarter men hotas idag av övergödning och exploatering av kusten. Pga. deras betydelse för den biologiska mångfalden och därmed ekosystemets funktion är det ytterst tveksamt om deras försvinnande till följd av vatten- och hamnverksamheten är acceptabelt.

Fartyg kan komma att tömma ballastvatten nära Norviksområdet vilket ökar risken att främmande arter introduceras till östra Sverige. MKB:n (s. 44) bedömer att bl.a. det faktum att fartygen främst kommer från andra delar av Östersjön gör att risken för nya främmande arter är liten. Med tanke på att vissa främmande arter kommer genom östeuropeiska floder till Östersjön, dvs. österifrån och att andra främmande arter redan har etablerats i södra Östersjöområdet anser vi det felaktigt att risken bedöms som liten.

Föreningarna hävdar att hamnen kommer att få negativa konsekvenser på fritidsbåtlivet i och med att hamnen kommer att utgöra ett stort hinder för deras aktivitet.

MKB:n har fortfarande inte analyserat konsekvenserna för det rörliga friluftslivet till sjöss och det finns därför ingen grund för att bedöma påverkan på rekreation och friluftsliv inom riksintresset Kust och skärgård som begränsad (MKB s. 3).

Klimatpåverkan

För att bedöma klimatpåverkan är det otillräckligt att utgå från transportsträckor till de stora godsterminalerna i Stockholm (s. 5, MKB). Godset från och till Norvik skulle endast delvis ha Stockholm som start- och målpunkt och för övrigt ligger Södertälje hamn nära Stockholms godsterminaler.

I syfte att få fram mer data som kan hjälpa till att avgöra om Norvik/Nynäshamn är den bästa lokaliseringen för en framtida storhamn, avseende koldioxidutsläpp och klimatpåverkan av de framtida transportflödena, har Naturskyddsföreningen i Stockholms län tagit fram rapporten "Koldioxidutsläpp från olika typr transporter". Rapporten jämför koldioxidutsläpp för ett antal olika typr transporter med fartyg (container resp roro), lastbil respektive tåg mellan olika start- och målpunkter (se överklagandets bil. 1). Att minskade utsläpp av växthusgaser skulle kunna vara mer betydelsefullt för att bevara biologisk mångfald inom regionen än att bevara ett särskilt värdefullt område (s. 5, MKB) är en ren spekulering och MKB:n har för övrigt inte

visat att den planerade hamnen och verksamheterna leder till minskade utsläpp av växthusgaser.

Att avlastning från mer störda områden kan medföra att antalet bullerstörda individer totalt sett blir färre (s. 5, MKB) är också en ren spekulatio n och visas inte av MKB:n.

Vi menar att området med fördel kan användas för andra verksamheter än de som den antagna detaljplanen gäller, exempelvis för andra marina verksamheter än en ny container- och ro/ro-hamn.

Alternativa lokaliseringar

Naturskyddsföreningen kritiserade i sitt yttrande 2007 att utredningen av alternativa hamnlokaliseringars miljöpåverkan var bristfällig. Kommunen upprepar i föreliggande MKB enbart sitt tidigare resonemang att prövning av olika alternativa lokaliseringar bör hanteras i tillståndsärendet, dvs inom ramen för hamnens tillståndsprövning i Miljödomstolen. Naturskyddsföreningen har i sitt yttrande till Miljödomstolen 2007-06-29 dock ansett att hamnbolagets slutliga MKB inte lever upp till de krav som miljöbalken ställer (enl. förarbetena till Miljöbalken, prop 1997/98:45 s. 291). Eftersom Stockholms hamnar bara väldigt översiktligt motiverar lokalisering valet hade det varit bra om kommunen i detaljplanens MKB hade beskrivit varför Norvik är det bästa alternativet för en framtida container- och ro-ro-hamn som kommer att hantera gods med mål och startpunkter i stora delar av Sverige och även på kontinenten. För en detaljerad redogörelse av våra argument hänvisar vi till vårt tidigare yttrande 2007-03-26.

.....
Mårten Wallberg, ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län

.....
Tore Söderqvist, ordförande Naturskyddsföreningen i Nynäshamn