

Nynäshamns Naturskyddsföreningen
c/o Söderqvist
Norr Källsta 15
148 96 Sorunda

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Norvik

Detta är ett svar på en förfrågan från Naturskyddsföreningen i Nynäshamn om att ge synpunkter på detaljplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inför hamnetablering på Norviksudden i Nynäshamn. MKB-centrums roll har tolkats som att bedöma huruvida miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen fyller sitt syfte som beslutsunderlag inför beslut om antagande av detaljplanen. Eftersom MKB-centrum inte har någon djupare kunskap om förutsättningarna på platsen kan inte någon bedömning göras av lämpligheter i att använda planområdet för hamn eller om förutsägelseerna av konsekvenser på platsen är rimliga. Som underlag för synpunkterna har funnits: *Detaljplan för Norvik, Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan för Norvik, Miljökonsekvensbeskrivning för anläggande och drift av hamn på Stockholm-Nynäshamn Norviksudden, Planprogram för detaljplan för Norvik, samrådsredogörelse för programsamråd, diverse artiklar i Dagens Nyheter och Nynäshamns Posten, remissvar från Regionplane- och trafiknämnden över förslag till Hamnstrategi för Stockholm, information på Stockholm hamns och Stockholm stads hemsidor.* Jag som granskat har bakgrund som landskapsarkitekt och arbetar med MKB och planering vid MKB-centrum SLU sedan fem år tillbaka.

Syftet med miljöbedömning

En miljökonsekvensbeskrivning för en detaljplan har till syfte att vara underlag för beslutet om en viss föreslagen markanvändning är lämplig inom ett aktuellt planområde eller ej. Den syftar också till att göra det möjligt för de som berörs av planen, och även allmänheten i övrigt, att förstå planeringsprocessen; varför planen blivit som den blivit och vilka konsekvenser den får om den genomförs, samt att kunna påverka planeringen. Det övergripande syftet utöver de andra är förstås att bidra till hållbar utveckling och miljöanpassning av planer som utarbetas.

Det framgår att Nynäshamns kommun gjort bedömningen att detaljplanen för Norvik kan antas medföra betydande miljöpåverkan och därför ska miljöbedömas enligt miljöbalkens regler. Eftersom detaljplanen omfattar industri faller den då under reglerna i Plan- och bygglagens 5 kap 18 §. Den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas ska därför omfattas av både de krav som ställs på en "plan-MKB" enligt miljöbalkens 11-18 §§ och på en "projekt-MKB" enligt miljöbalkens 6-8 §§.

Hamn på Norviksudden i ett större perspektiv

Förutsättningarna i den här planprocessen är speciella eftersom avgörandet om planen är en del i ett större beslut på strategisk nivå, som handlar om mycket mer än förutsättningarna för att bygga ut hamnverksamhet inom planområdet. Avgörandet att

Norvik bedömts vara en lämplig plats för en storskalig hamn har gjorts av (åtminstone) Stockholm Hamn AB och av Stockholms stad som äger Stockholm hamn. Detta har bland annat uttryckts i form av Stockholm hamnars vision för 2015 och Stockholms hamnstrategi. Inget av dessa dokument har (så vitt jag kan förstå) någon utredning av vilka miljökonsekvenser en hamnetablering vid Norvik skulle innebära jämfört med andra tänkbara alternativ. Inte heller i den fördjupning av översiktsplanen som föregått detaljplanen eller miljökonsekvensbeskrivningen till miljöprövningen av hamnverksamheten har man samlat tittat på miljökonsekvenserna av en etablering i Norvik i förhållande till miljökonsekvenser av andra tänkbara alternativ. Ett rättvisande underlag för att bedöma lämpligheten ur miljösynpunkt i att använda planområdet för en hamn saknas alltså.

Tänkbara utfall av planen

En annan brist i miljökonsekvensbeskrivningen är att beskrivning av konsekvenser av olika tänkbara utfall av planen saknas. Konsekvenserna beskrivs utifrån scenariot att hamnen byggs ut till fullo och att de standardökningar som behövs på väg 73 och Nynäsbanan som är planerade kommer till stånd. Andra utfall av planen konsekvensbedöms inte. Enligt Regionplane- och trafiknämndens yttrande över hamnstrategin för Stockholm är Norviks funktion som containerhamn är ”mycket svårbedömd”. Det medför ett behov av att bedöma konsekvenserna av om planen inte nyttjas fullt ut. Vilka konsekvenser skulle det innebära om Nynäsbanan inte byggs ut enligt planerna? Vad skulle det medföra i form av ökad miljöbelastning från lastbilstrafik och störningar för pendeltågstrafiken? Vilka konsekvenser skulle det innebära om det visar sig att intresset att utnyttja hamnen har överskattats? Skulle det visa sig att man då investerat i infrastruktur till höga kostnader såväl i pengar som i miljövärden i onödan? För att utgöra ett fullgott beslutsunderlag skulle konsekvensbeskrivningen behöva beskriva tänkbara konsekvenser av olika scenarier för genomförande av Norviksplanen.

Alternativbeskrivning

I miljökonsekvensbeskrivningen för hamnverksamheten finns ett kort resonemang inledningsvis kring alternativa lokaliseringar. I miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen hänvisas till detta resonemang. Kapellskär avfärdas med att man ”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. Ur miljösynpunkt vore det dock intressant att se vad konsekvenserna av att använda befintliga hamnar är. Särskilt anmärkningsvärt är att man avfärdar Norrköping och Oxelösund 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 MKB:n.

Alternativ omfattning av utbyggnaden beskrivs inte, trots att det enligt Regionplane- och trafiknämndens bedömning finns stora osäkerheter i uppskattningen av hamnens nyttjande och att en mindre utbyggnad därför kan vara ett realistiskt alternativ. Innebär en mindre utbyggnad av hamnen att drivkraften att bygga ut väg- och järnvägsförbindelser minskar?

Möjliga utformningsalternativ inom området skulle också kunna tas upp tydligare. I Regionplane- och trafiknämndens nämns att det kan finnas ett behov av mellanlagringsplats för import av biobränsle. Förutsättningar för och konsekvenser av det skulle kunna beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Möjligheter till alternativ disposition av området skulle också kunna beskrivas tydligare.

Nollalternativ beskrivs lika kort och utan att konsekvenserna av detta jämförs med konsekvenserna av huvudalternativet. I nollalternativet antar man att andra hamnar kan komma att utnyttjas mer än idag, med eventuella expansionsbehov som följd. Utan underbyggande resonemang påstås att de utbyggnader som kan krävas i andra hamnar troligen medför ingrepp som kan vara större än i Norvik. Det hade behövts en mer långtgående analys av konsekvenserna av dessa tänkta utbyggnader i jämförelse med konsekvenserna vid Norvik.

Följdexploateringar

I miljökonsekvensbeskrivningen framstår det också som att i princip all trafik från Norvik har sin målpunkt i Mälardalen. Samtidigt framkommer, i bland annat den fördjupade översiktsplanen för Nynäshamns tätort, att en anslutning mellan Norvik och E4 (den sk. E4-Syd) på längre sikt är en förutsättning för planen. Idag finns mycket dåliga förutsättningar för en sådan transportväg av godset och att lösa denna förbindelse är i sig ett företag med potentiellt stora miljökonsekvenser. En sådan följdexploatering utreds inte i miljökonsekvensbeskrivningen och än mindre effekterna av den.

Andra möjliga följdexploateringar är att tätorten kan tänkas växa pga hamnetableringen och vad det innebär av exempelvis ökade transporter på samma väg- och järnvägsförbindelser som hamnverksamheten belastar. En annan följd kan vara att efterfrågan på mark för verksamheter kopplade till hamnen blir större än vad som finns avsatt i planen. Det bör finnas ett resonemang kring hur det kan lösas och vilka konsekvenser det kan få, exempelvis för tillgången på närreklamationsområden i norra Nynäshamn på lång sikt.

Indirekta effekter

Indirekta effekter framkommer inte heller i någon större utsträckning. Det framgår att utbyggnaden av väg 73 medför förutsättningar för nya verksamheter inte bara i Nynäs utan längs hela vägsträckan. Hamnetableringen innebär tillsammans med utbyggnaden av väg 259 till motorvägsstandard nya utvecklingsmöjligheter för Södertörn. De kumulativa effekterna av detta framkommer inte, men undantag av ett kort resonemang kring ökat buller. Långtgående resonemang kring detta är kanske inte rimligt att begära av miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen, men samtidigt är det de sammanlagda

effekterna av vad planen faktisk kan innebära som är relevanta för att kunna ta ett bra beslut om lämpligheten i att använda Norvik för en hamnetablering.

Förutsägelser

Det finns också förutsägelser i miljökonsekvensbeskrivningen som kan diskuteras. En av de viktigaste lokala effekterna av planen är att närreklamationsområden för boende i norr Nynäshamn försvinner. Alhagen har därför beskrivits som ett viktigt område att värna som rekreativ mark. En åtgärd för detta är att spara en vegetationsridå för att minska planområdets visuella påverkan på Alhagen. Det framgår dock att grundvattenförhållandena på hållmarkerna riskerar att bli så förändrade att den hel av den befintliga vegetationen riskerar att dö ut. Effekterna för friluftslivet i Alhagen av att den tilltänka vegetationsridån kanske inte kommer att finnas framkommer inte.

Förslag till uppföljning

I en miljökonsekvensbeskrivning för en plan finns krav på att redovisa förslag till uppföljning av den betydande negativa miljöpåverkan. Förhoppningsvis kommer det att utarbetas i ett senare skede i planarbetet, men det hade varit bra för möjligheterna till insyn i processen om förslag till uppföljning funnits redan inför samrådet.

Samrådsparterna kan ju ha kunskap som är viktig inför uppföljningen. När det gäller naturvärden inom planområdet har Naturskyddsföreningen förmodligen kunskap som är viktigt för kommunen. Uppföljningen syftar till att se om förutsägelserna i miljökonsekvensbeskrivningen stämde eller om ytterligare åtgärder behöver vidtas för att minska den negativa miljöpåverkan. Eftersom det är den *betydande* negativa miljöpåverkan som ska följas upp behöver det också bli tydligt vilken av den miljöpåverkan som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen som är betydande.

Uppsala den 12 mars 2007
Josefin Kofoed Schröder