

Stockholm 2009-12-21

Regeringen  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

**Överklagande till regeringen av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2009-11-25 att avslå vårt överklagande av Nynäshamns kommuns beslut att anta detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Kalvö 1:25, 1:11 m fl i Nynäshamns kommun**

(Länsstyrelsens beteckning: 4031-2009-45805 m.fl.)

Detta överklagande 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 Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2009-11-25 att avslå vårt överklagande av Nynäshamns kommuns beslut 2009-06-10 (Kf § 109) att anta ovanstående detaljplan för Norvik.

Föreningarna anser att Länsstyrelsens beslut var felaktigt eftersom den utan tillräckliga motiveringar finner att detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är godtagbar. Vi vidhåller vår bedömning att detaljplanen vilar på ett bristfälligt underlag och yrkar att regeringen underkänner MKB:n och upphäver beslutet att anta detaljplanen.

**Sammanfattning**

Naturskyddsföreningen anser att detaljplanen bör upphävas av regeringen 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 ej betydande
- konsekvenserna för miljö och rekreation är sammantaget så omfattande att de leder till orimligt stora olägenheter

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](mailto:kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se)

**Hemsida**  
[www.stockholm.snf.se](http://www.stockholm.snf.se)

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

## Inledning

Föreningarna vill inledningsvis konstatera att det finns skäl för regeringen att pröva Nynäshamns kommuns beslut att anta detaljplanen och Länsstyrelsens beslut att avslå vårt överklagande av antagandet, eftersom beslutet att anta detaljplanen bl.a. innebär:

- att riksintresset Kust och skärgård (4 kap. miljöbalken) inte tillgodoses
- en betydande påverkan av andra kommuner än Nynäshamn till följd av ökad genomfart av tung trafik
- en verksamhet som leder till orimligt stora olägenheter till följd av betydande konsekvenser för miljö och rekreation

Vi konstaterar också att detaljplanens MKB (DP-MKB) i flera avseenden hänvisar till eller använder sig av resultat från MKB:n för Stockholms Hamn AB:s ansökan till Miljöödomstolen om tillstånd för anläggande och drift av hamnen vid Norvik (mål M 2190-07 vid Miljöödomstolen, Nacka tingsrätt). Detta gäller bl.a.:

- nollalternativ och jämförelsealternativ (DP-MKB, s. 16)
- den planerade hamnverksamheten (s. 22)
- anläggningsarbetena (s. 25)
- tippning av muddermassor (s. 27)
- påverkan på marina miljöer (s. 45)
- bullerbegränsande åtgärder (s. 52)
- luftföroreningar (s. 53)
- miljöriskanalys (s. 54)

Miljöödomstolen beslutade 2009-12-10 att avslå Stockholms Hamn AB:s ansökan. Av domen (s. 325) framgår att Miljöödomstolen fann att MKB:n för ansökan inte kan godkännas på grund av att det kan ses som tveksamt om MKB:n för ansökan uppfyller miljöbalkens krav både vad avser beskrivning av effekter och alternativa lokaliseringar. Föreningarna menar att Miljöödomstolens bedömning även har giltighet för detaljplanens MKB, eftersom den i så hög grad hänvisar till eller använder sig av den MKB som Miljöödomstolen inte godkände.

Vi vill dessutom fästa regeringens uppmärksamhet på att Miljöödomstolens dom bekräftar att en förverkligande av de mycket omfattande verksamheter som beskrivs i detaljplanen otvivelaktigt skulle leda till stora ingrepp i naturen med betydande konsekvenser för miljön (domen, s. 325). Som illustrerande exempel kan nämnas följande:

- en trafikalstring på ca 2,2 miljoner fordon per år (6 000 fordon per dygn; DP-MKB, s. 21), varav drygt 700 000 (31 %) är lastbilar/långtradar – en trafikalstring som inte bara berör Nynäshamns kommun, utan även ger en direkt påverkan på andra kommuner genom vilka transporterna kommer att färdas
- bortsprängning av i nuläget orörda berggryggar; 25 miljoner ton berg tas bort i stort sett kontinuerligt under 15 års tid (DP-MKB, s. 25f) – bullerkonsekvenserna blir svåra, bl.a. för besökare till det mycket närbelägna rekreativområdet Alhagen
- anlop av 2 400 fartyg per år (DP, s. 35) med åtföljande kollisionsrisker och störningar i ett skärgårdsområde av stor betydelse för fritidsbåtlivet
- förstörelse av nyckelbiotoper och andra naturmiljöer som har dokumenterat mycket höga entomologiska värden inklusive förekomst av rödlistade arter (DP-MKB, s. 28ff)
- muddring, undervattenssprängningar och andra vattenarbeten som bedöms ge upphov till omfattande påverkan på havsmiljön (DP-MKB s. 47)

Vi vill också betona att det område vid Norvik som detaljplanen gäller inte nödvändigtvis behöver användas för en storhamn och storhamnsberoende verksamheter. Tvärtom menar vi

att området med fördel kan användas för andra verksamheter än de som den antagna detaljplanen gäller. Området kan exempelvis vara mycket attraktivt som plats för andra och betydligt mindre miljöstörande marina verksamheter än en ny hamn för container- och roro-fartyg.

Vi konstaterar vidare att vi i vårt överklagande till Länsstyrelsen anfört en rad skäl till varför vi anser att detaljplanens MKB innehåller så pass stora brister att den inte kan godkännas och att detaljplanens antagandebeslut därför ska upphävas. I sitt beslut 2009-11-25 finner Länsstyrelsen "att MKB:n på ett godtagbart sätt behandlar olika alternativ samt redogör för detaljplanens miljökonsekvenser". Vi menar att Länsstyrelsen inte tillräckligt har motiverat varför MKB:n är godtagbar och vi vidhåller de skäl som vi har anfört. Dessa beskrivs närmare i nedanstående avsnitt.

### **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 roro-godset är det orealistiskt att merparten av godset kommer att ha start- och målpunkter i Stockholm med omnejd. Detta bekräftas av den trafikutredning vars resultat används i MKB:n, avsnitt 5.2. Enligt trafikutredningen beräknas endast 29 % av roro-trafiken ha start- och målpunkter inom Stockholms län och dessutom beräknas endast 32 % av containertrafiken ha start- och målpunkter på Södertörn (MKB, s. 21). Den utredning om alternativa hamnlägen som ingår i MKB:n, avsnitt 4.2, vilar däremot främst på en jämförelse mellan hamnlägena med avseende på transportsträckor till godsterminalerna Årsta och Jordbro söder om Stockholm. Denna jämförelse bildar vidare grunden för MKB:ns slutsats rörande klimatpåverkan till följd av en hamn vid Norvik (MKB, s. 5). Enligt trafikutredningen i MKB:n, avsnitt 5.2, är dock Årsta och Jordbro inga dominerande start- och målpunkter för godset, jfr de nyss nämnda procentsiffrorna. Uppenbarligen vilar olika delar av MKB:n på olika förutsättningar. Detta är en allvarlig brist som gör MKB:n oacceptabel som beslutsunderlag.

Realistiska start- och målpunkter för roro-godset indikeras av en rapport från BMT Transport Solutions GmbH, som visar vilka start-/målpunkter godset från dagens roro-transporter till Nynäshamn beräknas ha (BMT Transport Solutions GmbH. Potential RoRo-volumes via Port of Nynäshamn/Norvikudde. Final report 15 March 2006). Enligt rapporten sträcker sig mål- och upptagningsområden för rutterna Ventspils resp. Riga – Nynäshamn hela vägen till Norge och i stor omfattning till områdena söder om linjen Stockholm-Oslo. Enbart rutten Gdansk-Nynäshamn har ett mål- och upptagningsområde som ligger norr om linjen Stockholm-Oslo. Föreningen menar att rapporten tydligt visar att det finns andra hamnar i Sverige som med fördel kan ta emot den roro-trafik som kommer österifrån, både idag och i framtiden. Norvik kan därmed knappast anses vara en optimal lokalisering för roro-transporter till Sverige och effekten kommer att bli många tunga transporter via väg 225 mellan Ösmo och Södertälje för att komma genom länet och vidare söder-, väster- eller norrut, se vidare i följande avsnitt.

### **Konsekvenser rörande väg 225**

Enligt detaljplanens MKB (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. Denna väg har delvis 70 och delvis 50 som hastighetsbegränsning och passerar nära bebyggelse i Nynäshamns, Botkyrka och Södertälje kommuner (bl.a. genom tätorterna Sorunda/Spångbro och Vårsta och genom eller längs med byar som Vansta, Berga, Ristomta, Hoxla, Gudby, Frölunda och Rosenhill). Trafikutredningen som MKB:n hänvisar till (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 (DP-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. Dessutom tar inte MKB:n i sin beskrivning av miljökonsekvenser avseende rekreation och friluftsliv (avsnitt 8.4) inte upp de konsekvenser som är kopplade till trafiksituationen på väg 225, vilket är en allvarlig brist. Eftersom det inte framgår av detaljplanen inklusive MKB hur trafiksituationen på väg 225 ska hanteras konstaterar vi att risken blir stor att gång- och cykeltrafik av trafiksäkerhetsskäl måste förbjudas längs väg 225 om den verksamhet som beskrivs i detaljplanen blir verklighet. Detta skulle vara en stor negativ konsekvens för befolkningens och besökares rörlighet och borde därför framgå av MKB:ns avsnitt 8.4.

### **Konsekvenser för naturmiljö**

Insektsinventeringen av Norviksområdet visade att området har mycket höga entomologiska värden (s. 30 i DP-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 Stockholm Hamn AB:s MKB, 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 MKB:n 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.

### **Riksintresset Kust och skärgård tillgodoses inte**

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 inte analyserat konsekvenserna för det rörliga friluftslivet till sjöss och det finns därför ingen grund för MKB:ns bedömning att påverkan på rekreation och friluftsliv inom riksintresset Kust och skärgård (4 kap. miljöbalken) inte är betydande (DP-MKB s. 3).

Enligt 2 § 4 kap. miljöbalken ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas av bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Det nämns i detaljplanen (s. 36) att vattenområdet utanför hamnvattenområdet "är tillgängligt för sjötrafik med mera enligt de regler som kommer att gälla för platsen". Vilka regler som kommer att gälla är okänt och konsekvenserna för det rörliga friluftslivet till sjöss kan därmed inte bedömas, vilket är en allvarlig brist. I sammanhanget kan nämnas att Nynäshamns Segelsällskap m.fl. fritidsbåtföreningar i Nynäshamns kommun i sina synpunkter på det utställda detaljplaneförslaget uttryckt så stor oro för konsekvenserna för fritidsbåtlivet att de yrkade avslag på detaljplaneförslaget.

Vi vill vidare tillägga att riksintresset Kust och skärgård även innebär att områdets natur- och kulturvärden inte får bli föremål för påtaglig skada (1 § 4 kap. miljöbalken). Det framgår dock av detaljplanen (s. 27) att de lokala konsekvenserna är betydande, och av skäl som vi redovisade i föregående avsnitt kan konsekvenserna även vara betydande i ett större geografiskt perspektiv. Vi menar att detta utgör ytterligare skäl till att underkänna MKB:ns slutsats att påverkan på riksintresset Kust och skärgård inte är betydande.

### **Andra riksintressen**

Av detaljplanens MKB (s. 12) framgår att vattnet utanför Norvikudden är av riksintresse för yrkesfisket. MKB:n innehåller dock ingen bedömning av hur detta riksintresse påverkas, vilket är en allvarlig brist. MKB:n påpekar (s. 46) att det inte har bedrivits något kommersiellt fiske i Norvikfjärden under de senaste åren, men anläggandet av en hamn kan ändå få indirekta effekter på fisket i andra området och påverka potentialen för yrkesfiske i Norvikfjärden och andra områden. Detta bekräftas av Fiskeriverkets bedömning att anläggningen och driften av hamnen kommer att ha en negativ inverkan på riksintresset för yrkesfisket i anslutning till verksamheten (Miljödomstolens dom 2009-12-10, s. 278).

Detaljplanen (s. 7) anger att den planerade hamnen vid Norvik är av riksintresse för sjöfarten enligt kommunens översiktsplan. Kammarkollegiet har dock i skrivelse 2009-07-17 till Miljödomstolen påpekat att området för den planerade hamnverksamheten *inte* är utpekad

som ett riksintresse för avsett syfte enligt miljöbalken. Detta framgår inte av detaljplanen, vilket är en brist.

### **Klimatpåverkan**

För att bedöma klimatpåverkan är det otillräckligt att utgå från transportsträckor till de stora godsterminalerna i Stockholm (s. 5, DP-MKB). Som nämndes ovan skulle godset från och till Norvik 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 typransporter". Rapporten jämför koldioxidutsläpp för ett antal olika typransporter med fartyg (container resp roro), lastbil respektive tåg mellan olika start- och målpunkter (se överklagandets bilaga 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, DP-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, DP-MKB) är också en ren spekulering och visas inte av MKB:n.

### **Alternativa lokaliseringar**

Naturskyddsföreningen kritiserade i sitt yttrande 2007 över den föreslagna detaljplanen 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 framfört att MKB:n för Stockholms Hamn AB:s ansökan till Miljödomstolen om tillstånd inte lever upp till de krav som miljöbalken ställer (enl. förarbetena till Miljöbalken, prop 1997/98:45 s. 291). Miljödomstolen delar uppenbarligen denna uppfattning, eftersom man i sin dom 2009-12-10 inte godkände MKB:n, bl.a. med hänvisning till brister i analysen av alternativa lokaliseringar. Eftersom Stockholms hamnar bara väldigt översiktligt motiverar lokaliseringvalet finns ett behov av att kommunen i detaljplanens MKB beskriver varför Norvik är det bästa alternativet för en framtida container- och roro-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 över den föreslagna detaljplanen.)

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

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