



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm, 26 mars 2007

Till
Miljö- och samhällsbyggnads-
förvaltningens expedition
149 81 Nynäshamn

Synpunkter på förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Kalvö 1:25, 1:11 m.fl.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) är som bekant starkt kritisk till Stockholms Hamnars planer att bygga en ny storhamn vid Norvik i Nynäshamn. Vi är också förvånade över att kommunen stödjer storhamnsplanerna då vi har svårt att se fördelarna för kommunen och dess invånare. Trafiken kommer att öka, miljön och människors hälsa försämras, värdefulla natur- och rekreationsområden att (för-)störas och särskilt många jobb ger en modern hamnanläggning inte heller.

Vi lämnar härmed synpunkter på detaljplaneförslaget och vissa handlingar som vi tagit del av. Synpunkterna har tagits fram i samråd med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att

- utredningar av alternativa hamnlokaliseringars miljöpåverkan är bristfälliga,
- kommunen borde utreda ett tredje alternativ där hamnområdet används för mellanlagring av biobränsle,
- miljökonsekvensbeskrivningen måste beskriva konsekvenserna av fler alternativa scenarier när det gäller t.ex. start- och målpunkter för gods via Norvik och trafik på väg 225 och 259,
- miljöriskanalysen är bristfällig,
- det behövs kompensationsåtgärder för att kompensera förlusterna av de totala natur- och rekreationsvärdena.

Övergripande synpunkter

Rapporten "Potential RoRo-volumes via Port of Nynäshamn/Norvikudde"¹ utgår ifrån att enbart 2 % av landtransporterna kommer att gå på järnväg (s 20). Rapporten uppskattar vidare den potentiella relationen mellan gods som transporteras till/från hamnen på spår respektive på väg utifrån olika scenarier:

1. Enbart järnvägen byggs ut:
Andelen gods som transporteras på spår från/till hamnen ökar med 50 % fram till år 2030.
Detta innebär att 3 % av godset kan komma att gå på spår.

¹ BMT Transport Solutions GmbH. Potential RoRo-volumes via Port of Nynäshamn/Norvikudde. Final report 15 March 2006.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

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

2. Järnvägen har byggts ut, nya ro/ro-linjer tillkommer:

När ro/ro-trafiken ökar, något som förväntas av både hamnbolaget och Nynäshamns kommun, minskar däremot andelen gods som transporteras på tåg. Detta eftersom ro/ro-trafik transporterar lastbilar som sedan bara rullar vidare på land. I detta fall minskar andelen spårtrafik med 15% till år 2020, och ökar sedan något fram till år 2030, där spårtransport står för 2,02 % av alla godsflöden till/från hamnen (alla siffror enligt ovannämnda rapport).

Dessa siffror ger stöd till föreningens slutsatser att Norviksudden är en ur miljösynvinkel mycket olycklig lokalisering för en ro/ro-hamn då det kommer att innebära att bara en liten andel av godset kommer att transporteras på spår till/från hamnen och att lastbilstrafiken på Södertörn kommer att öka i betydande omfattning. Därför menar föreningen att kommunen borde – inom ramen för upprättandet av detaljplan – utreda miljökonsekvenserna av olika hamnar i det aktuella området, dvs.

miljökonsekvenserna för

a) containerhamn

b) Ro/ro-hamn

c) hamn för biobränslehantering (kanske även hantering av andra godsslag).

Att använda hamnområdet för godsslag som främst bidrar till länets försörjning borde vara ett viktigt kriterium vid val av ny hamnanläggning. Att ställa kommunens mark till förfogande för etablering av en transitverksamhet, som en stor del av ro/ro-trafiken är, kan inte vara i kommuninvånarnas intresse. Ro/ro-trafik bidrar inte till sysselsättningen i kommunen och missgynnar invånarna i kommunen genom ökat buller och ökade utsläpp till luft och vatten.

Alternativa lokaliseringar

Föreningen saknar en redovisning av miljökonsekvenserna av en hamnetablering vid Norvik jämfört med andra tänkbara lägen. Handlingarna hänvisar till hamnbolagets miljökonsekvensbeskrivning som dock enligt föreningens uppfattning inte heller tillräckligt noggrant beskriver effekterna på miljön och människors hälsa av en etablering i Norvik i förhållande till miljökonsekvenser av andra alternativ. I hamnbolagets miljökonsekvensbeskrivning² kan man läsa på s 37: "Omfattningen och effekterna i de alternativa lokaliseringarna är svåra för Stockholms Hamn att bedöma." Föreningen menar dock att verksamhetsutövaren, dvs hamnbolaget, är skyldig att ta fram ett underlag som gör det möjligt att bedöma lämpligheten ur miljösynpunkt att förlägga en ny storhamn till Norviksudden eller en annan lokalisering. Vi menar därför att underlaget är bristfälligt, eftersom man bara för ett allmänt resonemang kring frågan varför Norviksudden erbjuder det bästa läget.

Några exempel på aspekter som inte är tillräckligt belysta:

- Att en större del av containergodset går via Göteborg avfärdas med argumentet att längre landtransporter är sämre för miljön. Detta är självklart beroende av om landtransporten sker på spår eller lastbil. Idag kommer den största mängden containergodset (dvs andelen av totala mängden container som transporteras till Mälardalsregionen) på spår från Göteborg, något som troligen är ett mindre miljöbelastande alternativ än att godset tar sjövägen genom halva Östersjön upp till Stockholm för att sedan gå vidare på lastbil.
- Argumentationen bygger i hög utsträckning på att all gods har start- och slutmål inom Mälardalen och att alla transporter sker via terminalerna i Jordbro eller Årsta. Inga siffror redovisas som stödjer detta resonemang. När det gäller ro/ro-godset stämmer detta antagande inte heller överens med resultat som finns i rapporten "Potential RoRo-volumes via Port of Nynäshamn/Norvikudde". Eftersom ro/ro-godset i stor utsträckning har mål långt utanför Mälardalsregionen (se vidare nedan) är det nödvändigt med en mer noggrann genomgång av

² Anläggande och drift av hamn på Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Miljökonsekvensbeskrivning. Februari 2007

miljökonsekvenserna vid transport via andra hamnar vid ost- eller också västkusten.

- Trafikmätningar av organisationen *sorunda.net* indikerar också att en stor del av de ro/ro-transporterna som idag hanteras av Nynäshamns hamn tar väg 225, vilket måste betyda att terminalerna i Årsta och Jordbro är ointressanta för detta gods. Denna iakttagelse förstärker behovet av en mer noggrann genomgång av miljökonsekvenserna av inte minst ro/ro-godsets transporter.
- Förutsättningar för och konsekvenser av annan hamnanvändning som exempelvis mellanlagring av biobränsle borde också beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Bristen på beskrivning av konsekvenser av olika scenarier

En allmän och mycket allvarlig brist i MKB:n är att den på ett flertal viktiga punkter inte innehåller några alternativa scenarier för hur framtiden kommer att gestalta sig. Det är därför stor risk för att de konsekvenser som beskrivs inte kommer att ha något med verkligheten att göra. För att göra miljökonsekvensbeskrivningen till ett acceptabelt beslutsunderlag krävs därför att den identifierar andra möjliga scenarier och utreder konsekvenserna av dessa. Vi ger några exempel nedan.

Start- och målpunkter för gods via Norvik

Enligt detaljplaneförslaget 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 torde vara omöjligt att avvisa godstransporter som har andra start- och målpunkter från hamnen. Därför bör MKB:n arbeta med 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. En indikation på att detta är också den ovannämnda rapporten från BMT Transport Solutions GmbH, som visar vilka start-/målpunkter godset från dagens ro-ro-transporter till Nynäshamn beräknas ha. 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. Detta kommer sannolikt i sin tur att leda till följd effekter som inte alls kommer till uttryck i MKB:n, exempelvis krav på en ny motorled över Himmerfjärden (E4-Syd).

Att inkludera fler scenarier angående fördelning av start- och målpunkter leder till att konsekvenserna beträffande landtransporter blir annorlunda. MKB:ns orealistiska utgångspunkt att hamnen enbart blir till för container-, lastbils- och järnvägstransporter till och från Stockholms- och Mälardalsregionen har troligen varit avgörande för MKB:ns prognos avseende fördelning av tung trafik till och från hamnen längs olika vägar under och efter hamnutbyggnaden, se nedanstående tabell.

Väg	Andel 2010	Andel 2015	Andel 2020
73	80 %	80 %	80 %
259	0 %	20 %	20 %
225	20 %	0 %	0 %

Eftersom det är troligt att en större andel av godset än 20 procent har start och mål utanför Stockholms- och Mälardalsregionen är andelen som beräknas gå via väg 225 år 2010 och via väg 259 år 2015 och 2020 sannolikt kraftigt underdriven, åtminstone när det gäller ro/ro-gods.

Väg 259 och 225

MKB:n har vidare som förutsättning dels att väg 259 ("Södertörnsleden") blir färdig år 2013 och att en begränsning mot tung trafik på väg 225 börjar gälla när väg 259 blir färdig. Detta är förklaringen varför andelen tung trafik på väg 225 sjunker från 20 till 0 procent år 2015 i ovanstående tabell. Det finns dock inga som helst garantier för att en begränsning mot tung trafik på väg 225 kan införas, och om en sådan begränsning inte införs blir MKB:ns beskrivning av miljökonsekvenser felaktiga. Även på denna punkt måste MKB:n därför arbeta med fler scenarier, exempelvis följande:

- Det finns inga garantier för att Södertörnsleden blir färdig år 2013 och därför är det nödvändigt att analysera konsekvenserna av ett fall som utgår från följande scenario:
 - På grund av sin BK2-klassning kan inte väg 259 användas för den tyngsta trafiken.
 - Inga begränsningar mot tung trafik på väg 225.
- Även om Södertörnsleden byggs finns det inga garantier för att detta leder till att begränsningar mot tung trafik på väg 225 införs. Därför är det nödvändigt att även analysera konsekvenserna av följande scenario:
 - Södertörnsleden blir färdig år 2013.
 - Inga begränsningar mot tung trafik på väg 225.

Miljöriskanalysen

Miljöriskanalysen av transporter av farligt gods på väg och järnväg samt i farleden utanför hamnen (bilaga 12b till MKB) har stora brister och bör omarbetas. Våra huvudsakliga synpunkter på miljöriskanalysen är följande:

- Som MKB:n i övrigt bör miljöriskanalysen även redovisa konsekvenserna av ett fall där en större andel av godset har start och mål utanför Stockholms- och Mälardalsregionen.
- Som MKB:n i övrigt bör miljöriskanalysen även redovisa konsekvenserna av ett fall där begränsningar mot tung trafik på väg 225 *inte* införs.
- Analysens kriterium för en "betydande" ökning av antalet transporter är att ökningen blir större än 100 procent. Vi menar att det krävs en mindre ökning än en fördubbling för att den ska vara "betydande" och föreslår att analysen görs om med +20% som kriterium för "betydande" ökning. Som jämförelse kan nämnas att inom ramen för en utvärdering av trängselskattförsöket i Stockholm ansågs en trafikökning på omkring 20% på Södra Länken vara "betydande"³.
- Vid bedömningen av vad som är en acceptabel samhällsrisik utgår analysen från ett förslag i Göteborgs kommuns översiktsplan till riskacceptansnivåer för transporter för farligt gods i Göteborg. Detta innebär genomgående en större riskacceptans jämfört med den gräns för acceptabel risk som föreslås av Räddningsverket, se figur 2 i bilaga 12b till MKB. Vi menar att inget starkt skäl har redovisats för att välja en hög riskacceptans i det här fallet. Istället bör de berörda invånarnas inställning till risk undersökas och ligga till grund för riskacceptansnivåer. I nödfall skulle Räddningsverkets förslag kunna användas, åtminstone som en komplettering till den nuvarande analysen.
- När det gäller bedömningen av vad som är en acceptabel miljörisik konstaterar analysen att det är okänt vad som är acceptabel risk ur miljösynpunkt (s. 44). 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 miljörisiken är acceptabel på samtliga transportsträckor (s. 81). Vi menar att de här förslagen i

³ RTK, 2006. Trängselavgifter i Stockholm – lägesrapport 4. Regionplane- och trafikkontoret vid Stockholms läns landsting, december 2006.

alltför stor utsträckning vilar på godtycke för att det ska vara möjligt att dra slutsatser om vad som är en "acceptabel" miljörisk. Dessutom baserar den sig på starka antaganden såsom att räddningsinsatser förutsätts vara så snabba och lyckade att spridningen av farliga ämnen begränsas till utsläppsområdet (s. 50). Denna del av analysen bör därför göras om helt. Klassningen av miljökonsekvenser bör då göras i samråd med oberoende expertis och de berörda invånarnas inställning till risk bör undersökas och ligga till grund för riskacceptansnivåer.

- Vid beräkning av sannolikheter för trafikolyckor på väg med farligt gods utgår analysen från att det under perioden 2000 till 2005 inträffade två olyckor med tunga fordon på väg 225 (s. 60). Detta torde vara en underdrift som beror på en snäv definition av vad en "olycka" är. Enbart under de två senaste åren har det förekommit ett flertal incidenter där lastbilar och långtradare har hamnat i diken längs väg 225.

Luftutsläpp från transporter

Trafiken på kommunens vägar och i farleden till/från Norvik kommer att öka mycket och därmed även luftutsläppen från transporterna. I största allmänhet kan man konstatera att fartyg – om de inte är snabbgående – är energieffektivare än landtransporter och släpper ut mindre CO₂ per tonkm. Angående samtliga andra luftföroreningar presterar fartyg betydligt sämre. I bilaga 11b (s 14) hittar man dock formuleringen att "Utsläppet av svaveldioxid (SO₂) blir betydligt lägre i det fall alla fartyg använder sig av bränsle med 0.2 % svavelhalt, vilket troligen kan förväntas efter 2010." Det finns ingen svensk lagstiftning, europeiskt direktiv eller internationell konvention på gång som ger anledning att tro att fartygsbränslet för fartyg i internationell trafik kommer inom bara de närmaste tre åren förbättras så pass mycket som ett byte till bränsle med 0.2 % svavelhalt skulle innebära. Fartygen kommer i bästa fall efter 2014/15 att behöva följa nya krav på lägre svavelhalt i bränsle, och dessa högre krav innebär möjligtvis mindre förbättringar från dagens krav på 1.5 % svavelhalt till 1 % eller 0.5 % svavelhalt.

Vidare (s 17) kan man läsa att "Beräkningarna har gjorts för en viss sträcka med en hastighet på ca 5 knop utifrån havet in till land. Utnyttjad motorkapacitet kan här ha överskattats något, men å andra sidan har inga utsläpp uppskattats för manövrering inne i hamn." Miljöpåverkan från fartyg i hamnområdet är av stor vikt för att kunna bedöma miljökonsekvenserna för kommunen, och bör beräknas för både fartyg under manövrering i hamnbassängen och när de ligger vid kaj.

Naturmiljö och kompensationsåtgärder

Insektsinventeringen av Norviksområdet visade att området har mycket höga entomologiska värden (s. 22 i MKB). MKB:n bedömer dock att konsekvenserna av en förstörelse av dessa naturmiljöer inte är betydande utifrån ett 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. 23). Vi menar att denna bedömning kan ifrågasättas, i synnerhet som insektsinventeringen (s. 3 i bilaga 3 till MKB:ns bilaga 3a) konstaterar att Norviksområdet, såsom ett område i utkanten av en värdestrakt när det gäller skogsområden med höga naturvärden, troligen har större betydelse som spridningsområde och livsmiljö för rödlistade arter än områden långt ifrån dessa värdestrakter.

Kompensationsåtgärder för de naturvärden som skulle gå förlorade vid ett förverkligande av planen är nödvändiga. De kompensationsåtgärder som diskuteras är dock ensidigt fokuserade på insektsfaunan i sig och tar inte hänsyn till att ett förverkligande av planen innebär en förstörelse av hela natur- och rekreativmiljöer vars värde bland annat manifesteras i de höga entomologiska värdena. Det är därför relevant med kompensationsåtgärder som inte enbart är snävt inriktade på att flytta substrat eller att ha gröna tak på planerade byggnader inom Norviksområdet. Kompensationsprincipen innebär att ersättning ska ske av värden som försvinner när mark med dessa värden exploateras. Värdena kan vara

av ekologisk, kulturell eller social art⁴ som exempelvis: naturupplevelser, grundvattenbildning, buffert och filter, livsrum och klimatreglering.

Vid diskussion av lämpliga kompensationsåtgärder bör följande skala beaktas:

Ett ingrepp bedöms vara kompenserat endast om

(i) naturfunktionerna kan återställas på likartat sätt

(ii) inom rimlig tid och

(iii) i samma rumsligt funktionella sammanhang.

Åtgärderna får inte begränsas till kompensation av vissa specifika naturvärden, utan ska baseras på förlusterna av de totala natur- och rekreationsvärdena.

Vi begär därför att MKB:n redovisar fler och mer omfattande förslag till åtgärder som skulle kompensera för förlorade natur- och rekreationsvärden. Om ingreppet inte kan kompenseras i sitt funktionella sammanhang kan man eventuellt diskutera ersättningsåtgärder inom ett annat funktionellt sammanhang. Ett exempel på sådana åtgärder är att liknande naturmiljöer inom kommunen får ett starkare skydd mot exploatering, t.ex. genom naturreservatsbildning. Eftersom planen skulle medföra en stor förlust av rekreationsområden i norra Nynäshamn och stora bullerstörningar i Alhagens våtmark är ett annat exempel att reservera annan mark som är åtkomlig från norra Nynäshamn för rekreationsändamål. Tankegångar kring detta finns på s. 15 i bilaga 6 till MKB, men dessa kommer endast delvis till uttryck i MKB på s. 32 och dessutom i mycket försiktiga ordalag. Vi kräver ett starkare ställningstagande kring behovet av kompensationsåtgärder.

Vi menar vidare att vissa konsekvenser av planen är otillräckligt belysta. På s. 29 i MKB nämns att det finns en stor risk för uttorkning av marken längs de bergsskärningar som den föreslagna järnvägsdragningen skulle leda till. Vad detta skulle få för konsekvenser för rekreationsvärdena i Alhagen redovisas inte.

.....
Mårten Wallberg
Ordförande

.....
Susanne Ortman
Kanslichef

⁴ Kompensationsprincipens tillämpning i Tyskland och möjligheter i Sverige har utförligt beskrivits av Erik Skärbäck i skriften Balanserad samhällsbyggnad, MOVIUM, 1997