

Stockholm, 9 december 2008

Till  
Miljö- och samhällsbyggnads-  
förvaltningens expedition  
149 81 Nynäshamn

## Synpunkter på utställd detaljplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Kalvö 1:25, 1:11 m.fl.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) är starkt kritisk till Stockholms Hamnars planer att bygga en ny storhamn vid Norvik i Nynäshamn. Hamnen kommer inte bara att bidra till en försämrad miljö utan är inte ens önskad av stora delar av marknaden. En miljöstörande verksamhet som det inte finns en efterfrågan för är samhällsekonomiskt ytterst problematisk.

Vi lämnar härmed synpunkter på utställd detaljplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Synpunkterna har tagits fram i samråd med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn.

### Sammanfattning

#### Naturskyddsföreningen anser att

- det finns allvarliga brister i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och i detaljplanen,
- MKB:n är oacceptabel som beslutsunderlag eftersom olika delar av MKB:n bygger på olika förutsättningar gällande konsekvenserna för vägtrafiken,
- miljökonsekvensbeskrivningen måste i mer detalj beskriva konsekvenserna av ökade trafikflöden på väg och järnväg,
- utredningar av alternativa hamnlokaliseringars miljöpåverkan är bristfälliga,
- det behövs fler kompensationsåtgärder för att kompensera förlusterna av de totala natur- och rekreationsvärdena,
- den samlade miljöbedömningen vilar på otillräcklig information och kan därtill ifrågasättas på många punkter.

Innan bristerna i materialet är åtgärdade anser vi inte att MKB:n kan godkännas som underlag inom detaljplaneprocessen.

### 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 lokaliseringsvalet ser vi fortfarande ett stort behov av att kommunen beskriver 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

---

#### 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

på kontinenten. För en detaljerad redogörelse av våra argument hänvisar vi till vårt tidigare yttrande 2007-03-26.

## **Transporter från och till Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn**

Enligt utställd detaljplan 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 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. Detta indikeras av en rapport från BMT Transport Solutions GmbH<sup>1</sup>, 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 rutten 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 exempelvis krav på en ny motorled över Himmerfjärden (E4-Syd).

Den nya trafikutredning (WSP 2008-05-31) som nu ligger till grund för beskrivningen av trafikallsträngen till följd av Norvik i MKB:ns kapitel 5 bekräftar att väg 225 kommer att bli hårt belastad av tung trafik. Trafikutredningens grundantagande är att 25 % av godset till och från Norvik kommer att transporteras med tåg (MKB, s. 18). Märkligt nog motiveras den här andelen tågtransporter inte närmare samtidigt som det i den utställda detaljplanen konstateras att möjligheten att använda Nynäsbanan för godstrafik i hög grad beror på i vilken omfattning som banan trafikeras med pendeltåg (DP, s. 44). Vidare framgår av detaljplanehandlingen att det i själva verket är 25 % av containergodset som förväntas gå på spår, inte 25 % av allt gods: ”Bedömningen är att 15 % av landvolymen av containers transporteras med järnväg år 2020 för att öka till 25 % år 2025” (DP, s. 44). Föreningen ser ett behov av att kommunen ser över samtliga handlingar som ingår i upprättandet av aktuell detaljplan då det är mycket otydligt när siffrorna gäller containergods på spår, allt gods på spår eller roro-gods på spår.

Utöver dessa problem med otydliga uppgifter anser vi att MKB:n måste kompletteras med en detaljerad analys av vilken andel för tågtransporter som är rimlig, och när på dygnet dessa i så fall måste ske, givet Nynäsbanans begränsade kapacitet och konflikter med persontrafiken på Nynäsbanan. Om analysen kommer fram till att en lägre andel gods på spår än 25 % är mest sannolik blir MKB:ns beskrivning av vägtrafikflödena inaktuell.

I trafikutredningen dras som slutsats från känslighetsanalysen (s. 27) att ”förändringar som undersökts avseende fördelning av gods mellan tåg och lastbil samt fördelning av start-/målpunkter ger förhållandevis marginella skillnader i de totala trafikflödena inom utredningsområdet”. För de boende och för trafiksäkerheten måste den relativa ökningen av trafikflödena vara minst lika intressant som de totala trafikflödena. Exempelvis varierar den tunga trafikens andel av det maximala respektive det minimala trafikflöde år 2015/2020 på väg 225 väster om Ösmo med 150 %, vilket inte kan betecknas som marginellt. I absoluta tal är det fortfarande ungefär 10 % som skiljer de minimala resp. maximala trafikflödena. Som jämförelse kan nämnas att inom ramen för en utvärdering av trängselskatteförsöket i Stockholm ansågs en trafikökning på omkring 20 % på Södra Länken vara ”betydande”<sup>2</sup>. Om 20 % skillnad kan anses vara ”betydande” kan 10 % knappast anses vara ”marginell”.

---

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

<sup>2</sup> RTK, 2006. Trängselavgifter i Stockholm – lägesrapport 4. Regionplane- och trafikkontoret vid Stockholms läns landsting, december 2006.

Enligt MKB:n (s. 18-19) 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. 19). Vi konstaterar att eftersom det inte verkar finnas någon lösning på den här problematiken blir den utställda detaljplanen oacceptabel.

Vi konstaterar vidare att trots de långtgående konsekvenserna av den ökade tunga trafiken till lands och trots att dessa konsekvenser anges som betydande i MKB:n kapitel 2, berörs dessa konsekvenser endast mycket ytligt i MKB:s kapitel 8, dvs i den genomgång av miljökonsekvenser som sedan ligger till grund för behovet av skyddsåtgärder och detaljplanens miljöbedömning. MKB:ns kapitel 8 vilar dessutom delvis på andra antaganden om trafikflöden än trafikutredningen vars resultat redovisas i kapitel 5, se avsnittet nedan om miljöriskanalysen. De här inkonsekvenserna gör MKB:n undermålig som beslutsunderlag. Vidare regleras den regionala trafiksituationen inte under ansvarsfördelningen för uppföljning i MKB:s kapitel 9, vilket är en brist.

## Miljöriskanalysen

Miljöriskanalysen av transporter av farligt gods på väg och järnväg samt i farleden utanför hamnen är liksom tidigare baserad på en utredning daterad 2007-01-31 (bilaga 12b till MKB), vilket innebär att de stora brister som vi tidigare har uppmärksammat kvarstår. Våra huvudsakliga synpunkter på miljöriskanalysen är följande:

- Eftersom miljöriskanalysen inte har omarbetats bygger den på andra förutsättningar beträffande trafiken än MKB:n i övrigt. I miljöriskanalysen antas att vägtransporterna huvudsakligen ska ske på väg 73 och väg 259; endast 20 % av transporterna antas ske på väg 225 och därtill endast under perioden 2010-2015 (MKB, kapitel 8, s. 53). Det här är helt andra förutsättningar än de som utgör grunden för MKB:ns beskrivning av den resulterande trafiken i kapitel 5, s. 18-19. Att de miljökonsekvenser som beskrivs i MKB:ns kapitel 8 baserar sig på andra förutsättningar än MKB:s kapitel 5 är helt oacceptabelt.
- Miljöriskanalysen bör i synnerhet redovisa konsekvenserna när en större andel av godset har start och mål utanför Stockholms- och Mälardalsregionen och även redovisa konsekvenserna om begränsningar mot tung trafik på väg 225 inte kan införas.
- Analysens kriterium för en "betydande" ökning av antalet transporter är att ökningen blir större än 100 procent. Vi menar fortfarande 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 vill vi även här hänvisa till att inom ramen för en utvärdering av trängselskatteförsöket i Stockholm ansågs en trafikökning på omkring 20 % på Södra Länken vara "betydande".
- Vid bedömningen av vad som är en acceptabel samhällsrisk 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 miljörisk konstaterar analysen att det är okänt vad som är acceptabel risk ur miljösynpunkt (bilaga 12b, 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 miljörisken är acceptabel på samtliga transportsträckor (bilaga 12b, s. 81). Vi 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 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 (bilaga 12b, 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 (bilaga 12b, 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.

## Naturmiljö, rekreation och kompensationsåtgärder

Insektsinventeringen av Norviksområdet visade att området har mycket höga entomologiska värden (s. 28 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. 29). 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. Vill man ändå kompensera för ianspråktagande av markerna får åtgärderna inte begränsas till kompensation av vissa specifika naturvärden, utan ska baseras på förlusterna av de totala naturvärdena.

De kompensationsåtgärder som diskuteras är fortfarande 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 t.ex. flytta substrat eller död ved. Kompensationsprincipen innebär att ersättning ska ske av värden som försvinner när mark med dessa värden exploateras. Värdena kan vara av ekologisk, kulturell eller social art<sup>3</sup> 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.

---

<sup>3</sup> Kompensationsprincipens tillämpning i Tyskland och möjligheter i Sverige har utförligt beskrivits av Erik Skärbäck i skriften *Balanserad samhällsbyggnad*, MOVIUM, 1997

Vi begär 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 exploateringar, 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. Vi kräver ett starkare ställningstagande kring behovet av kompensationsåtgärder.

Vi menar vidare att vissa konsekvenser av planen är otillräckligt belysta, exempelvis:

- 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.
- I avsnittet om rekreation och friluftsliv i MKB:n (avsnitt 8.4) finns ingen analys av konsekvenserna för fritidsbåtlivet, trots att det konstateras i den utställda DP:n (s. 29) att det rörliga friluftslivet till sjöss är ett betydelsefullt inslag i det berörda området. I Nynäshamn är båtliv mycket riktigt en viktig fritidssysselsättning och Nynäshamns Segelsällskap med flera båtoorganisationer bedömer i sina synpunkter på den utställda detaljplanen att den planerade hamnen kommer att utgöra ett stort hinder för båtlivet. Vi ifrågasätter därför MKB:ns bedömning på s. 39 att konsekvenserna för rekreation och friluftsliv för Nynäshamn som helhet inte skulle vara betydande.
- MKB:n konstaterar (s. 23) att lösa muddermassor kommer att tippas i havet, men konsekvenserna av detta beskrivs inte tydligt. Man kan gissa att anledningen till att exempelvis ålgräsängarna bedöms försvinna redan under anläggningsskedet (s. 44) är just muddring och tippning. Krav på skyddsåtgärder ska enligt dokumentet hanteras i tillståndsärendet trots att hamnbolaget i sin MKB också tar för givet att ålgräsängarna kommer att "kraftigt störas" respektive "elimineras" (hamnbolagets MKB s. 78). Föreslagna skyddsåtgärder i hamnbolagets MKB verkar gälla främst fisk.  
Ålgräsängar har ett stort värde för den biologiska mångfalden i kustvattnen. Ålgräsängar fungerar bl.a. som skydd och lekplats åt olika fiskarter men hotas idag av övergödning och exploatering av kusten. På västkusten har förekomsten minskat med 50 %. Man vet för lite om utbredningen av ålgräsängar längs den svenska kusten, men 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 och att tydligare skyddsåtgärder behövs.

## Övriga synpunkter

### Utformningsalternativ

Kommunen har angett i samrådsredogörelsen 2A, upprättad i januari 2007, att MKB:n kommer att innehålla kompletterande text om hur utformningen av planområdet justerats under arbetets gång, hur olika utformningsalternativ studerats och varför de valts. En sådan redovisning saknas dock men det är av vikt att dessa uppgifter införs i miljökonsekvensbeskrivningen för att uppfylla kraven enligt miljöbalken kap 6, 12§ p.8.

## Den samlade miljöbedömningen

Ovanstående synpunkter innebär enligt vår uppfattning att MKB:ns och den utställda detaljplanens samlade miljöbedömning (DP, s. 4) vilar på ett bristfälligt underlag. Av MKB:n framgår inte heller tydligt hur sammanvägningen av olika konsekvenser har gjorts för att komma fram till en samlad bedömning. Vi vill därutöver ifrågasätta följande påståenden i MKB:ns samlade miljöbedömning (s. 3-5):

- På s. 3 påstås att "annan markanvändning inom området t.ex. bostäder inte är aktuell inom överskådlig framtid". Vi menar att området mycket väl kan användas för andra verksamheter än de som den utställda detaljplanen gäller, exempelvis för andra marina verksamheter än en ny container- och ro/ro-hamn.
- På s. 3 påstås vidare att Norvikudden har ett "bra läge från infrastruktursynpunkt". Vi menar att väg- och järnvägsinfrastrukturen i form av en smal väg 225 och enkelspår på Nynäsbanan tvärtom är klart undermålig.
- MKB:n har 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 (s. 3).
- För att bedöma klimatpåverkan är det otillräckligt att utgå från transportsträckor till de stora godsterminalerna i Stockholm (s. 4). 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 typtransporter". Rapporten jämför koldioxidutsläpp för ett antal olika typtransporter med fartyg (container resp roro), lastbil respektive tåg mellan olika start- och målpunkter. Se 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) 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) är också en ren spekulering och visas inte av MKB:n.

.....  
Mårten Wallberg  
Ordförande

.....  
Susanne Ortman  
Kanslichef