



# Naturskyddsföreningen

Stockholms län  
Botkyrka-Salem  
Nynäshamn  
Södertälje

12 september 2007

Vägverket Region Stockholm  
Att. Susanne Lindh  
171 90 Solna

## Yttrande angående trafiksituationen på väg 225 mellan Ösmo och Södertälje i händelse av genomförande av storhamnsprojektet vid Norvik utanför Nynäshamn

Undertecknade representerar Naturskyddsföreningens länsförbund i Stockholms län och Naturskyddsföreningens kretsar i Botkyrka-Salem, Nynäshamn och Södertälje. Vi vill med denna skrivelse uppmärksamma Vägverket på den allvarliga trafiksituationen på väg 225 och på risken för att denna förvärras ytterligare om Stockholm Hamn AB:s planer på att anlägga en storhamn vid Norvik utanför Nynäshamn skulle bli verklighet.

### *Bakgrund*

Väg 225 går mellan Ösmo och Södertälje och är smal, med obefintliga vägrenar och många kurvor som gör den olämplig för tunga lastbilstransporter.<sup>1</sup> Olyckligtvis har dock den tunga trafiken på väg 225 ökat kraftigt under senare år, bland annat på grund av den ökade roro- trafiken till och från Nynäshamns hamn. I början av 2000-talet stod den tunga trafiken för sex procent av trafiken, men fem år senare hade andelen ökat till tio procent.<sup>2</sup> Detta har lett till ett allvarligt trafiksäkerhetsläge. De smala eller obefintliga vägrenarna och avsaknaden av cykelvägar gör gång- och cykeltrafik längs vägen livsfarlig. Möten mellan tunga lastbilar i hög hastighet och andra (last)bilar har redan lett till oroväckande incidenter.

Dessutom passerar väg 225 över två vattendrag med mycket högt skyddsvärde på grund av förekomst av vilda havsöringsstammar, Fitunaån i Nynäshamns kommun och Kagghamraån i Botkyrka kommun. Vägen leder såväl över åarnas huvudlopp (vid Östra Styran och Fullbro i Sorunda respektive vid Dalsta i Grödinge) som över ett flertal vattendrag som ansluter till åarna (t.ex. vid Spångbro och Aska i Sorunda och vid vägen mot Grödinge kyrka). En trafikolycka som leder till utsläpp av diesel eller andra miljöfarliga ämnen skulle kunna leda till stora skadeverkningar i dessa värdefulla vattendrag.

---

<sup>1</sup> Nynäshamns ena kommunalråd Leif Stenquist har träffande beskrivit vägens standard som "en gammal bondväg som är gjord för häst och vagn" (citat ur Nynäshamns Posten, 2006-10-06).

<sup>2</sup> Enligt intervju med Susanne Lindh, Vägverket Region Stockholm, i Nynäshamns Posten 2006-01-20.

## *Konsekvenserna av Norvik för trafiken på väg 225*

Som bekant planerar Stockholms Hamn AB att anlägga en storhamn för container- och roro-gods vid Norvik utanför Nynäshamn. Om planerna blir verklighet väntar en ytterligare stor ökning av tung trafik som skulle förvärpa situationen på väg 225 på ett sätt som måste betecknas som helt ohållbart.

Det är i detta sammanhang viktigt att lägga märke till att konsekvenserna av Norvik för väg 225 kraftigt underdrivs i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som Stockholm Hamn AB låtit ta fram i samband med sin ansökan om tillstånd för hamnverksamhet till Miljöödomstolen. Det finns två anledningar till detta:

1. Endast 20 procent av den tunga trafiken antas i MKB:n gå via väg 225 till/från Norvik. MKB:n har genomgående utgångspunkten att gods som ska hanteras i Norvik har Stockholmsregionen som dominerande start- och målpunkt. Enligt vår mening återspeglar detta en missbedömning. En studie som finns i MKB:ns källförteckning<sup>3</sup> visar att mål- och upptagningsområden för rutterna Ventspils-Nynäshamn respektive Riga-Nynäshamn sträcker sig hela vägen till Norge och i stor omfattning också till områdena söder om linjen Stockholm-Oslo. Rutten Gdansk-Nynäshamn har ett mål- och upptagningsområde som ligger norr om linjen Stockholm-Oslo. Vi menar att rapporten visar tydligt att en hantering av gods med dessa mål- och startpunkter i *andra* svenska hamnar belägna söder om Norvik/Nynäshamn eller norr om Stockholm skulle minska det totala vägtrafikarbete som genereras av roro-trafik som kommer österifrån. Byggs Norvik kommer effekten dock bl.a. att bli många tunga transporter via väg 225 för att komma väster- och söderut. Det här bekräftas av trafikmätningar som indikerar att en stor del av de roro-transporter som redan idag hanteras av Nynäshamns hamn tar väg 225.<sup>4</sup> Långväga transporter till/från mål- och startpunkter utanför Stockholmsregionen, som Norge, Norrland m.fl., borde gå på järnväg, men ovannämnda studie konstaterar också att enbart en ytterst begränsad del (2-3%) av roro-trafiken kan förväntas gå vidare på spår.
2. MKB:n antar att en begränsning mot tung trafik på väg 225 införs när Södertörnsleden antas vara färdigbyggd. Analysen i MKB:n bygger därmed på antagandet att ingen tung trafik till och från Norvik sker på väg 225 efter år 2015. En begränsning mot tung trafik på väg 225 är i och för sig motiverad med tanke på vägens låga standard, men antagandet saknar grund. Detta visas av att Vägverket har påpekat att man inte har fattat något beslut om någon begränsning och ser det som "mycket osäkert" att en begränsning kan införas.<sup>5</sup> Länsstyrelsen i Stockholms län ifrågasätter också på vilka grunder bedömningen om införandet av en begränsning mot tung trafik har gjorts.<sup>6</sup> Svårigheten att stänga av väg 225 för tung trafik i kombination med de starka trafikflöden västerut och söderut som Norvik kommer att alstra befarar vi kommer att leda till att planerna på en ny motorled över Himmerfjärden ("E4-Syd") aktualiseras. En sådan motorled skulle leda till stora intrång i ett mycket värdefullt natur- och kulturlandskap, något som Södertörn, Himmerfjärden och Himmerfjärdens västra kustlandskap måste förskonas ifrån. En sådan följdexploatering

<sup>3</sup> Potentiella roro-volymer via Nynäshamn/Norvikudde, BMT mars 2006

<sup>4</sup> Sorunda.net 2007: <http://www24.aname.net/~sorunda/sorundanet/SorundaNetPressrelease-2007-03-19b.pdf>.

<sup>5</sup> Vägverket Region Stockholms yttrande 2007-03-28 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

<sup>6</sup> Länsstyrelsens yttrande 2007-05-18 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

utreds dock inte i MKB:n och än mindre effekterna av den, trots att "E4-syd" tidigare har setts som en förutsättning för en storhamn vid Norvik.<sup>7</sup>

Av dessa och andra skäl<sup>8</sup> konstaterar vi därför att MKB:ns analys avseende vägtransportarbetet är oacceptabel som beslutsunderlag. Detta gäller även miljöriskanalysen av transporter av farligt gods på väg (ingår i MKB:ns bilaga "Utredning miljöriskanalys transporter"), eftersom den bygger på samma orimliga scenario för vägtrafiken. Vi hänvisar även till den kritik mot miljöriskanalysen som Länsstyrelsen i Stockholms län och Södertörns Brandförsvarsförbund har riktat mot analysen.<sup>6,9</sup>

### *Våra synpunkter*

Med anledning av det som vi ovan har anfört uppmanar vi Vägverket:

- att uppmärksamma Stockholm Hamn AB:s MKB:s brister när det gäller analysen av Norviks konsekvenser för vägtrafiken, inte minst vad gäller väg 225
- att göra en oberoende analys av de troliga direkta och indirekta konsekvenserna av Norvik för vägtrafiken på såväl väg 225 som på övriga vägnätet
- att undersöka möjligheterna att införa vägavgifter som är differentierade på ett sätt som skulle bidra till att styra bort tung trafik på väg 225 (EU-vägavgiftssystemet Eurovinjett gäller i nuläget inte för trafiken på väg 225, vilket gör att utländsk trafik kan köra där gratis)
- att undersöka möjligheterna att införa andra typer av restriktioner mot tung trafik (t.ex. viktbegränsningar och fysiska hinder såsom vägbulor) på väg 225 när nya väg 73 är klar, och att dessa möjligheter undersöks oavsett om Norvik byggs eller inte, eftersom det i alla händelser torde vara säkrare ur trafiksäkerhets- och miljörisksynpunkt att leda tung trafik via nya väg 73 istället för via väg 225
- att undersöka vilka ytterligare skyddsåtgärder som kan vidtas längs väg 225 för att minska risken för utsläpp till vattendrag i händelse av haverier/trafikolyckor
- att börja prioritera anläggandet av gång- och cykelbanor längs väg 225.

Vi ser fram emot er respons med anledning av våra synpunkter, gärna per e-post. Vår kontaktperson i detta ärende är:

Tore Söderqvist, Nynäshamns Naturskyddsförening  
Postadress: Norr Källsta 15, 148 96 Sorunda  
E-post: nynatur@hotmail.com  
Tfn: 076-2475796

---

<sup>7</sup> Se t.ex. Fördjupad översiktsplan för Nynäshamns tätort. Nynäshamns kommun, 2004.

<sup>8</sup> Se Naturskyddsföreningen i Stockholms läns yttrande 2007-06-29 till Miljöödomstolen angående mål M 2190-07, Stockholms Hamn AB tillståndsansökan om att enligt miljöbalken inom Nynäshamn Kalvö 1:25 (Norvikudden) m.fl anlägga och bedriva vatten- och hamnverksamhet.

[http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/skrivelse/synp\\_MDNorvikSNF070629.doc](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/skrivelse/synp_MDNorvikSNF070629.doc)

<sup>9</sup> Södertörns Brandförsvarsförbunds yttrande 2007-03-24 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

Med vänlig hälsning

Gabrielle Gjerswold  
ordförande, Naturskyddsföreningen i Södertälje

Jan Govella  
ordförande, Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem

Tore Söderqvist  
ordförande, Nynäshamns Naturskyddsförening

Mårten Wallberg  
ordförande, Naturskyddsföreningen i Stockholms län