



## *Verksamhetsberättelse för 2007*

### Innehållsförteckning

1. Funktionärer
    - 1.1. Stämмоvalda funktionärer
    - 1.2. Övriga funktionärer
  2. Styrelsemöten
  3. Medlemmar
  4. Informations spridning
    - 4.1. Utskick till medlemmarna
    - 4.2. Hemsidan
    - 4.3. Massmedia
  5. Aktiviteter för medlemmarna
  6. Projekt
    - 6.1. Björkbacken ("Pettsons hage")
    - 6.2. Fjärilarnas marker i Stora Vika
    - 6.3. Strandskydd
    - 6.4. Natur- och miljövård på golfbanor
  7. SNF:s rikskonferens i Luleå 15-17 juni
  8. Skrivelser i planärenden m.m.
    - 8.1. Översiktsplaneprogram för Nynäshamns kommun
    - 8.2. Bergtäkt vid Väggarö
    - 8.3. Marinan på Himmelsö
    - 8.4. Storhamn vid Norvik
    - 8.5. Bostäder vid Strandvägen
  9. Tack
- Bilaga A. Vår- och sommarprogrammet samt höstprogrammet  
Bilaga B. Naturskyddsföreningens synpunkter på storhamnsplanerna

# 1. Funktionärer

## 1.1. Stämموvalda funktionärer

	T.o.m. årsstämman 2007	Fr.o.m. årsstämman 2007	Mandat utgår vid årsstämman
<i>Styrelse</i>			
Ordförande	Tore Söderqvist	Tore Söderqvist	2008
Kassör	Staffan Lundquist	Staffan Lundquist	2008
Sekreterare	Ylva Skilberg	Ylva Skilberg	2008
Ledamot		Malena Karlsson	2008
Suppleant	Bengt-Åke Johansson	Elisabeth Olsson Adolfsson	2008
Suppleant		Heli Persson	2008
<i>Valberedning</i>	Gun Svedman (sam.k.)	Arnold Persson (sam.k.)	2008
	Anders Björlin	Anders Björlin	2008
	Arnold Persson	Gun Svedman	2008
<i>Revisorer</i>	Anders Björlin	Anders Björlin	2008
	Heli Persson	Arnold Persson	2008
Suppleant	Arnold Persson	vakant	

## 1.2. Övriga funktionärer

Hemsidesansvarig: Jan Norlin.

NNF:s representant i projektet "Natur- och miljövård på golfbanor": Gun Svedman.

## 2. Styrelsemöten

Styrelsen har hållit styrelsemöten den 28 maj och 29 oktober och i övrigt haft kontakter via telefon, e-post och i anslutning till medlemsaktiviteterna.

## 3. Medlemmar

Följande tabell visar medlemsantalet per 31 december under åren 2001-2007:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Huvudmedlemmar	315	336	323	313	305	314	315
Familjemedlemmar	127	198	182	172	186	205	210
<b>Totalt medlemsantal</b>	<b>442</b>	<b>534</b>	<b>505</b>	<b>485</b>	<b>491</b>	<b>519</b>	<b>525</b>

## 4. Informationspridning

### 4.1 Utskick till medlemmarna

Två utskick gjordes till medlemmarna under året: vår- och sommarprogrammet respektive höstprogrammet. Programmen finns i bilaga A. De medlemmar som fick programmen med

vanlig post tillfrågades om vilka som framledes vill ha utskick per e-post i stället. Cirka 40 medlemmar var registrerade i e-sändlistan den 31 december 2007. Programmen lades dessutom ut på NNF:s hemsida ([www.nynashamn.snf.se](http://www.nynashamn.snf.se)).

## 4.2 Hemsidan

NNF:s hemsida [www.nynashamn.snf.se](http://www.nynashamn.snf.se) är ett viktigt instrument för att sprida information om föreningens arbete. Jan Norlin har varit ansvarig för hemsidan under 2007 och dels utvecklat dess utformning och dels löpande lagt in nytt material, exempelvis information om föreningens programpunkter och skrivelser.

## 4.3 Massmedia

Information om programpunkter förs vanligen in som föreningsmeddelanden i Nynäshamns Postens föreningsspalt. Ibland tar NP även in programpunkterna i "På Gång"-spalten.

Under året innehöll NP bland annat följande nyhetsartiklar i vilka NNF nämndes:

- "Välkommen till en unik fjärilsstig", i Ankaret 1 juni.
- "Fjärilar blir ny attraktion för besökare i Stora Vika", 1 juni.
- "Natur- och kulturstigen blev en publik magnet", 5 juni.

När det gäller insändare skrev aktiva i NNF bland annat följande:

- "Planera först, ta sedan ställning till bergtäkt" (NP 30 januari, Tore Söderqvist)
- "Norviks hamn hjälper inte miljön" (NP 8 maj, Tore Söderqvist, Mårten Wallberg, Susanne Ortmanns)
- "Norviks 50 lastbilar per timme gör situationen på 225:an ohållbar" (NP 30 oktober, Gabrielle Gjerswold, Jan Govella, Tore Söderqvist, Mårten Wallberg)

## 5. Aktiviteter för medlemmarna

*Lördagen den 24 mars:* Røjning på Björkbacken vid Torp i Sorunda, se vidare avsnitt 6.1. Fem deltagare.

*Söndagen den 1 april:* Årsmöte i klubbstugan "Sågen" i Käringboda naturreservat. Nio närvarande medlemmar. Efter årsmötet berättade naturreservatets tillsyningsman Arthur Klang om reservatet och han tog även med deltagarna på en promenad i reservatet.

*Torsdagen den 26 april:* En filmkväll om klimatfrågan för medlemmarna och alla andra intresserade. Al Gores film *En obekväm sanning* visades för över 100 närvarande. Nynäshamns kommun arrangerade kvällen. Naturskyddsföreningens tips till goda klimatåtgärder i vardagen delades ut av Elisabeth Olsson Adolfsson.

*Lördagen den 2 juni:* Invigning av natur- och kulturstigen runt kalkstensbrottet i Stora Vika. Cirka 100 deltagare guidades runt av fjärilsexperten Göran Palmqvist och kommunantikvarie Maria Landin, med assistans av Gun Svedman och Tore Söderqvist. Se vidare avsnitt 6.2.

*Lördagen den 4 augusti:* Ängens Dag, slätter på Björkbacken vid Torp i Sorunda, se vidare avsnitt 6.1. En deltagare.

*Söndagen den 23 september:* Den lokala naturvårdens dag. I samarbete med Nynäshamns kommun anordnades en busstur för cirka 20 deltagare till Fjärilarnas marker i Stora Vika, Pettsons hage vid Torp i Sorunda och Östra Styrans våtmarker. Luzzi Herzog, Heli Persson, Gun Svedman och Tore Söderqvist guidade.

*Lördagen den 27 oktober:* Röjning av sly för att gynna fjärilsfaunan vid kalkstensbrottet i Stora Vika, se vidare avsnitt 6.2. Två deltagare.

*Tisdagen den 6 november:* Carl-Gustaf Hagander från Länsstyrelsen i Stockholms län berättade i Nynäshamns Segelsällskaps klubbhus om strandskyddsbestämmelser och länsstyrelsens handläggning av strandskyddsärenden. Cirka 20 deltagare. Styrelsen tackar Jan Norlin för organiserandet av programpunkten.

*Lördagen den 10 november:* Röjning på Björkbacken vid Torp i Sorunda, se vidare avsnitt 6.1. Två deltagare.

## 6. Projekt

### 6.1. Björkbacken ("Pettsons hage")

NNF fortsatte under 2007 med sitt bidrag till skötseln av hagmarken Björkbacken ("Pettsons hage") vid Torp i Sorunda. Den natursköna hagen har höga naturvärden som hotas av igenväxning. Sedan några år tillbaka har den varit föremål för projektet *Först UTE sedan IT*, med Sunnerbyskolan och Naturskolan som ansvariga. NNF hoppas kunna bidra till en hävd av hagen som bevarar och berikar dess naturvärden. Skötselplanen är tillgänglig för nedladdning via NNF:s hemsida.

Tre medlemsaktiviteter anordnades i Björkbacken under 2007: Röjning (24 mars och 10 november) och slåtter (4 augusti). Dessutom var medlemmarna välkomna till fagning på våren, som utfördes av elever från Sunnerbyskolan. Röjningarna gick i första hand ut på att forsla avvercade träd och annat brännbart till eldningsplatser och elda. Heli Persson har ansvarat för samordnande kontakter med Naturskolan och Sunnerbyskolan.

### 6.2. Fjärilarnas marker i Stora Vika

NNF driver tillsammans med Nynäshamns kommun och markägaren Talloil AB projektet *Fjärilarnas marker i Stora Vika*, som i nuläget finansieras av statliga naturvårdsmedel. Projektet går bland annat ut på att gynna den rika insektsfaunan runt kalkstensbrottet genom röjningar samt att utforma en natur- och kulturstig som informerar om området.

Natur- och kulturstigen blev klar under våren 2007. 18 informationsskyltar sattes upp med texter av Maria Landin, Göran Palmqvist, Gun Svedman och Tore Söderqvist. Luzzi Herzog stod för skyltarnas layout och original. Nynäshamns kommun såg dessutom till att trycka ett häfte som innehåller samtliga skylttexter. Stigen invigdes den 2 juni, då cirka 100 deltagare guidades runt i soligt sommarväder av Maria Landin och Göran Palmqvist, med assistans av Gun Svedman och Tore Söderqvist.

NNF organiserade vidare en småskalig röjning som medlemsaktivitet den 17 oktober.

Projektet behöver fortsatt finansiering, och NNF ansökte under året om projektmedel från Naturvårdsverket och Svenska Naturskyddsföreningen. Naturvårdsverket avslog ansökan, men SNF beviljade 20 000 kr i projektmedel för röjnings- och inventeringsarbete under perioden 1 december 2007-30 november 2008.

### 6.3. Strandskydd

NNF deltar i det projekt om bevakning av kommunala dispenser från strandskyddsbestämmelserna som Naturskyddsföreningen i Stockholms län startade under 2005. Tack vare hjälp från Gun Svedman kunde en överenskommelse träffas med Nynäshamns kommun om att kopior av dispensbeslut skickas dels till NNF och dels till projektledaren Tomas Beckman. Tomas Beckman har möjlighet att se till att Naturskyddsföreningen överklagar dispensbeslut om skäl bedöms föreligga för överklagan.

### 6.4. Natur- och miljövård på golfbanor

Genom Gun Svedman är NNF delaktigt i miljö- och naturvårdsarbetet på Nynäshamns golfklubb, vars golfbana ligger vid Körunda i Ösmo. Målet för arbetet är bland annat att gynna den biologiska mångfalden på golfbanan och minska banans negativa miljöpåverkan. Se även verksamhetsberättelsen för 2006.

## 7. SNF:s rikskonferens i Luleå 15-17 juni

Under en vacker sommarhelg träffades ca 300 SNF-medlemmar för konferens i Luleå. NNF representerades av Malena Karlsson och Ylva Skilberg. Malena Karlsson rapporterar:

Från fredag kväll med småseminarier/workshops genom lördag med tal av Andreas Carlgren, jojk och mer gruppindelningar där olika ämnen diskuterades. Eftersom vi var två representanter på konferensen kunde vi dela upp oss. Butiksundersökning och påverkan, havsnätverk, snokaktiviteter, trafiken och energin, hur Östersjöfrågor är starkt anknutna till jordbruk och fisket, hur man tar hand om politiker m.m. Många bra tips och råd skapades och delgavs under konferensen. De olika nätverken profilerade sig bra och framför allt tror jag att ett större utbyte med havsnätverket kan vara bra och roligt för både NNF och nätverket. Med Ylvas intresse för Natursnokarna kan vi förhoppningsvis tillgodose den yngre generationens önskan att lära sig mer om naturen. Det var otroligt peppande och intressant att få vara med på konferensen. Synd bara att den ligger precis när det är dags att ta sommarlov. Kanske peppades vi dock lite extra av att vara uppe i midnattssolens land.

## 8. Skrivelser i planärenden m.m.

NNF bevakar pågående planärenden m.m. och deltar i samråd efter förmåga. Med tanke på den stora mängden planärenden är en hård prioritering nödvändig. Nedan framgår vilka ärenden som prioriterades under 2007.

## 8.1. Översiktsplaneprogram för Nynäshamns kommun

NNF gav under 2007 synpunkter på kommunens program för översiktsplan för Nynäshamns kommun. Synpunkterna finns redovisade nedan.

Nynäshamns kommun  
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen  
149 81 Nynäshamn

27 februari 2007

### Synpunkter på program för översiktsplan för Nynäshamns kommun

Vi har tagit del av översiktsplaneprogrammet och redovisar våra övergripande synpunkter i avsnitt 1 nedan. I avsnitt 2 finns ett antal mer specifika synpunkter.

#### 1. Övergripande synpunkter

ÖP-programmet (s. 5) redogör för kommunens framtidsvision. Visionen om ett hållbart samhälle där agenda 21 och de nationella miljömålen genomsyrar alla beslut är sund. Vi instämmer även i att kommunens största tillgångar är följande:

1. människorna
2. kulturlandskapet
3. skärgården och havet
4. naturen
5. framtidstron

På s. 5 anges att detta leder fram till en prioritering av (1) en utvecklad infrastruktur, (2) satsningar på folkhälsa och (3) en effektiv kommunal organisation. Hur det kommer sig att just denna prioritering uppstår är för oss en gåta, men vi håller med om att tillvaratagandet av de fem kärnvärdena ovan bör vara ett centralt mål för kommunen. **Den stora utmaningen för kommunen blir därför att få till stånd en utveckling som inte samtidigt utarmar dessa tillgångar.** Om de utarmas kommer det speciella med Nynäshamns kommun också att urholkas, vilket torde ha förödande konsekvenser för kommunens attraktionskraft och självkänsla. Hur en sådan hållbar utveckling med avseende på kärnvärdena ska se ut bör vara föremål för en bred diskussion och problematisering i ÖP i betydligt större utsträckning än vad som indikeras av ÖP-programmet. Även om fokus för ÖP ligger på de närmaste 10-20 åren måste ÖP:n vidare även innehålla mer långsiktiga perspektiv för att den inte ska bli föråldrad alldeles för snabbt.

Vi föreslår två kompletterande sätt att gå tillväga för att göra detta i ÖP:n: (a) genom att arbeta med scenarier kring möjligheter och hot samt vad dessa kan få inverkan på kärnvärdena, och (b) att utgå direkt från kärnvärdena. Nedan går vi kortfattat igenom dessa två tillvägagångssätt.

##### *1.1. Att bygga scenarier kring möjligheter och hot*

Detta tillvägagångssätt går ut på att:

- formulera flera olika möjliga scenarier för vilka möjligheter och hot som kommunen kommer att ställas inför i framtiden, och
- diskutera hur dessa möjligheter och hot ska hanteras utifrån de långsiktiga mål som kommunen vill uppnå, exempelvis tillvarata kommunens kärnvärden utan att utarma dem. Risken finns annars att kommunens beredskap att hantera olika möjligheter och hot blir för låg.

Några tänkbara exempel på scenarier kan vara följande:

1. Mycket starkt bebyggelsestryck på grund av stor befolkningsökning i Stockholmsregionen och kommunens närhet till Stockholm. Det kan vara svårt för kommunen att avskärma sig från ett sådant exploateringsstryck, och hur kan det i så fall hanteras utan att t.ex. kulturlandskapet och naturen utarmas? Här blir det nödvändigt att vidta förebyggande åtgärder och att ha en hög ambition för att i tid skydda värdefulla natur- och kulturlandskapsmiljöer.

2. Ökande insikt om att södra delen av Södertörn behövs som Stockholmsregionens gröna lunga, vilket betyder fokus på bevarande av biologisk mångfald och utveckling av olika typer av rekreativsmöjligheter.
3. Klimatförändringar blir verklighet, vilket bl.a. kan leda till att Östersjön blir ett allt mer attraktivt turistmål i förhållande till Medelhavet. Hur hanterar kommunen det ökade exploateringsstryck som t.ex. skärgården i så fall kan utsättas för?
4. Hamntillväxt. För somliga är visionen med den planerade storhamnen vid Norvik att Nynäshamn ska bli "ostkustens Göteborg". Vad får detta sannolikt för följeffekter för kommunen? Vilken utveckling låser kommunen sig fast vid om hamnen etableras? Om hamntillväxten skulle bli stor kommer det sannolikt att leda till krav på en motorled över Himmerfjärden. Vilka förebyggande åtgärder bör vidtas för att se till att detta inte blir verklighet?

### 1.2. Att utgå direkt från kärnvärdena

Med detta sätt att gå tillväga är kärnvärdena istället själva utgångspunkten och diskussionen blir mer direkt hur de kan tillvaratas utan att utarmas. Vi ger nedan några indikationer på faktorer att ta hänsyn till när det gäller naturen samt skärgården och havet samt kulturlandskapet.

#### 1.2.1. Naturen samt skärgården och havet

För oss är det givetvis centralt att ÖP:n formulerar en offensiv strategi för att bevara och om möjligt öka kommunens naturvärden. För att göra detta på ett klokt sätt fordras kunskap om de nuvarande naturvärdena. **Som ett underlag för ÖP:n är det därför helt nödvändigt att genomföra en ny naturinventering av kommunen och att åtgärder formuleras med denna inventering som underlag.** Åtgärderna kan exempelvis vara en prioritering av vilka naturområden i kommunen som bör bli föremål för reservatsbildning och andra former av ökat naturskydd. Vid en sådan prioritering bör det bland annat beaktas hur kommunens naturområden hänger ihop dels inom kommunen och dels med områden i andra kommuner, så att sammanhängande spridningskorridorer för olika arter kan bevaras.

ÖP-programmet (s. 19) menar att den översiktliga naturinventeringen (ÖNI) av kommunen från 1988-90 är i huvudsak aktuell, men vi anser att den nya ÖP:n inte kan basera sig på en snart 20 år gammal inventering. På 20 år hinner mycket hända, i synnerhet som flertalet av åtgärdsrekommendationerna i ÖNI:n har lämnats åt sitt öde. **Bristen på förverkligande av de åtgärder som rekommenderades i ÖNI gör det ännu mer angeläget att skydda de kvarvarande naturvärdena.** En ny naturinventering är därför nödvändig, och med tanke på den stora betydelsen av skärgården och havet för kommunen är det viktigt att den även innefattar kommunens marina miljöer.

Enligt ÖP-programmet (s. 19) är det bara i de områden som är aktuella att exploatera som naturvärden kommer att behövas studeras närmare. Vi menar att detta är feltänkt, eftersom vi vet av erfarenhet att det är relativt oförutsägbart vilka områden som blir aktuella för exploatering. Därför är det nödvändigt att det finns en heltäckande kunskap om kommunens naturvärden.

När det gäller skärgården och havet tillkommer problematiken med ett starkt exploateringsstryck på strandnära miljöer. **Det är därför viktigt att ÖP:n bekräftar vikten av att följa strandskyddsbestämmelserna och att ha en mycket restriktiv hållning till undantag från strandskyddet.**

#### 1.2.2. Kulturlandskapet

Det torde vara omöjligt att bevara kulturlandskapet utan att ha ett levande lantbruk i kommunen. Men lantbruket kan inte vara levande om det inte bär sig ekonomiskt, vilket innebär att en central fråga är hur lönsamhet kan skapas. Om inte denna fråga uttryckligen angrips i ÖP försämras möjligheten att ta till vara kulturlandskapet. Kanske kan detta ske genom en satsning på ekologiskt odlade produkter av hög kvalitet, vilka kan ha goda avsättningsmöjligheter i Stockholm? Detta är en typ av utveckling som kan ses inte långt från kommunen, nämligen i Järna. Så varför skulle detta inte kunna ske även i Nynäshamns kommun? Kanske kan lönsamhet skapas genom att lantbruket kombineras med satsningar på småskalig turistverksamhet? **Kommunen bör**

**utforma ÖP:n så att den ger goda förutsättningar för de här typerna av satsningar.**

## 2. Specifika synpunkter

*ÖP-programmets frågor.* Vi tycker att de rutor som ÖP-programmets avsnitt avslutas med innehåller många goda frågor. Kommunens invånare borde ges goda möjligheter att besvara dem och vi föreslår därför att kommunen genomför intervju- och enkätundersökningar bland invånarna. Diskussioner med hjälp av fokusgrupper kan vara ytterligare ett sätt att **förankra den kommande ÖP:n bland medborgare och intressegrupper.**

*Lokala miljömål.* Enligt framtidsvisionen på s. 5 i ÖP-programmet ska de nationella miljömålen genomsyra alla beslut. För att detta ska kunna ske är det nödvändigt att bryta ned målen på kommunnivå och formulera dem kvantitativt. **Vi förväntar oss att kommunen därför prioriterar arbetet med lokala miljömål och att dessa påverkar innehållet i ÖP:n.**

*Gång- och cykeltrafik.* Vi efterlyser en **hög ambition när det gäller att uppmuntra gång- och cykeltrafik** i kommunen och hänvisar till de synpunkter vi gav 2006-05-17 på kommunens förslag till gång- och cykelplan, se bilaga 1.

*Kollektivtrafik.* Vi håller med ÖP-programmet om att kommunen i sin planering ska underlätta invånarnas tillgång till kollektivtrafik. Vi vill betona vikten av att denna tillgänglighet blir bättre även i kommunens glesbygd. Vi föreslår att en behovsundersökning genomförs bland invånarna i kommunen för att bättre kunna bedöma t.ex. hur busslinjenät och turtäthet bör utformas. **Om linjenät och turtäthet bättre kan anpassas till behoven blir resandeunderlaget större och en mer ambitiös utformning av kollektivtrafiken kan då motiveras.**

*Väg 225.* Vi instämmer i att det finns ett behov av åtgärder för att förbättra säkerhet och framkomlighet när det gäller väg 225 (s. 17). I våra synpunkter på kommunens förslag till gång- och cykelplan (se bilaga 1) har vi betonat behovet av en **cykelbana längs hela väg 225. En begränsning mot tung trafik bör vidare införas när nya väg 73 är klar.** Frånsett alla andra skäl till detta av trafiksäkerhetsskäl har nya väg 73 rimligen har ett mycket bättre skydd mot miljöfarliga utsläpp vid olyckor än väg 225. Väg 225 passerar vid ett flertal tillfällen över vattendrag som har naturliga bestånd av havsöring (Fitunaån och Kagghamraån samt deras tillflöden) och utsläpp av miljöfarliga ämnen till dessa vattendrag kan få förödande konsekvenser.

*Godstrafik.* I ÖP-programmet anges att kommunen ska arbeta aktivt "för att bidra till goda förutsättningar för miljömässigt hållbara transporter" (s. 17). Vad innebär detta konkret?

*Vattenvård.* Tillförseln av kväve och fosfor från vattendragen i kommunen till havet måste minimeras, så att kommunen tar sitt ansvar för att minska Östersjöns övergödning. Enligt Länsstyrelsen (Aktuellt näringsstillstånd i länets vattendrag, 2006) kännetecknas särskilt Fitunaån av höga fosforhalter. Det är därför bra att riktlinjerna för enskilda avlopp ses över (s. 21) och det är bra att ÖP-programmet betonar vikten av långsiktigt hållbara VA-lösningar, men även andra vattenvårdande åtgärder bör komma ifråga. **Vi föreslår att kommunen som ett led i ÖP-arbetet inventerar möjliga vattenvårdande åtgärder, inklusive möjligheten att bilda ett vattenvårdsförbund för Fitunaån,** som har ett stort avrinningsområde. Vattenvårdsförbund finns för år på andra håll i Stockholms län och är ett sätt att få olika intressenter att mötas och förhoppningsvis samarbeta kring en förbättrad vattenvård.

*Naturresevat.* Kartan på s. 20 är inte uppdaterad när det gäller naturresevat. Rosenlundsskogens naturresevat är inte alls markerat, och informationen om naturresevat Borgberget-Slätmosen och Österby måste också uppdateras.

*Vindkraft.* Vi är allmänt positiva till att kommunen tar sitt ansvar att öka den andel av energiproduktionen i Sverige som sker med förnyelsebara energikällor och instämmer med ÖP-programmets betoning av en hållbar energiförsörjning (s. 22). Därför är det naturligt att kommunen har en generös inställning till att tillåta vindkraftverk. Samtidigt är det viktigt att undvika stora konflikter med landskapsvärden och att placeringen av stora vindkraftverk blir förutsägbar. **Därför bör kommunen utreda och klargöra var i kommunen som etablering av vindkraftverk ska tillåtas.**



*Norviksområdet.* Miljöprövningen och/eller kommersiella överväganden kan innebära att den planerade storhamnen och angränsande verksamhetsområde vid Norvik inte kommer att förverkligas. Kommunen bör därför i sitt ÖP-arbete ha beredskap för en **alternativ utveckling av Norviksområdet**. En sådan alternativ utveckling bör ta tillvara områdets höga naturvärden och attraktiva läge invid Mysingen.

*Bergtäktsplan.* Vi har länge efterlyst att kommunen tar fram en bergtäktsplan. Med en sådan plan minskar risken att bergtäkter förläggs på ett oförutsägbart sätt. Vidare kan behovet av nya bergtäkter minimeras om planen är tillräckligt ambitiös när det gäller återvinning av berg- och schaktmassor. **Arbetet med en bergtäktsplan bör inledas så fort som möjligt och färdigställas oberoende av arbetet med ÖP:n i övrigt.** Bergtäktsplanen bör dessutom bli en del av ÖP:n. Planen bör bland annat innehålla:

- En strategi för att i mesta möjliga mån öka återvinningen av berg- och schaktmassor, t.ex. genom att se till att det finns en infrastruktur för detta. Förmodligen kan ett urval av befintliga grustäkter vara lämpliga som platser för mellanlagring, förädling och återvinning (i stället för att användas för fortsatt täkt av naturgrus).
- En inventering av redan tillgängliga berg- och schaktmassor från olika typer av byggen. Inventeringen bör exempelvis gälla de stora mängder krossade bergmassor som enligt Kustplan för Haninge och Nynäshamns kommuner (2002) finns inom området för Musköbasen och vid Älvsnabben. Enligt kustplanen (s. 31) bör dessa bergkrossmassor kunna användas för att täcka behov inom den närmaste regionen på fastlandet.
- En prognos av behovet av nya täkter utifrån annan planerad verksamhet som kan medföra bergguttag. Om det föreslagna storskaliga borttagandet av befintliga berg i Norviksområdet utanför Nynäshamn skulle förverkligas, minskar detta rimligen behovet av annat bergguttag i kommunen.
- Identifiering av lämpliga platser för bergtäkter, inklusive en inventering av markägares intresse att upplåta mark för bergtäkt.

Avslutningsvis vill vi passa på att påpeka att vi under en rad av år har gjort praktiska naturvårdsinsatser i hagen Björkbacken vid Torp i Sorunda och runt kalkstensbrottet i Stora Vika. Syftet har varit att gynna ängs- och hagmarksfloran i Björkbacken och fjärilsfaunan i Stora Vika. **Kommunen bör i ÖP ge planmässiga förutsättningar för en fortsättning av dessa naturvårdsinsatser, så att risken för att de höga naturvärdena går förlorade minimeras.**

Med vänlig hälsning  
NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING

## 8.2. Bergtäkt vid Väggarö

NNF gav under 2007 synpunkter på ansökan om ny bergtäkt vid Väggarö i Sorunda. Synpunkterna finns redovisade nedan.

Länsstyrelsen  
Box 22067  
104 22 Stockholm

10 januari 2007

**Yttrande ang. ansökan om bergtäktsverksamhet på fastigheten Torp 14:1 i Nynäshamns kommun (Väggarö)**  
(Länsstyrelsens ref.: 5511-2005-55115, 0192-40-045)

### *1. Inledning och sammanfattning*

Nynäs-Ösmo Lastbilscentral AB har 2006-09-15 ansökt om tillstånd enligt miljöbalken till bergtäktsverksamhet och krossning av 1,4 miljoner ton berg under en 10-årsperiod på fastigheten Torp 14:1 i Nynäshamns kommun. I ansökan yrkas även att tillståndet får tas i anspråk utan hinder av att beslutet ännu inte vunnit laga kraft (verkställighetsförordnande) och att få påbörja verksamheten utan hinder av att tillståndsfrågan ännu inte är slutligt prövad (igångsättningsmedgivande).

Vi har i våra tidigare synpunkter (daterade 2004-10-29, 2005-10-30 och 2006-06-26) på den planerade bergtäktsverksamheten understrukit att en allmän plan för hushållning av berg- och schaktmassor och täktverksamhet bör tas fram innan några beslut om eventuella nya täkter tas. Denna synpunkt kvarstår, och vi

upprepar den och motiverar den närmare i avsnitt 2.

En sådan allmän plan skulle bland annat innehålla en identifiering av lämpliga platser för bergtäkter. För detta behövs inventeringar av potentiella täktområden, och föreliggande ansökan innehåller just en inventering av alternativa platser för bergtäkt. En sådan inventering är alltså i princip ett bra initiativ, men inventeringen i ansökan innehåller så stora brister att den inte kan ligga till grund för något beslut i ärendet, se avsnitt 3.

I ansökan dras slutsatsen att det saknas motstående intressen till en täktverksamhet. Vi menar att detta är en felaktig slutsats och förklarar varför i avsnitt 4. Som framgår av avsnitt 4 menar vi att täktverksamheten tvärtom skulle utgöra en betydande och helt ny störning i ett område som är viktigt för djur- och friluftsliv och som Naturvårdsverket har konstaterat vara helt utan samhällsbuller.

**Med anledning av ovanstående yrkar vi att Länsstyrelsen avslår föreliggande ansökan om täktverksamhet. Eftersom verksamheten skulle innebära ett stort och oåterkalleligt ingrepp yrkar vi vidare att varken verkställighetsförordnande eller igångsättningsmedgivande medges.**

## *2. Behovet av återvinning och en allmän plan*

Vi instämmer rent allmänt i samhällets strävan att ersätta naturgrustäkter med bergtäkter och en högre grad av återvinning av berg- och schaktmassor, jfr Länsstyrelsen faktablad 2003:06 ("Krossat berg och återvunnet material ersätter grus"). Bergtäkter medför dock stora ingrepp i naturen och är störande för t.ex. friluftsliv och närboende. Därför bör återvinning prioriteras i syfte att minimera behovet av att öppna bergtäkter.

Berörda myndigheter bör därför, i samråd med t.ex. Naturskyddsföreningen och branschen, prioritera framtagandet av en plan med bland annat följande innehåll för Nynäshamns kommun och Stockholms län i övrigt:

- En strategi för att i mesta möjliga mån öka återvinningen av berg- och schaktmassor, t.ex. genom att se till att det finns en infrastruktur för detta. Förmodligen kan ett urval av befintliga grustäkter vara lämpliga som platser för mellanlagring, förädling och återvinning (i stället för att användas för fortsatt täkt av naturgrus).
- En inventering av redan tillgängliga berg- och schaktmassor från olika typer av byggen. Inventeringen bör exempelvis gälla de stora mängder krossade bergmassor som enligt Kustplan för Haninge och Nynäshamns kommuner (2002) finns inom området för Musköbasen och vid Älvsnabben. Enligt kustplanen (s. 31) bör dessa bergkrossmassor kunna användas för att täcka behov inom den närmaste regionen på fastlandet.
- En prognos av behovet av nya täkter utifrån annan planerad verksamhet som kan medföra berguttag. Om det föreslagna storskaliga borttagandet av befintliga berg i Norviksområdet utanför Nynäshamn (se detaljplanprogram för Stockholm/Nynäshamns hamn, Norviksudden, oktober 2005) och det s.k. Pärlefarprojektet i Nynäshamn skulle förverkligas, minskar detta rimligen behovet av annat berguttag i kommunen. Detta minskade behov bekräftas av Nynäshamns kommuns yttrande över föreliggande ansökan, se miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut 2006-12-14. I yttrandet konstateras att materialförsörjningen i kommunen troligen till stor del kan klaras med entreprenadberg från Norvik.
- Identifiering av lämpliga platser för bergtäkter, inklusive en inventering av markägares intresse att upplåta mark för bergtäkt.

Om en plan med en sådan helhetssyn och om återvinning inte prioriteras, är risken stor att bergtäkter öppnas här och var på ett oförutsägbart sätt. Förmodligen är det av godo att bergtäkterna i stället koncentreras till vissa områden. Även om störningar i dessa områden naturligtvis inte kan undvikas, blir verksamheten åtminstone mer förutsägbart, vilket torde leda till färre konflikter med t.ex. närboende. Länsstyrelsens rapport 2000:11 ("Masshantering i Stockholms län") kan ses som en plattform för en sådan plan. **Vi anser att ansökningar om nya bergtäkter inte ska behandlas innan en plan av ovanstående slag finns framtagen.**

Det bör i sammanhanget noteras att de styrande partierna i Nynäshamns kommun uttryckligen har förklarat att de vill att det tas fram en bergtäktsplan för Nynäshamns kommun tillsammans med Länsstyrelsen. Vi tolkar detta som att vårt förslag om att ta fram en allmän plan går att förverkliga.

## *3. Alternativa lokaliseringar*

Med tanke på behovet i en allmän plan att identifiera lämpliga platser för täktverksamhet är det i princip bra att

ansökan innehåller en inventering av alternativa platser för bergtäkter. **Den inventering som redovisas under rubriken "alternativa lokaliseringar" i kompletterande redovisning daterad 2006-02-09 från Terragon AB (del 8 i ansökan) är dock alldeles för bristfällig för att kunna ligga till grund för beslut i ärendet.**

För det första saknas information om vilka kriterier som har använts för att identifiera alternativa lokaliseringar i sökandens egen berginventering. Hur kommer det sig att just "N Segersång 92B02" och "Muskan 92B03" har valts ut i sökandens egen berginventering och inte några andra alternativa områden?

För det andra förefaller urvalet av alternativa lokaliseringar vara snedvridet på ett sätt som gör att en täkt vid Väggarö framstår som det bästa alternativet. Områdena "N Segersång 92B02", "Marsta 92B04" och "Stora Vika 92B05" kännetecknas av höga, mycket höga eller högsta naturvärde. "N Segersång 92B02" ligger vidare vid Sörmlandsleden och nära marker som planeras för naturreservat (Borgberget). Området "Muskan 9203" är utpekad som av stort intresse för det rörliga friluftslivet i kommunens översiktsplan och området "Stora Vika 92B05" är som påpekas överhuvudtaget inte tillgängligt på grund av andra verksamheter.

För det tredje är beskrivningen av de alternativa lokaliseringarna kortfattad och mestadels kvalitativ samt innehåller sakfel. Enligt beskrivningen är naturvärdet för "Stora Vika 92B05" av klass III. Enligt Nynäshamns kommuns översiktliga naturinventering (1991) har området högsta naturvärde (klass I). Enligt Länsstyrelsens Naturkatalog (remissversion, 1996) har området klass 2. Vidare anges naturvärdet för "N Segersång 92B02" till klass III. Enligt kommunens översiktliga naturinventering har området vid Tullberget klass II och ingår för övrigt i ett klass I-område som i sin helhet har särskilt viktigt landskapsekologisk funktion.

#### 4. Områdets värde för djur- och friluftsliv

Täktverksamheten skulle innebära en helt ny störning inom en del av ett större sammanhängande skogsområde som är viktigt för djur- och friluftsliv. Nynäshamns kommuns översiktsplan (1991, s. 20) markerar att skogsmarkerna mellan Sunnerby och Muskan är ett område för rörligt friluftsliv.

De omgivande skogsområdenas höga värden exemplifieras av att närboende har observerat mindre hackspett (rödlistad) (*Dendrocopos minor*) vid Väggarö mosse ca 500 m SO om den planerade bergtäkten, se karta som bifogades till vårt yttrande 2006-06-26. Denna observation är inte förvånande med tanke på att området i anslutning till det planerade täktområdet tillsammans med övriga sammanhängande skogsområden i kommunens norra del enligt Nynäshamns kommuns översiktliga naturinventering (1991) fyller en viktig funktion för skogsfåglar. Trots att detta konstateras i ansökan (avsnitt 4.11.4) säger miljökonsekvensbeskrivningen i del 5 ingenting om konsekvenser för fågelfaunan, vilket är en brist. Vidare är vegetationsbeskrivningen (avsnitt 4.5) ytterst översiktlig och några noggranna inventeringsresultat avseende lav-, moss- och svampfloran redovisas inte, vilket också är en brist. Vi menar att det därför inte finns någon grund för slutsatser av typen "antalet skyddsvärda arter är få eller inga" (avsnitt 4.5).

Närboende menar även att det är otillräckligt utrett om täktverksamheten skulle påverka den vattenkälla och det naturvårdsområde (alkärr) som är beläget ca 800 m VSV om den planerade bergtäkten, se karta som bifogades till vårt yttrande 2006-06-26.

Vidare skulle den föreslagna bergtäkten bli en ny bullerkälla i ett område som idag kännetecknas av värdefull tystnad. Naturvårdsverket utgav i april 2005 rapporten "Kartläggning av bullerfria områden inom Nynäshamns kommun" (rapport 5444). Om man undantar den idag glest trafikerade vägen mellan Sunnerby och Ösmo visar kartläggningen att den föreslagna bergtäkten skulle placeras mitt i ett område som kännetecknas som "helt utan samhällsbuller". En sådan placering är mycket olycklig på grund av den ökande bristen på bullerfria områden i länet. I Nynäshamns kommun innebär dragningen av den nya väg 73 att bristen på bullerfria områden ökar ännu mer.

Vägen mellan Sunnerby och Ösmo via Väggarö är vidare ett viktigt cykelstråk. Eftersom det saknas cykelbana längs den smala och tungt trafikerade väg 225 är vägen via Väggarö ett sätt att ta sig från Sorunda till Ösmo med cykel utan att utsätta sig för livsfara. Att då belasta även vägen via Väggarö med tung trafik leder till ytterligare försämrade förutsättningar för cykeltrafiken.

Allt detta gör att vi bestämt invänder mot bedömningen i ansökan att täktområdet vid Väggarö "saknar

motstående intressen" (under rubriken "motiv till valet av lokalisering" i kompletterande redovisning daterad 2006-02-09 från Terragon AB). Vi har visat ovan att ansökan har brister som gör att denna bedömning inte kan motiveras. Vi har vidare visat ovan att det finns motstående intressen. Dessa bör uppmärksammas och vägas in i Länsstyrelsens beslut.

### 5. Yrkande

Med hänvisning till de skäl som har anförts ovan yrkar vi att Länsstyrelsen avslår föreliggande ansökan om täktverksamhet. Eftersom verksamheten skulle innebära ett stort och oåterkalleligt ingrepp yrkar vi vidare att varken verkställighetsförordnande eller igångsättningsmedgivande medges.

Med vänlig hälsning  
NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING

## 8.3. Marinan på Himmelsö

NNF gav under 2007 synpunkter på kommunens förslag till detaljplan för utvidgning av marina m.m. på Himmelsö. Synpunkterna finns redovisade nedan.

Nynäshamns kommun  
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens expedition  
149 81 Nynäshamn

6 december 2007

### Synpunkter på förslag till detaljplan för del av Himmelsö 1:6, marina (upprättat i oktober 2007, dnr 2004.1020)

Vi har tagit del av ovanstående förslag till detaljplan. Vi konstaterar att förslaget i stort sett är likadant som det förslag som detaljplaneprogram som vi lämnade synpunkter på 2006-10-11. Följaktligen har vi anledning att upprepa våra tidigare synpunkter.

Som tidigare konstaterar vi att förslaget måste bedömas utifrån faktumet att det gäller tillkommande verksamhet i känslig skärgårdsmiljö. Himmelsö klassas som område med högt naturvärde (klass III) i Översiktlig naturinventering av Nynäshamns kommun 1988-1990 (Nynäshamns kommun, 1991). Vidare tillhör Himmelsö riksintresseområde för högexploaterad kust och därmed skall det rörliga friluftslivets intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön (Översiktsplan för Nynäshamns kommun, 1991). Hela Stockholms skärgård är av riksintresse för sina samlade natur- och kulturvärden enligt miljöbalkens 4:e kapitel. Inom området skall turismens och friluftslivets intressen särskilt beaktas. Behovet av att värna tystnad i kustmiljön understryks i Kustplan för Haninge och Nynäshamns kommuner (2002). Allt det här motiverar på ett allmänt plan stor återhållsamhet mot nya verksamheter som kan störa miljön och friluftslivet.

När det gäller detaljplaneförslaget mer specifikt är vi mycket förvånade över att ett stort berguttag och bostadsbebyggelse föreslås för strandskyddad mark. Att en stort berguttag som ger upphov till bullerstörningar och transporter dessutom föreslås till en plats som är belägen nära ett friluftsbad gör saken ännu mer förvånande. Vi konstaterar att det skulle strida mot strandskyddet att genomföra den föreslagna bostadsbebyggelsen och berguttaget i de delar inom programområdet där gällande detaljplan anger natur, jfr s. 6 i detaljplaneförslaget. Några särskilda skäl att upphäva strandskyddet redovisas dock inte. Enligt vår bedömning finns inte heller några sådana skäl.

Avsaknaden av särskilda skäl att upphäva strandskyddet, konflikterna med friluftsliv och de allmänna motiven till stor återhållsamhet mot nya verksamheter som redovisades i första stycket ovan gör att **vi anser att den föreslagna bostadsbebyggelsen och berguttaget i de delar inom planområdet där gällande detaljplan anger natur inte ska genomföras.**

Vi konstaterar vidare att den gällande detaljplanen ger möjlighet till expansion av verksamheten, men att denna

möjlighet inte är fullt utnyttjad, jfr s. 4 i detaljplaneförslaget. Vi anser att den gällande detaljplanen därför ger tillräckligt utrymme för expansion i form av båtupplag eller motsvarande. **Vi anser därför att den gällande detaljplanens område för natur inte ska ändras, och att det ska utredas vidare hur de delar inom programområdet där gällande detaljplan anger hamn- eller industriell verksamhet kan utnyttjas för marinans behov.**

Avslutningsvis ett par specifika synpunkter:

- I våra synpunkter 2006-10-11 på förslaget till detaljplaneprogram förutsatte vi att en inventering av områdets naturvärden skulle ske om kommunen beslutade att gå vidare med planärendet. Inventeringen bör också undersöka områdets betydelse som viltstråk mellan Himmelsö och Herrön. Till vår förvåning konstaterar vi att miljökonsekvensbeskrivningen nöjer sig med mycket ytliga bedömningar om områdets naturvärden. På s. 8 i MKB bedöms området inte ha någon större betydelse för djurlivet eftersom "området har en relativt begränsad utsträckning". Motiveringen är märklig eftersom det inte kan uteslutas att även små områden kan ha stor betydelse. Vidare sägs på s. 20 i MKB att "den planerade verksamheten bedöms inte medföra någon ytterligare negativ påverkan på växt- och djurlivet utanför det område som tas i anspråk". Det här är bedömningar som verkar ha gjorts utan faktaunderlag, och vårt krav på en inventering av naturvärdena kvarstår därför.
- När vi idag sökte efter samrådsredogörelsen rörande förslaget till detaljplaneprogram på kommunens hemsida (under pågående detaljplaner/Ösmo/Himmelsö, marina) fanns den inte tillgänglig där. Vi vill uppmana kommunen att lägga ut sådant material på hemsidan. Det är viktigt att samrådsredogörelser är enkelt tillgängliga så länge detaljplanprocessen pågår.

Med vänlig hälsning

NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING

## 8.4. Storhamn vid Norvik

Stockholms Hamn AB:s och kommunens planering för en storhamn vid Norvik gick vidare under 2007. Under året har Naturskyddsföreningen i Stockholms län bland annat lämnat in synpunkter på Stockholm Hamn AB:s ansökan till Miljödomstolen om hamnverksamhet och på kommunens förslag till detaljplan för Norviksområdet. Synpunkterna har utformats i samråd med NNF. NNF:s utgångspunkt har då varit de synpunkter som Naturskyddsföreningen i Stockholms län gav under 2005 på kommunens förslag till detaljplaneprogram för Norviksområdet. Dessa synpunkter presenterades vid ett möte om Norviksplanerna med NNF:s medlemmar den 1 december 2005. De närvarande medlemmarna hade inga invändningar mot synpunkterna. NNF:s styrelsen beslutade den 2 februari 2006 att anta Länsförbundets synpunkter som NNF:s synpunkter.

De olika synpunkter som Naturskyddsföreningen i Stockholms län och NNF utgör ett omfattande material. 2007 års viktigaste skrivelser finns samlade i bilaga B.

## 8.5. Bostäder vid Strandvägen

NNF gav under 2007 synpunkter på kommunens förslag till detaljplaneprogram för bostäder vid Strandvägen i Nynäshamn. Synpunkterna finns redovisade nedan.

Nynäshamns kommun

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens expedition

149 81 Nynäshamn

1 november 2007

**Synpunkter på detaljplaneprogram för Nynäshamn 2:143 m.fl., bostäder vid Strandvägen (daterad 2007-10-02, dnr 2005.1409/214-3)**

Vi har tagit del av ovanstående detaljplaneprogram och lämnar härmed följande synpunkter.

Den föreslagna exploateringen måste bedömas utifrån faktumet att den skulle påverka natur som är extra värdefull för friluftslivet. Området ligger invid ett av Nynäshamns viktigaste rekreativstråk (Strandvägen) och utgör själva gränsen till det i stort sett oexploaterade Lövhagen-området. Hela Lövhagen-området, inklusive Hamnviken-området, har ovanligt höga rekreativvärden på grund av sin belägenhet i stadens omedelbara närhet. En exploatering skulle utgöra ett intrång i detta speciella område och minskar dessutom mängden tätortsnära skog.

Detta gör att vi motsätter oss exploateringsplanerna. **Vi anser att planerna i första hand ska stoppas och, om så inte sker, att den tilltänkta exploateringen genomförs i mycket mindre skala än vad som föreslås i detaljplaneprogrammet.** Vi föreslår i det senare fallet att exploateringen närmare bestämt begränsas till områdets norra/nordöstra del (med undantag för den yttersta hörndelen, för vilken gällande detaljplan anger ändamålet naturpark).

Vi har dessutom följande synpunkter:

1. Enligt detaljplaneprogrammet (s. 3 och 6) anger 2004 års fördjupade översiktsplan för Nynäshamns stad att bostäder och/eller verksamheter ska prövas i området. Samtidigt framgår det av kartan ur den fördjupade översiktsplanen på s. 6 att området vid Strandvägen inte tillhör de skuggade områden som markerar "ny bebyggelse och förtätningar". Vi menar därför att den tilltänkta exploateringen saknar stöd i den fördjupade översiktsplanen. Särskild hänsyn bör dessutom tas till faktumet att området är detaljplanlagt för ändamålet naturpark.
2. Enligt detaljplaneprogrammet bedömer Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att den föreslagna exploateringen inte utgör en betydande miljöpåverkan (s. 8). Vi anser att det är en stor brist att det inte framgår hur denna bedömning har skett. Vi menar att exploateringen utgör en betydande miljöpåverkan, eftersom det område som påverkas utgör natur som är extra värdefullt ur rekreativsynpunkt. Att den tilltänkta exploateringen är relativt liten till ytan hindrar inte att dess påverkan blir stor.
3. I området finns havsnära, solexponerad skog av intressant karaktär. Vi ser det som helt nödvändigt att skogen blir föremål för inventeringar, så att exempelvis potentiella entomologiska värden kan dokumenteras. Om området exploateras bör resultaten av sådana inventeringar påverka vilka träd som sparas. Detaljplaneprogrammet ger i detta avseende uttryck för en god ambition ("målet är att den särartade naturen i största möjliga utsträckning kommer att bibehållas", s. 10). Detta motsägs dock av det stora antalet hus som planeras. Vidare ger teckningarna i detaljplaneprogrammet delvis ett annat intryck.
4. Om en exploatering av området skulle förverkligas anser vi att åtgärder som kompenserar för förlorade natur- och rekreativvärden ska föreslås och genomföras. Det är i så fall viktigt att genomförande av kompensationsåtgärder blir ett villkor för ett eventuellt exploateringsbeslut.

Med vänlig hälsning

NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING

**9. Tack,** vill till sist styrelsen ge alla som har gjort insatser för föreningen under 2007.

Nynäshamn den 5 april 2008

Malena Karlsson

Staffan Lundquist

Ylva Skilberg

Tore Söderqvist

Elisabeth Olsson Adolfsson

Heli Persson

## Bilaga A. Vår- och sommarprogrammet samt höstprogrammet

### *NNFs vår- och sommarprogram 2007*

*Välkommen till programpunkterna!* Ta reda på mer om NNF genom att besöka vår hemsida [www.nynashamn.snf.se](http://www.nynashamn.snf.se). Du är även välkommen till aktiviteter som andra kretsar i Naturskyddsföreningen anordnar. Sök information på riksföreningens hemsida [www.snf.se](http://www.snf.se).

#### **Lördagen den 24 mars: Röjning på Björkbacken**

*Björkbacken, Torp, Sorunda, 11.00.* Dags att röja sly och elda i den vackra hage som NNF är med och sköter sedan flera år tillbaka. Kom och hjälp till och få samtidigt god motion! Medtag matsäck och gärna såg eller yxa. Upplysningar: Tore Söderqvist (53044337, 076-2475796).

#### **Söndagen den 1 april: Årsmöte och Käringboda naturreservat**

*Klubbstugan "Sågen" i Käringboda naturreservat, 11.00.* Vi kallar alla medlemmar till årsmöte. På dagordningen står bl.a. fastställande av NNF:s stadgar utifrån de normalstadgar som Svenska Naturskyddsföreningen har för sina kretsar. Kontakta Tore Söderqvist (tfn: se ovan) om du vill se dessa före mötet. Vi bjuder på kaffe och smörgås. Efter årsmötet bekantar vi oss med Käringboda naturreservat med tillsyningsmannen Arthur Klang som ciceron. Matsäck och kikare kan vara bra att ha för vandringen i reservatet.

#### **Vecka 17: Fagning på Björkbacken**

Vid det här laget blommar säkert vitsippan. Då är det dags att räfsa och bränna löv och kvistar, vilket gör det lättare för ängs- och hagmarksfloran i hagen Björkbacken i Sorunda att fortleva. I år görs fagningen av elever på Sunnerbyskolan på skoltid någon av skoldagarna under vecka 17. Men alla andra är också hjärtligt välkomna att delta. Om du vill vara med, kontakta Heli Persson (52030437).

#### **Torsdagen den 26 april: En kväll om klimatfrågan**

*Bio Vågen, Folkets Hus, Nynäshamn, 18.30.* Nynäshamns kommun har ordnat så att du denna kväll kan se USA:s förre vicepresident Al Gores mycket uppmärksammade film *En obekväm sanning*. Filmen handlar om uppvärmningen av jordens klimat och vilka effekter detta kan få. Du kan läsa mer om filmen på t.ex. [www.climatecrisis.net](http://www.climatecrisis.net). I samband med filmen ges

tillfälle till diskussion om klimatfrågan. Inträde är gratis för dig som är medlem i Naturskyddsföreningen (medtag medlemskortet), men du måste föranmäla dig senast 12 april till kommunens Agenda 21-samordnare Jeanette Flodqvist (tfn 52068262, e-post [jeanette.flodqvist@nynashamn.se](mailto:jeanette.flodqvist@nynashamn.se)).

## Lördagen den 2 juni: Invigning av natur- och kulturstig i Stora Vika

Varmt välkommen till invigningen av den nya natur- och kulturstigen som löper runt kalkstensbrottet i Stora Vika! Längs stigen finns ett antal tavlor som berättar om traktens naturvärden och historia. Stigen är ett viktigt resultat av det projekt om fjärilarna i Stora Vika som NNF arbetar med tillsammans med Nynäshamns kommun och företaget Talloil. I invigningen deltar bland andra fjärilsexperten Göran Palmqvist och kommunantikvarie Maria Landin. *Samling 11.00 vid P-platsen en bit in på infarten till gamla cementfabriken.* Medtag matsäck. Upplysningar: Tore Söderqvist (tfn: se ovan).

## Lördagen den 4 augusti: Slätter på Björkbacken

*Björkbacken, Torp, Sorunda, 10.00.* Över hela landet firas Ängens Dag denna lördag. Vi har traditionell lieslätter av ett ängsparti på Björkbacken, men några förkunskaper är inte nödvändiga. Medtag matsäck och gärna lie och räfsa. Upplysningar: Tore Söderqvist (tfn: se ovan).

## Efterlysning

Vi söker som vanligt efter fler som vill göra små eller stora insatser för naturen! Exempel:

- *Var med och arrangera programpunkter!* På så sätt kan du se till att du får en programpunkt som just du tycker är kul och intressant.
- *Var med och påverka samhället i miljö- och naturvänlig riktning!* Ta reda på fakta om och påverka allt ifrån stora infrastrukturprojekt till sortimentet i din matbutik. Och Naturskyddsföreningen har informationsmaterial som bör nå ut till fler.
- *Var flora- eller faunaväktare!* Det behövs hela tiden behov av ny kunskap om floran och faunan i kommunen, och dina observationer kan vara viktiga för att bedöma vilken natur som är extra skyddsvärd.

Ring Tore Söderqvist (tfn: se ovan) eller mejla till [nynatur@hotmail.com](mailto:nynatur@hotmail.com).

## Vill du ha framtida utskick per e-post i stället?

Det blir snabbare och billigare! Hör av dig med ett mejl till [nynatur@hotmail.com](mailto:nynatur@hotmail.com).



## Höst- och vinterprogram 2007

Höstprogrammet tjuvstartade faktiskt den 23 september, då Nynäshamns kommun i samarbete med NNF anordnade en bussresa till Fjärilarnas marker i Stora Vika, Björkbacken/Pettsons hage vid Torp i Sorunda och Östra Styrans våtmarker. En broschyr om dessa utflyktsmål delades ut, och denna kan du hitta på vår hemsida [www.nynashamn.snf.se](http://www.nynashamn.snf.se) under "Utflykter i Nynäshamn".

Gemensamt för bussutflyktsmålen var att där pågår ideella naturvårdsinsatser. För NNF:s del är det Fjärilarnas marker och Björkbacken/Pettsons hage som vi arbetar med. Läs mer på hemsidan om vårt arbete. **Vi är i stort behov av din hjälp för de här insatserna**, och i höst har du chans att hjälpa till den 27/10 respektive 10/11. **Kom en liten eller lång stund**. Även en liten insats är av stort värde!

Höstprogrammet ger dig även möjlighet att sätta dig in i **strandskyddsfrågor**, vilket är högaktuellt i kommunen bland annat på grund av planerna på ett bostadsområde på strandskyddad mark söder om Hamnviken i Nynäshamn. Läs mer på NNF:s hemsida om Hamnviksprojektets olika turer. Använd även hemsidan för att få information om andra exploateringsplaner i kommunen.

Preliminärt planerar vi att i november ha en kväll om kommunens kommande förslag till **lokala miljömål**. Datum är ännu inte spikat, eftersom förslaget beräknas vara färdigt först senare i oktober. **Håll utkik i Nynäshamns Postens föreningsnytt och på hemsidan om det här mötet!** Det är mycket viktigt att kommunen får synpunkter på sitt förslag, eftersom miljömålen kan få stor betydelse för kommunens agerande i miljö- och naturfrågor framöver.

I januarimörkret får du tillfälle att bekanta dig med de varmare trakterna i **Sydostasien och kampen om naturresurserna** där.

*Varmt välkommen till programpunkterna!* Du är även välkommen till aktiviteter som andra kretsar i Naturskyddsföreningen anordnar. Sök information på riksföreningens hemsida [www.snf.se](http://www.snf.se).

### Lördag 27/10: Rövning i Fjärilarnas marker

*Samling 10.30 vid infarten till kalkstensbrottet i Stora Vika* (mittemot infarten till gamla cementfabriken). Använd P-platsen en bit in på infarten till gamla cementfabriken. Medtag matsäck och gärna såg eller grensax. Läs även ovan! Upplysningar: Tore Söderqvist (076-2475796).

### Tisdag 6/11: Strandskydd, när kan det upphävas?

*Nynäshamns Segelsällskaps klubbhus, Strandvägen 26, Nynäshamn, 19.00*. Länsstyrelsen kan upphäva strandskydd för områden som t.ex. det planerade bostadsområdet vid Hamnviken endast om det finns "särskilda skäl". Carl-Gustaf Hagander från Länsstyrelsen är vår gäst den här kvällen, och vi kan därför räkna med att bland annat få fakta om Länsstyrelsens handläggning av ansökningar om upphävande av strandskydd och vad som kan vara "särskilda skäl". Läs även ovan! Vi bjuder på kaffe och tilltugg. Föranmäl dig gärna till Jan Norlin ([jan.norlin@globalnet.net](mailto:jan.norlin@globalnet.net)) eller Tore Söderqvist (076-2475796).

### Lördag 10/11: Rövning i Pettsons hage

*Samling 10.30 i Pettsons hage/Björkbacken mittemot Torp i Sorunda*. Hagen gränsar mot åkern. Följ Slätkärrsvägen och vik in till höger på en liten grusväg. Medtag matsäck och gärna såg eller grensax. Läs även ovan! Upplysningar: Heli Persson (52030437) eller Tore Söderqvist (076-2475796).

§ En novemberkväll (prel.): Kommunens förslag till lokala miljömål. Läs mer

ovan!

### Måndag 21/1: Kampen om Sydostasiens naturresurser

*Församlingshemmet, Hamngatan 6, Nynäshamn, 18.30.* Turismen och intresset för länderna i Mekongregionen ökar stadigt. Under kvällen ges en översiktlig bild av hur situationen ser ut kring utnyttjandet av naturresurserna i Mekongregionen idag. Hur påverkar infrastrukturprojekt som t.ex. vattenkraft de fattiga? Hur påverkar vår konsumtion i Nord livsförutsättningarna för lokalbefolkningen i detta område? Vad har vi för ansvar och möjligheter att förbättra situationen? Om detta talar Malena Karlsson, som bor i Sorunda och har jobbat som miljörådgivare i Kambodja hos en lokal ideell organisation i samarbete med Forum Syd och SNF. Hon pluggar nu geografi och jobbar som reseledare på en resa som heter Längs Mekong. Vi bjuder på kaffe och tilltugg. Upplysningar: Malena Karlsson (7173625).

### Efterlysning

Vi söker som vanligt efter fler som vill göra små eller stora insatser för naturen! Exempel:

- *Var med och arrangera programpunkter!* På så sätt kan du se till att du får en programpunkt som just du tycker är kul och intressant.
- *Var med och påverka samhället i miljö- och naturvänlig riktning!* Ta reda på fakta om och påverka allt ifrån stora infrastrukturprojekt till sortimentet i din matbutik. Och Naturskyddsföreningen har informationsmaterial som bör nå ut till fler.
- *Var flora- eller faunaväktare!* Det behövs hela tiden behov av ny kunskap om floran och faunan i kommunen, och dina observationer kan vara viktiga för att bedöma vilken natur som är extra skyddsvärd.

Ring Tore Söderqvist (076-2475796) eller mejla till [nynatur@hotmail.com](mailto:nynatur@hotmail.com).

### Vill du ha utskick per e-post i stället?

Det blir snabbare och billigare! Hör av dig med ett mejl till [nynatur@hotmail.com](mailto:nynatur@hotmail.com).

# Bilaga B. Naturskyddsföreningens synpunkter på storhamnsplanerna

Miljö- och samhällsbyggnads-  
förvaltningens expedition  
149 81 Nynäshamn

Stockholm, 26 mars 2007

## Synpunkter på förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Kalvä 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,
- miljörisikanalysen 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"<sup>1</sup> 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.
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

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

b) Ro/ro-hamn

c) hamn för bibränslehantering (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 miljökonsekvensbeskrivning<sup>2</sup> 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 containergods (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/Norvikudden". Eftersom ro/ro-godset i stor utsträckning har mål långt utanför Mälardalsregionen (se vidare nedan) är det nödvändigt med en mer noggrann genomgång av 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 bibränsle 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.

---

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

## 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 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 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"<sup>3</sup>.
- 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 (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 (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 (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 CO<sub>2</sub> per tonkm. Angående samtliga andra luftföroreningar presterar fartyg betydligt sämre. I bilaga 11b (s 14) hittar man dock formuleringen att "Utsläppet av svaveldioxid (SO<sub>2</sub>) 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

---

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

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 värde-trakt när det gäller skogsområden med höga naturvärden, troligen har större betydelse som spridningsområde och livsmiljö för rödlistade arter än områden långt ifrån dessa värde-trakter.

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 rekreationsmiljöer 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 art<sup>4</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.

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

---

<sup>4</sup> Kompensationsprincipens tillämpning i Tyskland och möjligheter i Sverige har utförligt beskrivits av Erik Skärbäck i skriften Balanserad samhällsbyggnad, MOVIMUM, 1997

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

Efter förfrågan från oss har MKB-centrum vid Sveriges Lantbruksuniversitet, Uppsala, granskat den miljökonsekvensbeskrivning som hör till detaljplaneförslaget. Vi översänder deras synpunkter som bilaga och yrkar att hänsyn tas till dessa. När det gäller våra synpunkter i övrigt på detaljplaneförslaget hänvisar vi till separat skrivelse från Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

Med vänlig hälsning  
NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING

*MKB-centrums synpunkter:*

**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 förutsägelse 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 hamns 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 hamnverk-samheten 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 tex 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 mellanlagrings-plats 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

**Naturskyddsföreningens i Stockholms län yttrande 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**

Yttrandet har tagits fram i samråd med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn.

*Sammanfattning*

Naturskyddsföreningen anser bland annat att

1. Inget igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnande får meddelas med tanke på de höga naturvärden som skulle drabbas redan i och med anläggningsskedet.
2. Tillståndsansökan bör skickas till regeringen för en samlad tillåtlighetsprövning.
3. Resultat från pågående utredningar om en hamnstrategi för Sverige samt om kombiterminaler bör beaktas vid bedömning av lokalisering, omfattning och utformning av sökt vatten- och hamnverksamhet.
4. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med diverse redovisningar, bl.a. av miljöeffekter av alternativa lokaliseringar för verksamheten.
5. Tippning av muddermassorna får inte ske i vatten, utan en utredning av hantering på land måste tas fram.

*Yrkanden*

I väntan på lagakraftvunnet beslut yrkar Naturskyddsföreningen i Stockholms län (Naturskyddsföreningen) att varken igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnande meddelas i deldom eller på annat sätt. Detta med tanke på den tilltänkta exploaterings avsevärda storlek och de höga naturvärden som skulle drabbas redan i och med anläggningsskedet.

Naturskyddsföreningen yrkar vidare att tillståndsansökan skickas till regeringen för en samlad tillåtlighetsprövning.

Naturskyddsföreningen yrkar slutligen

- att Miljödomstolen ålägger Stockholms Hamn AB att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen på ett sätt som tar hänsyn till de synpunkter vi anför nedan, exempelvis med en redovisning av miljöeffekter av alternativa lokaliseringar för verksamheten,
- att inget tillstånd ges för tippning av muddermassorna i vatten,
- att bland villkoren ska tilläggas el-anslutning för fartyg vid kaj, som ska installeras vid samtliga kajer,
- att Stockholms Hamn AB ska redovisa hur hamnen kan anläggas på ett sätt som gör att nyckelbiotopen Norvikholmen kan bevaras,
- att Stockholms hamn AB ska upprätta en handlingsplan för hantering av barlastvatten från fartyg,

*Övergripande synpunkter*

Naturskyddsföreningen vill understryka att Stockholm Hamn AB:s ansökan handlar om att få bygga en helt ny hamn. Ansökan hävdar dock att det rör sig om en utbyggnad av Nynäshamns hamn, men av figur 3 i MKB framgår att Norvik ligger ca 2 km norr om gränsen för det befintliga hamnområdet.

Vidare anser vi att den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som Stockholm Hamn AB bifogar sin tillståndsansökan alldeles för översiktligt beskriver vilka miljöeffekter en hantering av de förväntade godsflödena av andra hamnar i regionen eller i Sverige kunde få. Detta främst med hänvisning till att man inte äger mark på

alternativa platser och att det skulle vara för kostsamt att upprätta en MKB för alla lokaliseringalternativ. Naturskyddsföreningen menar dels, att man utförligare borde redovisa vilka miljöeffekter transporter mellan olika start-/slutpunkter i Sverige och olika hamnlägen skulle ha och dels, att Stockholms Hamns AB brister i att pröva den bästa lokaliseringen utifrån ett helhetsperspektiv tydligt visar nödvändigheten att låta någon annan samhällsaktör sköta hamnplaneringen.

Nya eller utbyggnad av befintliga hamnar i Sverige borde prövas med hjälp av strategiska miljöbedömningar. Ett EU-direktiv som antogs 2001 kräver att strategiska miljöbedömningar tillämpas på planer och program vilket i detta fall innebär att nationella eller åtminstone regionala hamnplaner behöver upprättas, på samma sätt som man tar fram järnvägs- och vägplaner.

Som ett första steg i ovanbeskrivna riktning kan den statliga hamnstrategiutredningen ses (SOU N 2006:09) som förväntas bli klar i oktober 2007. Samtidigt pågår ett uppdrag om kombiterminaler till Banverket som också ska presenteras i höst. Resultaten bör beaktas vid bedömning av lokalisering, omfattning och utformning av sökt vatten- och hamnverksamhet.

I avsaknaden av en nationell hamnplan och därmed möjligheten till en strategisk miljöbedömning yrkar vi vidare att detta ärende skickas till regeringen för en samlad tillåtlighetsprövning. Då kan en övergripande prövning av den planerade verksamhetens miljöeffekter ske som tar hänsyn till lokala, regionala och nationella mål och förhållanden.

### *Lokalisering*

#### Alternativa lokaliseringar

Det är bra att Stockholms Hamn AB redovisar sin bedömning av möjligheten till alternativ lokalisering av roro- respektive containerhamnen var för sig. Som vi påpekat i våra tidigare yttranden visar det gods som transporteras med roro- respektive containertrafiken olika transportmönster. Tyvärr är dock utredningen av miljökonsekvenserna för de olika alternativen alldeles för översiktlig. Vi vill anföra följande:

I förarbetena till Miljöbalken (Prop 1997/98:45 s. 291) nämns det att beträffande kommunikationer kan det bli fråga om "en utbyggd järnväg istället för en flygplats". Här uttalas även att "miljökonsekvenserna skall vara så utredda att det, om övriga relevanta förutsättningar föreligger, skall vara möjligt för den tillståndsprövande myndigheten att vid behandling av en ansökan ge tillstånd även till en annan verksamhet eller anläggning än den en ansökan i första hand gäller. /-/ Särskilt beträffande projekt som sker i det allmännas intresse och som kan ha stor påverkan på miljön eller människors levnadsförhållanden måste sökanden vara beredd att acceptera alternativa lösningar och bör vara beredd att medverka till sådana lösningar."

Naturskyddsföreningen kan inte se att den slutliga MKB:n lever upp till dessa krav. Vi anser bl.a. att man gör en missbedömning när det gäller vad roro-godset har för start- och slutpunkter. MKB:n har genomgående utgångspunkten att gods som skulle hanteras i Norvik har Stockholmsregionen som dominerande start- och målpunkt. Följaktligen nämns närheten till konsumenterna i Stockholmsregionen som en fördel vid lokalisering av roro-hamnen vid Norvik. En studie som finns i MKB:ns källförteckning<sup>5</sup> visar dock att mål- och upptagningsområden för rutterna Ventspils resp. 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 det finns andra hamnar i Sverige som ligger söder om Norvik eller norr om Stockholm som med fördel kunde ta emot den roro-trafik som kommer österifrån, både idag och i framtiden. Norvik kan inte anses vara en lyckad lokalisering för roro-transporter till Sverige, effekten kommer bl.a. att bli många tunga transporter via väg 225 för att komma västerut. 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>6</sup> Långväga transporter till/från mål-/slutpunkter utanför Stockholmsregionen, som Norge, Norrland m.fl., borde gå på järnväg, men ovanstående studie konstaterar också att enbart en ytterst begränsad del (2-3%) av roro-trafiken kan förväntas gå vidare på spår.

<sup>5</sup> Potentiella roro-volymer via Nynäshamn/Norvikudde, BMT mars 2006

<sup>6</sup> Sorunda.net 2007: <http://www24.aname.net/~sorunda/sorundanet/SorundaNetPressrelease-2007-03-19b.pdf>.

Dessa uppgifter borde också redovisas i MKB:n för att ge Miljöödomstolen relevant underlag för prövning av ärendet.

Hamnen har eventuellt viss potential att minska transportarbetet när det gäller containrar genom överföring av landtransporter med lastbil till fartyg så att godset tillryggalägger en större del av transportsträckan på energieffektivare fartyg. Hamnen riskerar dock att öka transportarbetet när det gäller roro-gods då en stor del av godset har mål långt utanför regionen (Norge, Norrland, södra Sverige). Vi menar att Stockholms Hamn AB inte har lyckats visa att en hamn vid Norvik skulle minska de samlade klimatpåverkande utsläppen från det berörda transportarbetet. På s. 95 i MKB:n kan man som bekräftelse läsa hamnbolagets bedömning att "etableringen av Norvikudden leder till att landtransporter av containrar till Stockholmsregionen från hamnar i andra delar av landet blir mindre än vad som hade blivit fallet utan Norvikudden". Detta (kortare landtransporter) gäller alltså inte roro-trafiken som hanteras via en hamn vid Norvikudden.

## Vägtransporter

Analysen av det transportarbete som en hamn vid Norvik har, har även andra brister förutom de som anförts ovan. Väg 225 mellan Ösmo och Södertälje nämns som en av vägarna där vägtransporter till/från hamnen kommer att ske, närmare bestämt antas 20 procent av den tunga trafiken till och från hamnen gå via väg 225. MKB:n antar dock 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 att denna väg har så låg standard att den är fullständigt olämplig för tunga lastbilstransporter.<sup>7</sup> Antagandet saknar dock helt grund. 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>8</sup> Länsstyrelsen i Stockholms län ifrågasätter också på vilka grunder bedömningen om införandet av en begränsning mot tung trafik har gjorts.<sup>9</sup> I sitt yttrande 2007-06-05 till Miljöödomstolen menar Länsstyrelsen i Stockholms län dessutom att hamnverksamheten kommer att "aktualisera behov av åtgärder på väg 225 tidigare än vad som annars varit fallet".<sup>10</sup> Om sådana åtgärder vidtas, dvs. att vägen rustas upp/byggs ut, blir det skattebetalarna som får stå för kostnaden. Risken finns också att en ny motorled över Himmerfjärden ("E4-syd") väljs som alternativ med ännu högre kostnader för skattebetalarna och med stora intrång i naturen till följd. En sådan följdexploatering utreds 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>11</sup> Återigen visar sig här behovet av en prövning av ärendet som inkluderar effekter (godsflöden) på regional nivå.

Som vi har visat ovan är det vidare troligt att en betydligt större andel av godset än 20 procent har start och mål utanför Stockholmsregionen, åtminstone när det gäller roro-gods. Naturskyddsföreningen konstaterar därför att analysen avseende vägtransportarbetet är oacceptabel som beslutsunderlag.

Även miljörisikanalysen av transporter av farligt gods på väg (ingår i MKB:ns bilaga "Utredning miljörisikanalys transporter") bygger på dessa orimliga utgångspunkter, men har även ytterligare brister. Vi har följande huvudsakliga synpunkter och hänvisar även till den kritik mot miljörisikanalysen som Länsstyrelsen i Stockholms län och Södertörns Brandförsvarsförbund har riktat mot analysen.<sup>6,12</sup>

- 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

<sup>7</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>8</sup> Vägverket Region Stockholms yttrande 2007-03-28 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

<sup>9</sup> Länsstyrelsens yttrande 2007-05-18 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

<sup>10</sup> Länsstyrelsens yttrande 2007-06-05 till Miljöödomstolen vid Nacka tingsrätt angående Stockholm Hamn AB:s ansökan om tillstånd till verksamhet vid Norvikudden i Nynäshamns kommun.

<sup>11</sup> Se t.ex. Fördjupad översiktsplan för Nynäshamns tätort. Nynäshamns kommun, 2004.

<sup>12</sup> Södertörns Brandförsvarsförbunds yttrande 2007-03-24 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

nämnas att inom ramen för en utvärdering av trängselskatteförsöket i Stockholm ansågs en trafikökning på omkring 20% på Södra Länken vara "betydande".<sup>13</sup>

- 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 miljöriskanalysen. 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, eller de rekommendationer som Länsstyrelsen i Stockholms län har gett ut, 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 (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. 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 (s. 50). Denna del av analysen bör 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). Tidningsnotiser samt egna upplevelser och observationer tyder på att detta måste vara en avsevärd 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 långträdare har hamnat i diken på vägen 225.

#### Järnvägsanslutning

Hamnbolaget bedömer i MKB:n att spårkapaciteten kommer att motsvara det som erfordras för godstransporter till/från hamnen. Anledningen är dock enligt vår uppfattning inte att beslut har fattats om att satsa på en rejäl uppgradering, utan att det bedömts som om enbart en mycket liten del av godstransporterna förväntas gå på tåg. För roro-delen är bedömningen enligt ovannämnda rapport (se fotnot 1) från BMT Transport Solutions GmbH att ca 2-4 procent av godset kommer att vidaretransporteras på spår. Containertrafikens andel verkar ligga på ca 10 procent av de totala godsmängderna. Detta kan jämföras med Göteborgs hamn, där drygt 30 procent av containergodset går på spår. Naturskyddsföreningen måste därför igen påpeka att det tyvärr inte finns några uppgifter i redovisningen av miljöpåverkan vid val av alternativa lokaliseringar vilka alternativ som skulle medföra en större eller lägre andel järnvägstransporter än en hamn vid Norvik.

Har containergodset mål i Stockholmsregionen kan det vara acceptabelt med en så pass låg andel järnvägstransporter. Däremot måste vi återigen påpeka att en stor del av roro-godset har mål i norra och södra Sverige och även i Norge, och transporterna från/till sådana långväga mål bör ske med järnväg. Förutsättningarna för att öka andelen järnvägstransporter från en hamn vid Norvik måste därför redovisas bättre.

#### Alternativ utformning

Som framgår av vad vi skriver ovan anser vi inte att en roro-hamn med långväga landtransporter till följd ska etableras vid Norvikudden. Vi vill föreslå att Miljödomstolen ålägger hamnen att ta fram ett förslag på en containerhamn, som genom de mindre ytor som skulle behövas samtidigt kunde betyda att värdefulla naturmiljöer på land och i vattnet kan sparas.

---

<sup>13</sup> RTK, 2006. Trängselavgifter i Stockholm – lägesrapport 4. Regionplane- och trafikkontoret vid Stockholms läns landsting, december 2006.

### *Muddring/tiplatser*

Hantering av hamnbolagets muddrings- respektive tippningsplaner tycker vi är helt oacceptabel, då hamnbolaget inte har inbjudit till samråd med Haninge kommun eller berörda sakägare och närboende. Processen angående muddring och hantering av de resulterande muddermassorna måste göras om från början, inklusive samråd med berörda.

Naturskyddsföreningen saknar en motivering varför omhändertagande av muddermassorna på land inte väljs som lösning. Det saknas vidare information om miljöeffekter från tippningen i tippningsområdet samt miljöpåverkan till följd av de långa transporter med muddermassor mellan hamnanläggningen och tippningsområdet i Mysingen.

1,1 miljoner kbm är väldigt stora mängder, och tillstånd för tippning i skärgården bör inte ges pga. de risker det för med sig för såväl fiskebeståndet och havsmiljön som närliggande Natura 2000- och naturreservatsområden.

### *Natur- och vattenmiljö*

#### Nyckelbiotoper och rödlistade arter

MKB:n konstaterar att skadorna på naturmiljön blir betydande om hamnen byggs. Av Skogsstyrelsen identifierade nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt, vilka i MKB:n har bedömts som "mycket värdefulla" ur entomologisk synpunkt, skulle helt eller delvis förstöras. Ändå beskriver man inte vilka konkreta fördelar för naturmiljön som nollalternativet skulle föra med sig.

MKB:n konstaterar att nyckelbiotopen Norvikholmen kan bedömas vara det allra mest värdefulla naturområdet inom det tilltänkta hamnområdet. Om hamnen byggs enligt ansökan kommer Norvikholmen helt att förstöras.

Vi föreslår därför att miljödomstolen ålägger Stockholms Hamn AB att studera om hamnen kan anläggas på ett sätt som gör att nyckelbiotopen Norvikholmen kan bevaras.

Vidare föreslår vi att miljödomstolen ålägger Stockholms Hamn AB att utreda och föreslå vilka ytterligare kompensationsåtgärder som kan vidtas för förstörda områden med höga naturvärden och rödlistade arter. De kompensationsåtgärder som framförs i MKB:n (s. 99) är ensidigt fokuserade på insektsfaunan i sig och tar inte hänsyn till att ett förverkligande av hamnen 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. Kompensationsprincipen innebär att ersättning ska ske av värden som försvinner när mark med dessa värden exploateras. Kompensationsåtgärderna får inte begränsas till kompensation av vissa specifika naturvärden, utan ska baseras på förlusterna av de totala natur- och rekreativvärdena.

#### Ålgräsängar

Två ålgräsängar hotas av exploateringsplanerna. Ålgräs (*Zostera marina*) är en kärlväxt som lever på sandiga grunda botten längs en stor del av Sveriges kust. 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.

#### Främmande arter

Angående containerfartyg står på sida 13 att hamnar vid Östersjön kan komma att ta emot direktanlöp från oceangående containertrafik eller stora feederfartyg. På sidan 94 står att inkommande fartyg i huvudsak kommer från andra delar av Östersjön, varför risken för introduktion av främmande arter är liten. Detta är motsägelsefulla uppgifter. Vidare vill vi påpeka att vissa främmande arter redan har invaderat södra Östersjökusten, och att det inte på något sätt bör underlättas för organismerna att ta sig till Egentliga Östersjön och norr-/österut.

Med tanke på att introduktion av främmande arter i Östersjön kan få allvarliga negativa konsekvenser för ett unikt och sårbart ekosystem föreslår vi att Miljödomstolen ålägger Stockholms hamn att upprätta en handlingsplan för hantering av barlastvatten från fartyg.

#### *Emissioner till luft*

##### Emissioner från fartyg

I bilaga 18 "Utsläpp till luft från transporter till och från planerat hamnområde vid Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden" (s.14) redovisas vilka bränslekvaliteter man utgått ifrån vid beräkning av bl.a. utsläpp av svaveldioxid (SO<sub>2</sub>) från fartyg.

Naturskyddsföreningen vill påpeka att antagandet att alla eller ens många fartyg använder sig av bränsle med max 0,2 % svavelhalt efter år 2010 saknar all grund i verkligheten. Idag ligger den tillåtna svavelhalten i fartygsbränsle som används i Östersjöområdet på 1,5 % då Östersjön är ett s.k. SO<sub>x</sub> Emission Control Area (SECA). Det pågår en process inom IMO (International Maritime Organisation) att se över det annex som reglerar svavelhalt i bränsle (MARPOL, Annex VI). Motståndet från många av länderna som deltar i processen är stort, och det måste bedömas som ytterst osannolikt att en överenskommelse kan nås som reglerar svavelhalt i bränsle till under 0,5 %. De två mest sannolika scenarierna är för närvarande att man antingen sänker den tillåtna svavelhalten i marina bränslen till 1 %, i bästa fall till 0,5 % eller att man sänker svavelhalten i marina bränslen till under 1,5 % i SECA:s, men även i det senare fallet är en sänkning till 0,2 % efter 2010 mycket osannolikt. Naturskyddsföreningen menar därför att Miljödomstolen vid bedömning av de totala emissionerna från transporter till/från hamnen bör utgå ifrån en svavelhalt på 1,5 % i fartygsbränslet.

##### Järnvägstrafiken

Även om tåg drivs av el måste elen produceras, och denna produktion brukar ha en påverkan på omgivningen i form av bl.a. luftutsläpp. Vi saknar en redovisning av dessa emissioner i MKB:n.

##### Emissioner i hamnområdet

MKB:n skriver att all el som Stockholms Hamn för närvarande har upphandlat är miljömärkt. Detta är irrelevant för ansökan, det bör istället beskrivas vilka planer man har för den el som behövs för driften av den planerade verksamheten. Eftersom bästa möjliga teknik bör användas menar vi att hamnbolaget ska använda Bra Miljöval-el för drift och el-försörjning av den planerade hamnen.

#### *Övrigt*

MKB:ns riskanalys tar otillräcklig hänsyn till att det har föreslagits en terminal för flytande fossilgas (LNG) i Norviks omedelbara närhet. De risker som denna terminal i så fall skulle medföra bör särskilt belysas, exempelvis risken för kollisioner mellan fartyg till Norvik och fartyg som fraktar LNG.

Vi vill också lyfta det faktum att det inte finns alltför många områden i regionen som kan komma i fråga för hantering av flis och biobränsle. Dagens dominerande oljebaserade bränslen är redan på väg att ersättas av andra, förnybara bränslen, och stora ytor kan komma att behövas för lagring av dessa. Norvikudden är ett av områdena som kan vara intressanta för en hamnanläggning för hantering och mellanlagring av förnybara, fasta och flytande bränslen och bör inte exploateras för verksamheter som mycket väl kan få plats någon annanstans.

Stockholm den 29 juni 2007  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län



Miljödomstolen  
Nacka Tingsrätt  
Box 1104  
131 26 Nacka Strand

**Yttrande angående mål M 2190-07, Stockholms Hamn AB:s tillståndsansökan om att enligt miljöbalken inom Nynäshamn Kalvö 1:25 (Norvikudden) m.fl anlägga och bedriva vatten- och hamnverksamhet**

Nynäshamns Naturskyddsförening delar de synpunkter på ansökan som Naturskyddsföreningen i Stockholms län har inlämnat till Miljödomstolen i sitt yttrande daterat 2007-06-29.

Nynäshamns Naturskyddsförening yrkar därför:

1. att varken igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnande meddelas i deldom eller på annat sätt. Detta med tanke på den tilltänkta exploateringens avsevärda storlek och de höga naturvärden som skulle drabbas redan i och med anläggningsskedet.
2. att tillståndsansökan skickas till regeringen för en samlad tillåtlighetsprövning.
3. att Miljödomstolen ålägger Stockholms Hamn AB att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen på ett sätt som tar hänsyn till de synpunkter som anförs av ovanstående yttrande av Naturskyddsföreningen i Stockholms län, exempelvis med en redovisning av miljöeffekter av alternativa lokaliseringar för verksamheten,
4. att inget tillstånd ges för tippning av muddermassorna i vatten,
5. att bland villkoren ska tilläggas el-anslutning för fartyg vid kaj, som ska installeras vid samtliga kajer,
6. att Stockholms Hamn AB ska redovisa hur hamnen kan anläggas på ett sätt som gör att nyckelbiotopen Norvikholmen kan bevaras, och
7. att Stockholms hamn AB ska upprätta en handlingsplan för hantering av barlastvatten från fartyg.

Som underlag för våra yrkanden hänvisar vi till ovanstående yttrande till Miljödomstolen från Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

Nynäshamn den 29 juni 2007  
NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING

**Komplettering av Naturskyddsföreningens i Stockholms län yttrande angående mål M 2190-07, sänt till Miljödomstolen den 29 juni 2007**

Denna komplettering av vårt tidigare yttrande har tagits fram i samråd med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn.

*Yrkanden*

Naturskyddsföreningen yrkar

- att Miljödomstolen avvisar den av Stockholms Hamn AB presenterade miljökonsekvensbeskrivningen eftersom den inte redovisar miljöeffekter av alternativa lokaliseringar, som exempelvis från transporter till/från respektive hamnlokalisering, i enlighet med vad Miljöbalken kräver (6 kap. 7§ andra stycket 4),
- att Miljödomstolen inte ger tillstånd till den av Stockholms Hamn AB sökta verksamheten i Norvik, eftersom den bifogade rapporten visar att andra befintliga hamnlägen kan hantera den tänkta trafiken med mindre påverkan på miljön/klimatet.

I övrigt kvarstår våra yrkanden i vår skrivelse till Miljödomstolen daterad 2007-06-29.

*Bifogad rapport*

På uppdrag av Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) har Trivector Traffic AB tagit fram bifogad rapport "Koldioxidutsläpp från olika typr transporter". Rapporten jämför koldioxidutsläpp för ett antal olika typr transporter med fartyg (container resp ro-ro), lastbil respektive tåg mellan olika start- och målpunkter.

*Syfte*

Syftet har varit att ta fram mer data som kan hjälpa avgöra om Norvik/Nynäshamn är den bästa lokaliseringen för en framtida storhamn, här avseende koldioxidutsläpp och klimatpåverkan av de framtida transportflödena.

*Metod*

Rapporten redovisar koldioxidutsläpp för ett antal olika typr transporter med fartyg, lastbil respektive tåg. Typr transporter kan delas upp i två huvudgrupper: transporter med containerfartyg och transporter med rorofartyg.

**I. Containerfartyg**

Containertransporterna är tänkta att utgå från Hamburg. De olika hamnarna/målpunkterna har sedan valts för att studera Stockholms hamnbolags påstående att en flytt av containertransporterna från hamnarna i södra och västra Sverige (Malmö, Göteborg) till Norvik/Nynäshamn minskar klimatpåverkande CO<sub>2</sub>-utsläpp samt för att jämföra transporter via de olika ostkusthamnar som kan hantera framtida containertransporter (Norrköping, Oxelösund, Södertälje). Stockholm respektive Eskilstuna har antagits kunna representera målpunkt för transporter pga. hamnbolagets antagande att en stor del av containertransporterna kommer att ha mål i Mälardalen. Sträckan mellan hamnarna i Sverige och Eskilstuna/Stockholm beräknas för både lastbil och tåg.

**II. Rorofartyg**

Sträckorna har valts dels för att jämföra transporter via olika ostkusthamnar (Norrköping, Oxelösund, Södertälje, Norvik/Nynäshamn, Kapellskär och Gävle) som omlastningspunkt sjö/land, och dels för att jämföra transporter till/från olika mål-/startpunkter i Sverige. Dessa mål- och startpunkter bygger i viss mån på studien "Potentiella ro-ro-volymer via Nynäshamn/Norvikudde, BMT mars 2006 (BMT Transport Solutions GmbH)" som har undersökt dagens och eventuella framtida ro-ro-transporter som går via Norvik/Nynäshamn (norska gränsen via E18, norska gränsen via Östersund, till Sundsvall, Jönköping, Eskilstuna och Stockholm). Sträckan mellan hamnarna i Sverige och målpunkterna i Sverige/vid norska gränsen beräknas för både lastbil och tåg.

För fler uppgifter om metod och avgränsning, se rapporten.

## Resultat

### I. Containerfartyg

De två minst utsläppsbelastande kombinationerna är enligt rapporten containerfartyg plus eldrivet godståg på sträckan Hamburg-Göteborg-Eskilstuna/Stockholm respektive Hamburg-Malmö-Eskilstuna/Stockholm. Om transporten fortsätter på lastbil går typransporten med lägst koldioxidutsläpp till Stockholm via Södertälje. Är målpunkten Eskilstuna är utsläppen ungefär lika stora om typransporten går med lastbil via Göteborg, Norrköping eller Norvik/Nynäshamn.

Det är dock uppenbart att en kombination fartyg-eltåg via Göteborg är det överlägset bästa alternativet utifrån ett klimatperspektiv. Detta alternativ alstrar långt mindre än hälften så stora koldioxidutsläpp per ton gods jämfört med kombinationen fartyg-lastbil via Södertälje, som är den klimatbästa varianten av lastbilstransporterna. Det bör vidare observeras att även kombinationen fartyg-eltåg via Göteborg eller Malmö leder till avsevärt lägre koldioxidutsläpp än fartyg-eltåg via Norvik/Nynäshamn.

### II. Rorofartyg

När det gäller roro-fartygen har bara landsträckorna jämförts. Det är enkelt att konstatera att vägtransporter till Norge via Östersund respektive till Sundsvall är bäst ur ett klimatperspektiv om de går via Gävle, transporter till Norge via E18 respektive till Jönköping hanteras bäst via Norrköping och transporter till Eskilstuna respektive Stockholm bidrar minst om de går via Södertälje. Tågtransporter är överlägsna om de kan använda elspår, men enligt ovannämnda rapport från BMT Transport Solutions GmbH kommer mängden rorogods som i Norvik lastas om till tåg att vara mycket marginell. Enligt Trivectors rapport är också järnvägstransporter i allmänhet konkurrenskraftiga först vid transporter som är längre än 30 mil, helst längre än 60 mil. Detta bekräftar BMT-studiens antaganden att omlastning av roro-gods till tåg kommer att vara ytterst marginell.

Exempelvis är koldioxidutsläppen till norska gränsen via Östersund via Norvik 36 kg/ton gods, men via Gävle bara 25 kg/ton gods. En transport till Sundsvall via Norvik förbrukar 20 kg CO<sub>2</sub>/ton gods, samma transport till Sundsvall via Gävle förbrukar hälften, 10 kg CO<sub>2</sub>/ton gods. Ska transporten gå från eller till Jönköping betyder det utsläppen av 16 kg CO<sub>2</sub>/ton gods om den går via Norvik men enbart 8 kg CO<sub>2</sub>/ton gods om den går via Norrköping.

För fler uppgifter om utsläppssiffrorna, se rapporten, tabell 2.2.

### Slutsatser

Rapporten "Koldioxidutsläpp från olika typransporter" visar att frågan om den mest lämpliga hamnlokaliseringen är komplex, men att det går att komma betydligt närmare en redovisning av de olika alternativa lokaliseringarnas miljöeffekter (i detta fall klimateffekter) än vad Stockholms hamnbolag gör i sin miljökonsekvensbeskrivning inklusive bilagor. Trivektor Traffic AB visar i alla händelser att Norvik/Nynäshamn inte är det klimatbästa alternativet. Denna slutsats gäller oberoende av om godstransporten på land sker med lastbil eller tåg och oberoende av om den ska till/kommer från Stockholm eller andra orter inom- eller utomlands. Vår slutsats är att Norvik i själva verket kommer att leda till att låsa fast en koldioxidalandstrande infrastruktur byggd på lastbilstransporter. Resurserna som skulle gå åt till Norvik skulle på allvar kunna leda till klimatnytta om de användes för att styra om lastbilstransporter till järnväg.

Föreningen menar vidare att rapporten visar att en övergripande strategisk miljöbedömning av lokaliseringen av svenska hamnar behövs, och att den bl.a. måste titta närmare på följande frågor:

- Utred de samhällsekonomiska vinsterna av en investering i bättre spårkapacitet från Göteborg till Mälardalen, jämfört med en etablering av en hamn i Norvik.
- Vilka miljöeffekter kommer en utökad sjötrafik ha på farleden till Södertälje, vilka lösningar finns och hur stor är denna påverkans samhällsekonomiska kostnad jämfört med etablering av en hamn i Norvik med tillkommande effekter som exempelvis ökat antal olyckor på väg 225.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Miljödomstolen  
Nacka Tingsrätt  
Box 1104  
131 26 Nacka Strand

**Komplettering av yttrande angående mål M 2190-07, Stockholms Hamn AB:s tillståndsansökan om att enligt miljöbalken inom Nynäshamn Kalvö 1:25 (Norvikudden) m.fl anlägga och bedriva vatten- och hamnverksamhet**

Nynäshamns Naturskyddsförening delar de synpunkter på ansökan som Naturskyddsföreningen i Stockholms län har inlämnat till Miljödomstolen i sitt kompletterande yttrande daterat 2007-09-27.

Nynäshamns Naturskyddsförening yrkar därför:

- att Miljödomstolen avvisar den av Stockholm Hamn AB presenterade miljökonsekvens-beskrivningen eftersom den inte redovisar miljöeffekter av alternativa lokaliseringar, som exempelvis från transporterna till/från respektive hamnlokalisering, i enlighet med vad Miljöbalken kräver (6 kap. 7§ andra stycket 4).
- att Miljödomstolen inte ger tillstånd till den av Stockholm Hamn AB sökta verksamheten i Norvik, eftersom den rapport ("Koldioxidutsläpp från olika tytransporter") som bifogades det kompletterande yttrandet från Naturskyddsföreningen i Stockholms län visar att andra befintliga hamnläget kan hantera den tänkta trafiken med mindre påverkan på miljön/klimatet.

Som underlag för våra yrkanden hänvisar vi till ovanstående kompletterande yttrande till Miljödomstolen från Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

I övrigt kvarstår våra yrkanden i vår skrivelse till Miljödomstolen daterad 2007-06-29.

Nynäshamn den 30 september 2007  
NYNÄSHAMNS NATURSKYDDSFÖRENING