



Naturskyddsföreningen
Stockholms län



Naturskyddsföreningen
Nynäshamn

Nacka Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1104
131 26 Nacka Strand
mmd.nacka.avdelning3@dom.se

4 januari 2018

Yttrande angående transportvillkor i mål nr M 6038-17: Anläggande och drift av hamn vid Norvikudden i Nynäshamns kommun; nu fråga om prövotidsredovisning

Vi (Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nynäshamn, nedan "föreningarna") vill anföra följande som vårt gemensamma yttrande från båda föreningarna.

Bakgrund

I Mark- och miljööverdomstolens dom 2015-10-30 i mål nr M 9616-14 ingick domslutet att ändra mark- och miljödomstolens dom 2014-10-10 i mål nr M 2414-12 på följande sätt:

"6. Frågan om slutliga villkor vad avser transporter på land till och från hamnen skjuts upp under en prövotid. Bolaget ska under prövotiden utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporterna, t.ex. genom val av transportslag eller transportlösningar, och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Bolaget ska redovisa resultatet av utredningen till mark- och miljödomstolen senast arton (18) månader från det att denna dom har vunnit laga kraft."

Av domskälen med anknytning till detta domslut framgår följande:

"Naturskyddsföreningarna och Charlotte [sic, rätt namn är Caroline] Ankarcrona har framhållit att trafiken med lastbilar kommer att öka på grund av den planerade hamnverksamheten och medföra sådana olägenheter att den bör villkorsregleras. Detta gäller särskilt förhållandena på väg 225. Som framhållits tidigare kan det förväntas att hamnen kommer att innebära att lastbilstransporterna och olägenheterna till följd av dessa minskar i ett större område. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar emellertid att lastbilstransporterna till följd av verksamheten vid hamnen i Norvik lokalt kommer att utgöra en betydande andel av trafiken och att den därmed bör kunna föranleda krav på att bolaget

ska vidta skyddsåtgärder vad avser olägenheter för miljön och närboende. Av de utredningar som bolaget redovisat i miljökonsekvensbeskrivningen avseende luftföroreningar och buller från transporterna, framgår att utsläppen till luft från vägtransporterna beräknas öka på ett betydande sätt liksom antalet maxbullerhändelser. Det påpekas att även en ökad järnvägstrafik medför en ökning av antalet maxbullerhändelser som kan föranleda krav på åtgärder. Eftersom ytterligare underlag behövs för att bestämma slutliga villkor bör bolaget åläggas att utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporterna, t.ex. genom val av transportslag eller transportlösning, och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att en rimlig tid för att utreda och föreslå åtgärder är 18 månader från det att domen har vunnit laga kraft.”

Föreningarna hade i detta mål yrkat följande beträffande villkor för hamnverksamheten angående transporter:

- *”En andel av minst 25 procent av den totala mängden gods från driftstart ska fraktas med tåg. Denna andel ska över tid öka på så sätt att andelen, mätt som genomsnitt per år, ökar med minst fem procentenheter under varje år efter driftstart.*
- *Utsläppen av kväveoxider ska begränsas genom aktiv transportstyrning och förarutbildning enligt ett program som årligen ska redovisas till tillsynsmyndigheten.*
- *Minst 75 procent av transporterna med tunga fordon på väg till och från hamnen, från och med anläggningsstart av hamnen, ska ske med fordon av senaste miljöklass enligt aktuell standard.*
- *Bolaget ska delfinansiera trafiksäkerhetsförbättringar på väg 225 och åtgärder som bidrar till att den tunga trafiken i mesta möjliga mån undviker väg 225.*
- *För det fall underlaget bedöms otillräckligt som underlag för slutliga villkor rörande transporterna har Naturskyddsföreningarna yrkat att frågan ska skjutas upp under en prövotid och att bolaget ska åläggas att i samråd med Naturvårdsverket utföra följande utredning.*
- *Bolaget ska redovisa den miljöpåverkan som transporter till lands och från bolagets anläggning kan orsaka samt möjligheterna att genom val av transportslag eller transportlösningar minska denna påverkan. Redovisningen ska innehålla exempel på åtgärder och deras miljö- och kostnadsmässiga konsekvenser samt bolagets förutsättningar att genomföra dem. Utredningen och förslag till åtgärder och slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen inom ett år från det att domen vunnit laga kraft.”*

Stockholms Hamn AB (”bolaget”) ingav 2017-10-24 en transportutredning till mark- och miljödomstolen och anförde samtidigt följande:

”Av utredningen framgår sammanfattningsvis följande med avseende på bolagets möjligheter att minska olägenheter m.m. av transporter till och från hamnen.

Transporter köps på en öppen marknad där olika aktörer erbjuder olika tjänster. Bolaget är en aktör som vid Stockholm Norvik Hamn kommer att tillhandahålla omlastningsmöjligheter

mellan olika transportslag. Då bolaget inte kommer att utföra några transporter i egen regi har bolaget i princip inga möjligheter att styra hur olika godsslag transporteras till och från hamnen.

Olägenheterna till följd av de anslutande transportererna kommer att uppstå längs de anslutande vägarna respektive järnvägen. Över denna infrastruktur saknar dessutom bolaget rådighet.

Bolaget har inte heller några möjligheter att påverka transportörerna vad gäller vägval utanför hamnområdet m.m. Dessa val gör de enskilda transportörerna från transport till transport, huvudsakligen beroende på destination och godsets beskaffenhet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att bolaget saknar rådighet med avseende på externa transporter till och från hamnen. Mot denna bakgrund är det inte möjligt att föreskriva några villkor m.m. för bolaget med avseende på dessa transporter. Prövotidsförfarandet torde därför nu kunna avslutas.”

Utgångspunkter för vårt yttrande

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar i sina domskäl i mål nr M 9616-14 att den omfattande alstring av lastbilstrafik som hamnen vid Norvik kommer att leda till är en följdverksamhet av hamnverksamheten och ”*bör kunna föranleda krav på att bolaget ska vidta skyddsåtgärder vad avser olägenheter för miljön och närboende*”. Detta är helt i linje med faktumet att det inneboende syftet med en hamn är att vara ett transportnav, vilket medför att transportererna till och från hamnen otvetydigt har ett omedelbart samband (jfr prop. 1997/98:45 del 2, s. 208) med hamnverksamheten. Dessa transporter utgör således en följdverksamhet. Det är också i linje med den så kallade Renova-domen (MÖD 2007:5) att även transporter som inte till fullo sker i verksamhetsutövarens egen regi kan vara föremål för villkorsreglering.

Vi konstaterar att det således inte råder något tvivel om att det är principiellt rimligt att föreskriva villkor för bolaget beträffande att minska de olägenheter från de transporter till lands som hamnverksamheten kommer att generera. Saken gäller alltså inte *om* villkor ska föreskrivas utan *vilka* villkor som ska föreskrivas.

Vi konstaterar vidare att beträffande lastbilstransporter vilar den tillåtlighet för hamnen som Miljööverdomstolen gav i sin dom 2010-12-22 i mål nr M 10319-09 på följande förutsättning i bolagets miljökonsekvensbeskrivning: ”*...ingen tung trafik till och från hamnen antas ske på väg 225 efter 2015.*” (MKB, februari 2007, s. 51). I bolagets miljökonsekvensbeskrivning antogs att väg 259 mellan Handen och E4/E20 skulle vara färdigutbyggd år 2015 och att begränsningar för genomfart av tung trafik på väg 225 mellan Ösmo och Södertälje då införs. Av denna dom framgår vidare att bolaget i sin utveckling av talan framhöll att

”...Södertörnsleden, väg 259, kommer att färdigställas efter ett beslut om utbyggnad vid Norvikudden” (s. 8).

Tillåtligheten vilade alltså på förutsättningen att lastbilstrafiken till och från den nya hamnen inte kommer att trafikera väg 225 överhuvudtaget, dvs. ett totalt undvikande av olägenheter till följd av ytterligare lastbilstrafik längs väg 225. Därför måste villkor för transporter till och från hamnen syfta till att uppnå just ett sådant totalt undvikande av olägenheter.

Anledningen till uppmärksamheten på förhållandena längs väg 225 är de olägenheter i form av stora risker för människors liv och hälsa som en utökad lastbilstrafik skulle leda till. Väg 225 är smal och krokig och har låg standard, mestadels minimala vägrenar, passerar rätt igenom eller i omedelbar närhet till byar och tätorter, få säkra omkörningssträckor, flera sträckor med maxhastighet 50 km/h, och ett stort antal korsningar med allmänna och enskilda vägar. Dessa stora brister ur trafiksäkerhetssynpunkt framgår av Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 225 (2014), som bl.a. framhåller att: *”Närheten till bostäder och antalet korsningspunkter utmed väg 225 gör att standarden upplevs som otillfredsställande. Vissa delar av vägen har flera skarpa kurvor med en otillfredsställande profil och vägbredd. Framförallt är oskyddade trafikanter utsatta när de rör sig längs med eller korsar vägen. [...] Stora delar av de studerade vägarnas bredd är under 7 meter [...]. I kombination med brister i utformningen av linjeföring och sidoområden ger det en låg trafiksäkerhet och låg framkomlighet för kollektivtrafiken. Sidoområdenas brister kommer av att de är branta och innehåller icke eftergivliga föremål som berg och träd/stolpar. [...] Vägen utgör även huvudväg för boende i Ösmo och Sorunda och är en förutsättning för verksamma i denna del av Södertörn. Intressant att notera är att vägarna på Södertörn upplevs som attraktiva av motorcyklister och träningscyklister, som ofta kommer i klungor. Flera jordbruk och skogsbruk använder vägen till och från sina egendomar för att bruka marken. Det är problematiskt att väg 225 också passerar igenom en del "större" byar, samhällen där vägen blir både genomfartsled och lokalgata. Många krön och medför en ojämn trafikrytm med antingen för höga eller för låga hastigheter. Vägen är dåligt underhållen och kantas av en del växtlighet som skymmer sikten och bidrar till att vägen upplevs smalare. Problem förvärras i intervjuer.”* (s. 32f).

Trafikverket (2014) nämner även att det utmed väg 225 redan i nuläget finns ett antal fastigheter med bullerproblem enligt Trafikverkets bullerdatas. Som framgår av åtgärdsvalsstudien passerar även stora delar av vägen igenom områden som är av riksintresse för kulturmiljövård och naturmiljövård. Vägen passerar också över åar och bäckar som hyser naturliga bestånd av havsöring och som därmed är mycket känsliga för utsläpp av t.ex. diesel.

Trafikverket (2014) redovisar en rad olika konkreta förslag på åtgärder för att minska de svåra problemen längs väg 225. Följande lista sammanfattar dessa förslag:

- Åtgärder för busshållplatser. Kostnad: 10 Mkr.
- Breddning av vägsträckor. Kostnad: 46,5 Mkr.

- Gång- och cykelvägar samt passager. Kostnad: 64 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Vårsta. Kostnad: 0,2 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Rosenhill: Kostnad: 0,48-2,6 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Åvinge kvarn och Kagghamravägen: 5,5 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Kagghamrabacken: 101 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Frölunda: 11 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Fullbro: 3 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Gudby: 13,1 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Spångbro: 2 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Porthus: 8 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Lyngsta: 3,5 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Maria Barkmans väg: 10,5 Mkr.
- Åtgärder vid problempunkt Nyblevägen: 10 Mkr.

Kostnaden för dessa åtgärder summerar till ca 290 Mkr. Enligt vår bedömning bör de dock enbart ses som grundläggande åtgärder. En uppenbar svaghet med förslagen är exempelvis att de föreslagna gång- och cykelvägarna endast gäller vissa delsträckor av väg 225, delsträckor som sammanlagt uppgår till 13,5 km. För att uppnå en acceptabel trafiksäkerhet för gående och cyklister bedömer vi att gång- och cykelväg behövs längs hela väg 225, dvs. en sträcka på ytterligare ca 20 km. Trafikverket (2014) använder en schablonkostnad för gång- och cykelväg på 4000 kr/m, vilket innebär ytterligare kostnader på 80 Mkr. Detta ökar den totala åtgärds-kostnaden till 370 Mkr. Detta torde ändå vara en underskattning av kostnaden för de åtgärder som totalt sett är nödvändiga, och vår grova bedömning av en rimlig totalkostnad är minst 500 Mkr.

I och med bolagets transportutredning (dvs. prövotidsredovisningen) har bolaget, enligt vår mening för första gången, presenterat en någorlunda verklighetsförankrad bild över de transportflöden till lands som hamnen kommer att generera. Utifrån transportutredningen konstaterar vi följande:

- En stor del av lastbilstransporterna till och från Norvik kommer att trafikera väg 225, även när/om väg 259 (Tvärförbindelse Södertörn) är färdigutbyggd, eftersom väg 225 är den genaste vägen för lastbilstrafik till/från mål väster och söder om Södertälje. Utredningen (s. 16) antar närmare bestämt att 60 procent av denna trafik väljer väg 225 även i ett fall med en utbyggd väg 259. Givet detta antagande ger transportutredningen prognosen att lastbilstrafiken till och från Norvik uppgår till 171 lastbilar per dygn vid en fullt utbyggd hamn (1 lastbil var åttonde minut). Om/när utbyggnaden av väg 259 sker är dock osäkert, bl.a. på grund av bristande finansiering. Det bör därför bedömas som en sannolik situation att väg 259 inte finns utbyggd förrän i en avlägsen framtid och att antalet lastbilar på väg 225 som genereras av Norvik således istället blir $171/0,6 = 285$ lastbilar per dygn (1 lastbil var femte minut).
- Den nuvarande belastningen på väg 225 (mitt emellan Ösmo och Södertälje) vad gäller tung trafik är ca 250 lastbilar per dygn, varav 80 bedöms utgöras av RoRo-trafik som flyttar över till Norvik under öppningsåret. Nettoökningen till följd av Norvik är

därmed från 250 till $250+171-80 = 341$ lastbilar per dygn i ett scenario då väg 259 finns utbyggd och 60 procent av lastbilarna ändå väljer väg 225. I ett mer sannolikt scenario där väg 259 inte finns utbyggd, eller där 100 procent av lastbilarna i vilket fall som helst väljer att köra den genare väg 225, är nettoökningen från 250 till $250+285-80 = 455$ lastbilar per dygn. Lastbilstrafiken på väg 225 ökar alltså sannolikt med hela 82 procent ($455/250=1,82$) till följd av Norvik, vilket totalt ger 1 lastbil var tredje minut. Det bör dock noteras att lastbilstrafiken tenderar att komma i pulser – redan idag är lastbilskolonner på 40 lastbilar i rad ingen ovanlighet.

- Olägenheter till följd av buller uppstår, eftersom boende finns nära inpå väg 225 (s. 23).
- Olägenheter till följd av utsläpp av avgaser och ökad risk för olyckor som leder till utsläpp av miljöfarliga ämnen (s. 24).
- Olägenheter till följd av försämrad trafiksäkerhet, eftersom väg 225 är olämplig för tung trafik (s. 25). Se även Trafikverkets åtgärdsvalsstudie, som citerades ovan. Som föreningarna har påpekat även vid tidigare miljömål konstaterade trafikutredningen för miljöbedömningen av detaljplanen för Norvik (WSP, 2008-05-31), att lastbilstrafiken leder till att gång- och cykeltrafik på väg 225 inte längre blir lämplig (s. 24). Detta är ett mycket försiktigt sätt att uttrycka att mycket stora olägenheter uppstår.
- Olägenheter till följd av barriäreffekter för boende som har start- och målpunkter på olika sidor av vägen (s. 27).

Våra yrkanden

Vi konstaterar inledningsvis att bolaget genom sin transportutredning har bidragit till en delvis sannolik beskrivning av de transportflöden som hamnen kommer att generera. I flera avseenden, som vi går in på närmare nedan, kvarstår dock behov av ytterligare utredningar av möjliga skyddsåtgärder. Bolagets provotidsredovisning uppfyller därmed inte kraven i Mark- och miljööverdomstolens förordnande och vi **yrkar** därför:

- Att provotidsförfarandet inte avslutas.

Vi konstaterar vidare att olägenheterna längs väg 225 till följd av lastbilstrafiken från hamnen blir oacceptabelt svåra. Som framgått ovan vilade tillåtligheten för hamnen på förutsättningen att väg 225 kan stängas av från genomfart av tung trafik när hamnen är färdigutbyggd.

Vi **yrkar** därför i första hand:

- Att hamnen inte får tas i bruk på ett sätt som skulle leda till ökad lastbilstrafik på väg 225 innan väg 225 har stängts av från genomfart av tung trafik.

- Att bolaget i samråd med Trafikverket utreder hur och när avstängningen av tung trafik ska genomföras. Resultatet av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter används utredningen för att föreskriva ett slutligt villkor.

I andra hand **yrkar** vi:

- Att hamnen inte får tas i bruk på ett sätt som skulle leda till ökad lastbilstrafik på väg 225 innan åtgärder för att minimera olägenheterna längs vägen har genomförts.
- Att bolaget bidrar till föreslagna åtgärder längs väg 225 genom att delfinansiera dem. Som framgick ovan uppgår totalkostnaden för nödvändiga åtgärder till minst 500 Mkr. Ovan framgick även att andelen av det tunga trafikarbetet som genereras av Norvik uppgår till 45 procent ($(285-80)/455 = 0,45$), vilket innebär att bolagets delfinansiering ska uppgå till 45 procent av minst 500 Mkr, dvs. minst 225 Mkr.
- Att bolaget i samråd med Trafikverket utreder hur och när delfinansieringen ska gå till och när samtliga åtgärder ska vara genomförda. Vidare ska bolaget fördjupa sin utredning beträffande möjliga åtgärder för att styra bort lastbilstrafik från väg 225. Resultatet av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter används utredningens resultat som grund för att föreskriva ett slutligt villkor.

Oavsett om lastbilstrafiken färdas längs väg 225 eller någon annan väg uppstår olägenheter till följd av utsläpp, buller och trafiksäkerhetsrisker. Det är därför under alla omständigheter angeläget att gods i mesta möjliga mån transporteras på annat sätt än med lastbil. Vi **yrkar** därför följande:

- Att ett villkor föreskrivs att från driftstart av hamnen ska en andel av minst 25 procent av containergodset fraktas med tåg. Andelen är i enlighet med vad som nämns i transportutredningen (s. 28). Denna andel ska över tid öka på så sätt att andelen, mätt som ett genomsnitt per år, ökar med minst 5 procentenheter under varje år efter driftstart. Mätningarna ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.
- Att bolaget i detalj utreder möjligheterna att även frakta Roro-gods med tåg. Resultatet av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter används utredningens resultat som grund för att föreskriva ett slutligt villkor.
- Att bolaget i detalj utreder möjligheterna att frakta en del av godset med sjöfart. Den intressanta möjligheten att lasta om gods vid Norvik till/från mindre fartyg är otillräckligt undersökt i transportutredningen. Av Sjöfartsverkets yttrande från den 12 december 2017 framgår exempelvis att verket ser positivt på denna transportmöjlighet och att den är möjlig redan idag med fartyg som innehar så kallad SOLAS-klassning. För- och nackdelar för miljö och hälsa med denna möjlighet måste klarläggas. Resultatet av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter används utredningens resultat som grund för att föreskriva ett slutligt villkor.
- Att ett villkor föreskrivs att utsläppen av kväveoxider ska begränsas genom aktiv transportstyrning och förarutbildning enligt ett program som årligen ska redovisas till tillsynsmyndigheten.

- Att ett villkor föreskrivs att minst 75 procent av transportererna med tunga fordon på väg till och från hamnen, från och med anläggningsstart av hamnen, ska ske med fordon av senaste miljöklass enligt aktuell standard. Mätningar av detta ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

Beträffande rådighet bestrider vi bolagets påstående att det inte är möjligt att föreskriva några villkor m.m. för bolaget med avseende på transporter på grund av att bolaget saknar rådighet med avseende på externa transporter till och från hamnen. Föreningarna åberopar i detta sammanhang den så kallade Renova-domen (MÖD 2007:5) där Miljööverdomstolen konstaterade att även transporter som inte till fullo sker i verksamhetsutövarens egen regi kan vara föremål för villkorsreglering.

Föreningarna hänvisar även till hänsynsreglerna i miljöbalken, och då särskilt 2 kap. 3 § miljöbalken: ”*Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iakttä de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.*”

Att ta tillräcklig hänsyn handlar alltså inte enbart om de skyddsåtgärder som verksamhetsutövaren själv utför, utan även om andra sätt att förebygga, hindra eller motverka olägenheter. För att uppfylla kravet på bästa möjliga teknik måste det transportslag som genererar minst utsläpp väljas. Villkor som verkar utsläpps begränsande, såsom villkoren om aktiv transportstyrning, förarutbildning och senaste miljöklass på fordon bedöms nödvändiga för att uppfylla den absoluta miniminivån av bästa möjliga teknik.

Vi vill även påpeka att bolagets transportutredning redovisar ett helt smörgåsbord av åtgärder som hamnen har direkt eller indirekt påverkansmöjlighet över. För somliga åtgärder visar transportutredningen (s. 29f) att hamnen har egen rådighet, t.ex. när det gäller miljöavgifter och andra styrmedel som påverkar val av transportslag till och från hamnen. För andra åtgärder visar transportutredningen (s. 30ff) hur hamnen kan samarbeta för att förverkliga åtgärderna, inklusive att delfinansiera åtgärder. Transportutredningen nämner (s. 33) för övrigt att bolaget redan har förbundit sig att finansiera olika åtgärder, vilket är i linje med våra yrkanden ovan om delfinansiering.

En förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med meddelad tillåtlighet måste vara att den regleras med tydliga villkor kopplade till transportererna. Villkor om utsläpp, begränsningsvärden och bästa möjliga teknik för transportererna är nödvändiga för att begränsa skadlig påverkan på grund av föroreningar som transportererna kommer att medföra, jämför 22 kap. 25 § punkten 6b miljöbalken. Utöver de direkta miljömässiga aspekterna är tydliga villkor angående trafiken nödvändigt för att möjliggöra en adekvat tillsyn av verksamheten. Föreningarna anser, i likhet med Mark- och miljööverdomstolen, att transportererna till och från

hamnen utgör följdverksamhet av hamnverksamheten och därför ska regleras med de villkor som yrkats av föreningarna med stöd av 16 kap. 7 § miljöbalken.

Avslutningsvis **yrkar** vi:

- Att målet avgörs *med* huvudförhandling.
- Att syn av rådande transportinfrastruktur till lands, inklusive syn av väg 225, ingår i målet.

Beatrice Sundberg

Ordförande
Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Box 6361
102 35 Stockholm

Eva Dannstedt Branting

Ordförande
Naturskyddsföreningen i Nynäshamn
Segersängsvägen 141
148 91 Ösmo