

Insändare till Nynäshamns Posten 2020-07-03

Stockholms Hamn och Nynäshamns kommun – ta ert ansvar!

Bråttom med konkreta åtgärder för att väg 225 inte ska drunkna under Norviks lastbilar

”Nej tack till tusen långtradare per dygn från Norviks hamn”. Så löd rubriken för Naturskyddsföreningens insändare i NP den 30 augusti 2005. Vi har hela tiden varnat för att Norviks hamn leder till klimatskadliga och trafikfarliga lastbilstransporter på Södertörn, om inte konkreta åtgärder för att styra transporterna till bättre alternativ såsom järnväg och kustsjöfart blir av.

I och med öppnandet av Norviks hamn är våra varningar mer aktuella än någonsin. Enligt Stockholm Hamn AB:s transportutredning från 2017 kommer 75 procent av containergodset och 100 procent av ro/ro-godset (rullande gods) att gå på lastbil. Enligt samma utredning beräknas detta vid fullt utbyggd hamn medföra 350 000 lastbilar per år till och från Norvik, dvs. i genomsnitt 959 lastbilar per dygn. En betydande andel av dessa kommer att krångla sig fram via väg 225, om inga åtgärder vidtas.

Vi har i de juridiska processerna om Norvik yrkat att hamnbolaget måste ta sitt ansvar för att mildra effekterna av hamnen. Därför blev Mark- och miljööverdomstolens dom den 30 oktober 2015 en stor framgång. Domstolen kom fram till att de omfattande lastbilstransporterna bör kunna föranleda krav på att hamnbolaget ska vidta skyddsåtgärder och ålade hamnbolaget att utreda möjligheten att påverka val av transportslag eller transportlösningar. Sådana möjligheter presenterades övergripande i transportutredningen från 2017, till exempel att hamnbolaget kan införa miljöavgifter och andra styrmedel så att de som fraktar gods får motiv att välja andra transportsätt än lastbilar.

I den fortsatta juridiska processen yrkade vi därför bland annat att juridiska villkor ska ställas på hamnbolaget för att minska olägenheterna från lastbilstrafiken, bland annat att se till att mer gods går via järnväg och kustsjöfart istället för på lastbil. Hamnbolaget vill däremot inte alls ha några sådana villkor. Mark- och miljööverdomstolen gick i en dom den 23 april 2020 helt på hamnbolagets linje och beslutade att sådana villkor inte ska ställas. Detta var en överraskande motgång med tanke på domstolens tidigare dom från 2015. Vi har därför nyligen överklagat denna dom till Högsta domstolen.

Om Högsta domstolen tar upp målet återstår att se. Under tiden blir behovet av att göra någonting åt lastbilstransporterna mer och mer akut. Att hamnbolaget har låtit bygga ett industrispår från Norvik till Nynäsbanan är bra. Men hur ska ni se till att verkligen styra om från lastbil till järnväg samtidigt som persontrafiken på Nynäsbanan inte drabbas? Hur få till fungerande kustsjöfart? Hur se till att boende och trafikanter längs väg 225 förskonas från ökad tung trafik? Oavsett juridiken faller ett tungt moraliskt ansvar att vidta åtgärder på de aktörer som har sett till att skapa problemet. Särskilt tungt faller ansvaret på de främsta pådrivarna: Stockholms Hamn AB och dess ägare Stockholms stad samt Nynäshamns kommun. Hur ser era handlingsplaner ut?

Tore Söderqvist och Beatrice Sundberg, för Nynäshamns Naturskyddsförening respektive Naturskyddsföreningen i Stockholms län