

Stockholms Hamn AB

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

**Vattenverksamhet och hamnverksamhet vid
Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden**

Stockholm 2007-01-15

Innehåll

1	Allmänt	2
2	Genomförda samråd	2
2.1	2005	2
2.1.1	Samråd med länsstyrelse och kommun	2
2.1.2	Samråd med berörda	4
2.1.3	Samråd med övriga myndigheter	6
2.2	2006	10
2.2.1	Samråd med länsstyrelse och kommun	10
2.2.2	Samråd med berörda och allmänheten	12

Bilagor:

2005

Bilaga 1. Samrådsunderlag.

Bilaga 2. Protokoll samrådsmöte tidigt samråd länsstyrelsen i Stockholms län och Nynäshamns Kommun 2005-06-15.

Bilaga 3. Protokoll samrådsmöte länsstyrelsen i Stockholms län och Nynäshamns kommun 2005-12-19.

Bilaga 4. Inbjudan till tidigt samråd skickat till berörda 2005-07-01

Bilaga 5. Inkomna yttranden samråd med berörda juli-september, 2005

Bilaga 6. Samrådsunderlag till myndigheter 2005-11-10

Bilaga 7. Inkomna yttranden samråd med myndigheter november-december, 2005

2006

Bilaga 8. Protokoll från samrådsmöte med länsstyrelse i Stockholms län och Nynäshamns kommun 2006-02-01

Bilaga 9. Inbjudan till samråd och samrådsunderlag skickat till berörda 2006-05-04

Bilaga 10. Annons inför samrådsmöte 2006-05-22

Bilaga 11. Protokoll samrådsmöte berörda och allmänhet 2006-05-22

Bilaga 12. Inkomna yttranden samråd med berörda och allmänheten maj-juni, 2006

1 Allmänt

Under åren 1999-2004 har tidigare två tillståndsärenden pågått för hamnverksamhet enligt miljöbalken vid Norvikudden. Av olika skäl avbröts dessa prövningar.

Stockholms hamnar har under 2005 påbörjat en ny tillståndsprocess för hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Tillståndsärendet omfattar anläggande och drift av en hamn för ro-ro och containrar. Den planerade hamnen omfattar ca 60 ha hamnplan och kommer att bestå av ca 1800 m kaj, hanteringsutrustning, vissa byggnader, lagringsytor samt vägar och järnvägsspår. Hamnen bedöms i en första etapp kunna öppna för trafik 2010. För en fullt utbyggd hamn (år 2020) uppskattas ro-ro-volymer till 300 000 enheter och containervolymer till 500 000 TEU (20-fots-container) varav ca 200 000 TEU beräknas omlastas till andra fartyg för vidare transport till andra hamnar. Ansökan är under framtagande och kommer att lämnas in under början av 2007.

För den planerade hamnen i Norvikudden har samråd, enligt 6 kap. 4§ miljöbalken, genomförts i olika omgångar med myndigheter, särskilt berörda och allmänheten. En redogörelse av de samråd som har genomförts för den nu planerade hamnen återfinns nedan.

2 Genomförda samråd

2.1 2005

2.1.1 Samråd med länsstyrelse och kommun

Ett samråd hölls med länsstyrelsen i Stockholms län och Nynäshamns kommun den 15 juni 2005. Ett underlag togs fram inför samrådet, se bilaga 1. Protokoll från samrådet återfinns i bilaga 2.

Viktigaste synpunkter från samrådsmötet:

- Möjligheten att presentera hamnprojektet utifrån en helhetsbild kopplad till infrastruktur bör beaktas.
- Hamnen måste ansöka om tillstånd för utskeppning av bergmassor om det blir aktuellt.

- Stranderosion och erosionskänsliga stränder bör beskrivas för nollalternativet
- Länsstyrelsen anger ett antal myndigheter som hamnen bör samråda med.
- Länsstyrelsen anser att även fartyg vid kaj samt landtransporter inom hamnområdet ingår i hamnverksamheten och ska beskrivas som direkta effekter. Skyddsåtgärder för dessa ska beskrivas.

Bemötande/kommentarer:

- Infrastruktur kommer att beskrivas i MKBn.
- Hamnen kommer att söka tillstånd för utsklippning av bergmassor om det blir aktuellt.
- Stranderosion kommer att beskrivas generellt för nollalternativet.
- Hamnen kommer att samråda med de myndigheter som Länsstyrelsen anger.
- De effekter som Hamnen inte har rådighet över kommer att beskrivas som indirekta effekter. Skyddsåtgärder kan endast beskrivas översiktligt.

Ett samrådsmöte med länsstyrelsen i Stockholms län och Nynäshamns kommun hölls den 19 december 2005. Protokoll från mötet återfinns i bilaga 3.

Viktigaste synpunkter från samrådsmötet:

- Länsstyrelsen vill att man förutom olika jämförvärden också jämför halterna i sedimenten med naturliga bakgrundshalter.
- Länsstyrelsen förordar gemensam prövning om tillstånd för deponering av muddermassor blir aktuellt.
- Det är viktigt att få allmänheten att förstå att planprocessen och tillståndsprövningsprocessen pågår samtidigt. Samråd bör samordnas så långt det går

- Hamnen vill gärna ha synpunkter från länsstyrelsen på utformningen av miljökonsekvensbeskrivningen m m.

Bemötande/kommentarer:

- Naturliga bakgrundshalter kommer att tas med i bedömning av sediment.
- Tillstånd för hamnverksamheten och deponering av massor kommer att ingå i samma ansökan, om det blir aktuellt.
- Samråden kommer att samordnas så långt det är möjligt mellan kommunen och Hamnen. För att åskådliggöra hur hamnen kommer att se ut planerar Hamnen att ta fram en animerad film. Information om projektet kommer kontinuerligt att läggas ut på Hamnens hemsida (www.stockholmshamn.se).

2.1.2 Samråd med berörda

Den 1 juli 2005 skickades inbjudan till samråd, bilaga 4, och samrådunderlag, se bilaga 1, ut till berörda fastighetsägare och nyttjanderättsinnehavare. Remisstiden pågick till den 9 september 2005. De fyra yttranden som inkom återfinns i bilaga 5. Nedan redovisas sammanfattningar av inkomna yttranden.

Vidbyns Förvaltnings AB

Anser att det finns överkapacitet i andra hamnar på ostkusten och att behov inte finns av en hamn i Norvik. Kan ge vikande lönsamhet och få konsekvenser för andra hamnar.

Vill att olika alternativa lokaliseringar studeras (andra befintliga hamnar) för att det alternativ som ger minst miljöpåverkan ska kunna väljas.

Anser att det finns kapacitetsbrister i infrastrukturen (väg och järnväg) i anslutning till Norvikområdet. Anser att en tvärförbindelse mellan Nynäshamn och E4 krävs och att satsningar på infrastrukturen måste kunna garanteras före byggstart i Norvik.

Efterlyser en allsidig investeringskalkyl för projektet (inkl. allmänna investeringar för väg och järnväg).

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Anser att:

- Norvik inte är ett lämpligt geografiskt läge för den planerade hamnen
- MKBn ska innehålla information om konsekvenserna av en fullt utbyggd hamn
- MKBn ska innehålla information om miljöpåverkan orsakad av transporter till och från hamnen (bör redovisa start- och slutmål för godset och belysa hamnens effekter på transportströmmarna både i Mälardalsregionen och på Södertörn)
- Stockholms hamn ska visa hur man säkerställer att så stor del som möjligt av godset transporteras på järnväg
- Miljökonsekvenserna av alternativa lokaliseringar bör redovisas (utifrån befintliga hamnar och för Ro/Ro- gods och containers var för sig). Hamnen ska redovisa varför Norvik är ett bättre alternativ för miljön jämfört med befintliga hamnar på ostkusten, t ex Oxelösund
- En hamn i Norvik måste bli ett föredöme när det gäller miljöaspekterna
- Den otillräckliga spårkapaciteten måste lösas innan hamnen byggs
- Hamnen bör redovisa vilka volymer hamnen kan komma att hantera maximalt per godsslag, samt maximala lagringsmängder.
- Skyddsåtgärder för att förebygga eller minska miljöeffekter av verksamheten ska redovisas (även för fartyg)

Föreningen är orolig för att det långsiktigt kan komma att krävas att en sydlig tvärförbindelse (E4-syd) byggs.

Sylva Raft m familj

Anser att man istället för hamn bör satsa på bostäder i Norvik.

Anser att det finns överkapacitet i andra hamnar på ostkusten och att behov inte finns av en hamn i Norvik.

Området runt Norvik utgör idag en rekreationsmiljö som är unik.

Anser att fisk, t ex sik, i närområdet kommer att slås ut av verksamheten i hamnen.

Intresseföreningen för naturens bevarande i Nynäshamn

Anser att en nationell infrastrukturutredning bör göras och beslut om stora hamnetableringar bör tas ur ett nationellt perspektiv.

Anser att det finns överkapacitet i andra hamnar på ostkusten och att behov inte finns av en hamn i Norvik. Hamnen i Norvik kan konkurrera ut andra hamnar.

Anser att hamnen kan påverka friluftslivet i skärgården, framförallt på grund av buller.

Anser att andra hamnar ligger närmare godsets slutdestination och det vore bättre ur miljösynpunkt om godset gick dit istället (Västerås, Södertälje, Oxelösund, Norrköping och Gävle).

2.1.3 Samråd med övriga myndigheter

Den 10 november 2005 skickades underlag för samråd ut till ett antal myndigheter. Underlaget återfinns i bilaga 6. (Bilaga 1 i underlaget är samma underlag som skickats till länsstyrelsen, särskilt berörda m fl och vilket återfinns i bilaga 1 i samrådsredogörelsen.) Myndigheterna ombads inkomma med synpunkter avseende:

- Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och avgränsning
- Behov och omfattning avseende utredningar tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen
- Samrådsprocess

- Verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan

Svarstiden sattes till den 9 december. 11 yttranden inkom. De återges kortfattat nedan och återfinns i sin helhet i bilaga 7.

Boverket

Anför att det är nödvändigt att belysa och ta ställning till de effekter som utbyggnaden för med sig även långt utanför hamnområdet, både på land och i vatten. Som exempel nämns trafikfrågor, påverkan på bebyggd och obebyggd miljö och andra hamnar, även i andra regioner.

Den slutliga bedömningen måste ske utifrån ett brett helhetsperspektiv. Boverket vill i nuläget få redovisat hur projektet förhåller sig till kommunala planer.

Botkyrka kommun

Framhåller vikten av att i MKBn beskriva riskerna och miljöeffekterna längs väg 225 som konsekvens av den planerade verksamheten.

SGU

SGU har bidragit med information från egna undersökningar i området. Föreslår ytterligare provtagning av sedimenten för att erhålla en bättre detaljeringsgrad avseende förekomst av föroreningar.

Framhåller att om halter av föroreningar förekommer i klass 4 bör ytskiktet av den postglaciala leran handhas som miljöfarligt avfall.

Anser att materialet som avses användas till utfyllnad av vattenområdet bör vara fritt från föroreningar.

Fiskeriverket

Framhåller att utfyllnad av grunda bottnar i möjligaste mån bör undvikas.

Anser att Stockholms hamnar bör redogöra för vilka konsekvenser de planerade utfyllnaderna kan ge på fauna och fiske i närområdet.

Uppgifter om vilket eventuellt fiske som bedrivs i området bör tas fram.

Skogsvårdsstyrelsen

Hänvisar till den nyckelbiotopinventering som de utfört under oktober 2005. Information om denna har sänts till Stockholms Hamnar i november 2005.

Framhåller att hänsyn bör tas till biotoperna i MKBn och möjligheten att värna om naturmiljöerna bör undersökas. Anser även att utökade artspecifika inventeringar bör utföras.

Sjöfartsverket

Anser att en samhällsekonomisk analys baserad på en samhällsekonomisk utredning bör ingå i MKBn, samt att en teknisk/nautisk utredning bör genomföras avseende insegling och utmärkning.

Avseende verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning vill Sjöfartsverket att Godstransportdelegationens förslag om hamnregioner samt arbetet med den transportpolitiska propositionen skall beaktas. Verket hänvisar även till sitt remissyttrande över hamnstrategin för Stockholm, "Hamna rätt".

Vägverket

Anser att omfattning av landtransporter på väg samt järnvägstransporter till och från hamnen bör klargöras, samt en bedömning av transporternas konsekvenser.

Påpekar att det finns en risk att utbyggnaden av väg 73 endast kommer att resultera i 2 + 1 körfält längs delar av vägen pga att fullständig finansiering ännu inte erhållits. Framhåller att det är viktigt att dessa förhållanden, samt förhållanden längs väg 225 mellan Ösmo och Södertälje, väg 257 från Västerhaninge via Tungelsta mot Vårsta och väg 259 mot E4/E20 via Huddinge belyses i MKBn.

Vägverket anser att hamnbyggnationen bör påbörjas först efter det att väg 73 och Södertörnsleden är färdigbyggda.

Kustbevakningen

Förutsätter att beredskap kommer att hållas för omhändertagande av miljöskadliga ämnen vid anläggning av hamnen. Kustbevakningen önskar bli underrättade vid varje tillfälle som tänkbara miljöpåverkande aktiviteter påbörjas, samt om förmodade miljöskadliga ämnen iakttas i vattnet.

Framhåller att ansvarig för räddningstjänsten avseende miljöskadliga utsläpp måste fastställas för bygg- och driftskede. Hamnens avgränsning mot det område där Kustbevakningen har miljöskyddsansvar måste bestämmas.

Ansaret för aktiviteter under bygg- respektive driftskede förutsätts klargöras och meddelas Kustbevakningen.

Kustbevakningen förutsätter att alla säkerhetsaspekter kring förekommande av sjöolyckor tillgodoses under driften av hamnen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten lämnar inga synpunkter.

Banverket

Banverket anger att en järnvägsplan behöver tas fram för anslutningsspåret mellan hamnen och Nynäsbanan.

Banverket kommer att studera vilka åtgärder på Nynäsbanan och dess anslutande bandelar/stråk som är nödvändiga för att få till stånd en effektiv godstrafik på järnvägen, i det fall planerna på en godshamn på Norvikudden förverkligas.

Södertörns Brandförsvarsförbund

Förutsätter att riskfrågorna ges tyngd i det fortsatta arbetet.

En riskanalys bör tas fram som beskriver riskerna som uppkommer inom hamnområdet samt från närliggande verksamheter.

Risker bör belysas för transporter av farligt gods väg och järnväg.

2.2 2006

2.2.1 Samråd med länsstyrelse och kommun

Ytterligare ett samrådsmöte hölls den 1 februari 2006 med länsstyrelsen och kommunen för att diskutera de utredningar som ska tas fram inom ramen för arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Protokoll från mötet bifogas i bilaga 8.

Viktigaste synpunkter från samrådsmötet:

1. Anläggningsfasens omfattning i tid bör framgå. Konsekvenser under den tid då anläggningsfas och driftsfas bedrivs samtidigt bör beskrivas.
2. Muddermassor bör i första hand återvinnas, i andra hand tas upp på land och i tredje hand tippas i havet.
3. *Möjliga* skyddsåtgärder bör beskrivas
4. MKBn bör redovisa möjliga åtgärder för att minska problemet med barlastvatten från fartyg, samt möjlighet att elansluta fartyg
5. En bedömning av behovet av ytterligare naturinventeringar i området bör göras.
6. Bedömningar i MKBn ska vara väl underbyggda och det bör framgå på vilken grund bedömningen är gjord.
7. Info om miljökvalitetsnormer, miljömål och riksintressen bör redovisas under egna rubriker i MKBn.
8. Transporternas konsekvenser på väg och järnväg måste studeras
9. Eftersom projektet i sin helhet bedöms innebära betydande miljöpåverkan behövs inte något särskilt BMP-beslut för vattenverksamheten.
10. Beskrivningen av nollalternativet bör omfatta konsekvenser på regional nivå.

11. Samordning av planprocess och tillståndsprocess bör genomföras så långt det är möjligt. Ev särskild prövning av byggande av järnväg bör också samordnas med övriga processer.

Bemötande/kommentarer:

1. Anläggningsfasens genomförandetid beskrivs tillsammans med konsekvenserna av att driftsfas och anläggningsfas pågår samtidigt.
2. Olika möjligheter att omhänderta muddermassor redovisas i MKBn.
3. Möjliga skyddsåtgärder redovisas i MKBn.
4. Frågeställningen barlastvatten från fartyg beskrivs i MKBn. Samtliga kajer i hamnen kommer att förberedas för elanslutning vilket beskrivs i MKBn.
5. Kompletterande naturinventeringar har genomförts avseende insekter och marksvampar vilket redovisas i MKBn.
6. Bedömningarna i MKBn är underbyggda med motiveringar till bedömningarna.
7. Informationen redovisas i egna rubriker enligt önskemål.
8. Transporternas konsekvenser på anslutande väg- och järnvägsnät studeras i olika utredningar som har tagits fram i projektet och redovisas i MKBn.
9. Beskrivningen av nollalternativet omfattar en generell beskrivning av konsekvenser på regional nivå
10. Samordning av samrådsprocesserna har skett i den mån det har varit möjligt.

På samrådsmötet beslutades följande angående behov av beslut om betydande miljöpåverkan: Länsstyrelsen förklarade att projektet i sin helhet innebär betydande miljöpåverkan (BMP) enligt miljöbalken i och med att hamnverksamhet alltid är betydande miljöpåverkan. Vanligtvis krävs ett BMP-beslut från länsstyrelsen angående vattenverksamheten. Utöver denna anteckning erfordras i detta fall

däremot inte något särskilt BMP-beslut för vattenverksamheten, i och med att projektet i sin helhet är betydande miljöpåverkan.

2.2.2 Samråd med berörda och allmänheten

Ett samrådsmöte med berörda och allmänheten hölls i Nynäshamn den 22 maj 2006. Inbjudan till mötet samt ett samrådsunderlag skickades ut till närboende, fastighetsägare och organisationer m fl och bifogas i bilaga 9. Annonsering inför samrådsmötet med allmänheten genomfördes även i lokaltidning (Nynäshamns Posten 5 maj 2006) samt i rikstäckande tidning (Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 5 maj 2006). Annonsen bifogas i bilaga 10. Protokoll från samrådsmötet bifogas i bilaga 11.

Viktigaste synpunkter från samrådsmötet:

1. Frågor framfördes om hurvida projektet är realistiskt och om man kanske förutsätter en större marknad än den som finns i praktiken. Det finns befintliga hamnar idag, t ex Oxelösund, med nödvändig infrastruktur.
2. Synpunkter framfördes att hamnens redovisning av transportmönster av ro-ro-trafiken, vilken baseras på intervjuundersökning av chaufförer, är felaktig.
3. En beskrivning av miljökonsekvenserna till följd av ökad trafik på väg 73 efterfrågas. Vad blir den samlade effekten av ökade utsläpp från fartyg och fordon i Nynäshamn?
4. Frågor kring E4-syd framförs.
5. Riskanalys för projektet efterfrågas. Kommer planerad LNG-anläggning att omfattas i denna?
6. Tre öar finns i Norviksfjärden nära Norvikudden, tittar man på dessa med anledning av de stora båtarna som ska in i fjärden?
7. Uppskattnings av mängd bergmassor och muddermassor samt planerad hantering av dessa efterfrågas.
8. Frågor framförs kring hur bedömningarna av buller görs.

9. En strategisk miljöbedömning innan projektets start efterfrågades.

Bemötande/kommentarer:

1. Ett resonemang kring alternativ lokalisering förs i MKBn. I MKBn infogas generell information om andra hamnar i regionen och i landet .
2. Redovisningen av transportmönstret baseras på den information som chaufförerna gav varför hamnen inte har anledning att ifrågasätta detta.
3. Miljökonsekvenserna av transporter till och från hamnen på bland annat väg 73 beskrivs i MKBn.
4. Det finns inga planer idagsläget på en E4 Syd varför detta inte redovisas eller studeras i MKBn.
5. En riskanalys tas fram för projektet. Riskanalysen beaktar även verksamheter i den nära omgivningen, bl. a. den planerade LNG-anläggningen, som skulle kunna medföra risker.
6. En fartygssimulering pågår som en del i bedömningen av påverkan på öarna utanför Norvikudden.
7. Mängderna redovisades på samrådet och kommer även att redovisas i MKB och ansökan.
8. WSP redogjorde för hur bedömningar och beräkningar utförs och redovisas i bullerutredningarna och i MKBn.
9. Den MKB som tas fram för projektet tillsammans med den MKB som tas fram för detaljplanen täcker in den information som skulle ha ingått i en strategisk miljöbedömning.

14 yttranden inkom under remisstiden. Yttrandena återges i korthet nedan och återfinns i sin helhet i bilaga **12**.

Vidbyns Förvaltnings AB

Hänvisar till sitt yttrande från 2005, se ovan.

Miljöpartiet de gröna Nynäshamn

Anser att en strategisk miljöbedömning bör göras för projektet.

Miljökonsekvensbeskrivningen måste innehålla bedömningar av transporter i ett regionalt perspektiv.

Det finns redan tillräcklig hamnkapacitet på ostkusten. En redovisning av alternativa hamnar på Östersjökusten bör göras i MKBn.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Nedan redovisas de ytterligare synpunkter som Naturskyddsföreningen har jämfört med det yttrande som erhöles i samrådet under 2005.

Föreningen anser att:

- En noggrann utredning krävs av nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder för friluftslivet.
- Hamnens påverkan på naturmiljö och fiske inklusive möjliga kompensationsåtgärder bör redovisas.
- Väg 225 är ej lämplig för tunga transporter
- Bästa möjliga teknik bör användas vid anläggandet av en ny hamn.
- Sjötransporterna bör utredas fram till den punkt där de inte längre är dominerande i antal.

Ove Marklund

Konsekvenser för fritidsbåtstrafiken i närområdet behöver belysas i MKBn.

En strategisk miljöbedömning behöver tas fram för projektet.

Grödinge Hembygdsförening

De ökade transporterna på väg 225 kommer att resultera i en mycket dålig trafikmiljö och mycket höga emissioner samt buller i Grödinge med tätorten Vårsta.

Myndigheterna bör hitta acceptabla lösningar av alternativa transportvägar innan hamnen på Norvikudden anläggs.

Realpolitiska partiet

Stockholms Hamns Mälardalsvision är ej marknadsmässig. Däremot kan andra marknader vara intressanta istället.

Vill att järnvägsalternativets för- och nackdelar bemöts i planprocessen.

Fortifikationsverket

Har inget att erinra mot planerad hamn.

Intresseföreningen för naturens bevarande i Nynäshamn

(genom fyra separata yttranden, varav en saknar underskrift och resterande kommer från Olga Wallenberg, Catharina Söderbergh, respektive Gurli Hamilton)

Kräver att vidareplaneringen av hamnen avbryts och att kommunen istället börja planera för alternativ användning av området.

Det finns inte behov för en sådan kraftig expansion som hamnen på Norvikudden innebär.

En etablering av hamnen på Norvikudden måste bygga på en nationell hamnstrategi.

En strategisk miljöbedömning bör tas fram för projektet.

Finns andra hamnar med bättre läge och bättre tillgänglig transportinfrastruktur.

Projektet leder till stor lokal påverkan på Norvikudden samt påverkan på vattnet och stränderna i angränsande områden.

Alla vikar norr om Norvik är viktiga lekplatser för fisk.

Grödingerådet

Befarar att många tunga transporter till och från hamnen kommer att köra på väg 225. Väg 225 är smal, kurvig och det rymmer inte mer trafik på vägen. Befarar försämrade miljö vid närliggande skolor, bostäder till följd av buller, avgaser och risker.

Alternativa vägar bör byggas så att de står klara när hamnen på Norvikudden börjar användas.

Cosmic Construction Build Co.

Anser att hamnen bör byggas och anpassas med tanke på de förhöjda vattennivåer som växthuseffekten kan innebära.

Sorundanet

Befarar att många tunga transporter till och från hamnen kommer att köra på väg 225. Väg 225 är smal, kurvig och olycksdrabbad väg.

Anser att fler långtradare på vägen utsätter stora delar av invånarna i Nynäshamns kommun för oacceptabla hälsorisker.

Är oroad över att hamnen på sikt kommer att resultera i att den så kallade E4-syd byggs.

Anser att Gävle och Oxelösund är bättre hamnalternativ. Hänvisar till den förberedande miljökonsekvensutredning som har tagits fram av Stockholms Universitet och har även bifogat utdrag av densamma.

En nationell bedömning av hamnars framtida lokalisering i Sverige behövs. En strategisk miljöbedömning på nationell nivå krävs.

Stockholm 2007-01-15

Jenny Svärd

Bilaga 1

Stockholms Hamn AB

UNDERLAG INFÖR TIDIGT SAMRÅD

**Tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av
hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden**

Stockholm 2005-05-30

Innehållsförteckning

1	Administrativa uppgifter	1
2	Inledning	2
3	Lokalisering	3
4	Planförhållanden	4
5	Kortfattad beskrivning av planerad verksamhet	5
5.1	Hamnverksamheten	5
5.2	Vattenverksamheten	6
6	Kortfattad beskrivning av miljöeffekter	7
6.1	Hamnverksamheten	7
6.2	Miljöeffekter under byggskedet	9
7	Förslag till innehåll miljökonsekvensbeskrivning	10

Bilaga 1. Karta över infartsled och anslutningsväg

Bilaga 2. Karta över gällande detaljplan

Bilaga 3. Markanvändning Fördjupad översiktsplan

Bilaga 4. Översiktlig illustration av hamnområdet

1 Administrativa uppgifter

Sökandes namn:	Stockholms Hamn AB
Postadress:	Box 27314 102 54 Stockholm
Besöksadress:	Magasin 2, Frihamnen
Telefon:	08-670 26 00
Organisationsnummer:	556038-0882
Fastighetsbeteckning (fastighetsägare):	Kalvä 1:25, Norvikudden (Stockholms Hamn AB)
SNI-kod:	63.22-1
Kontaktperson ansökan:	Gun Rudeberg (tel: 08-670 26 00)
Kommun:	Nynäshamns kommun
Län:	Stockholms län
Tillsynsmyndighet:	Miljö- och samhälls- byggnadsförvaltningen, Nynäshamns Kommun

2 Inledning

Transportsystemen blir allt mer storskaliga med utveckling mot stora integrerade nätverk med globala aktörer. Närheten till starka tillväxtmarknader med stora godsflöden kommer också att påverka trafikutvecklingen i närliggande områden. Exempelvis förutses godsvolymer till Stockholmsregionen att i allt större omfattning transporteras in via Östersjön samlastat med de stora flödena till Ryssland, Finland och de Baltiska staterna.

Handeln mellan Sverige och länderna kring Östersjön ökar och beräknas fortsätta öka relativt snabbt i takt med utvecklingen i bland annat de baltiska staterna. Stockholms Hamnar har därför för avsikt att bygga ut nuvarande hamn i Nynäshamn med en anläggning på Norvikudden. Denna ska bli ett komplement till övriga hamnar i regionen bland annat med anledning av den ökade handeln i Östersjöområdet. Nynäshamn har ett fördelaktigt läge genom närheten till Stockholm och Mälardalsregionen.

Hamnen kommer även att fungera som en ersättning för den befintliga containerterminalen i Stockholm (Frihamnen).

Norvikudden i Nynäshamns kommun är sedan tidigare planlagd för hamnverksamhet och upplag. Planer på att bygga en hamn på Norvikudden har funnits sedan 1800-talet. Sedan 1970-talet har området planerats och förberetts för hamn- och industriverksamhet. I början av 1980-talet gjordes en utfyllnad av del av planerat hamnområde.

Under åren 1999-2004 pågick två tillståndsärenden för hamnverksamhet enligt miljöbalken vid Norvikudden. Dessa tillståndsärenden omfattade dels en prövning av en fullt utbyggd hamn bestående av Ro/Ro (gods på hjul), Lo/Lo (containrar), bulkhantering (oförpackat gods) samt färjetrafik, dels en mindre bulk- och Ro/Ro-hamn. Av olika skäl avbröts dessa prövningar.

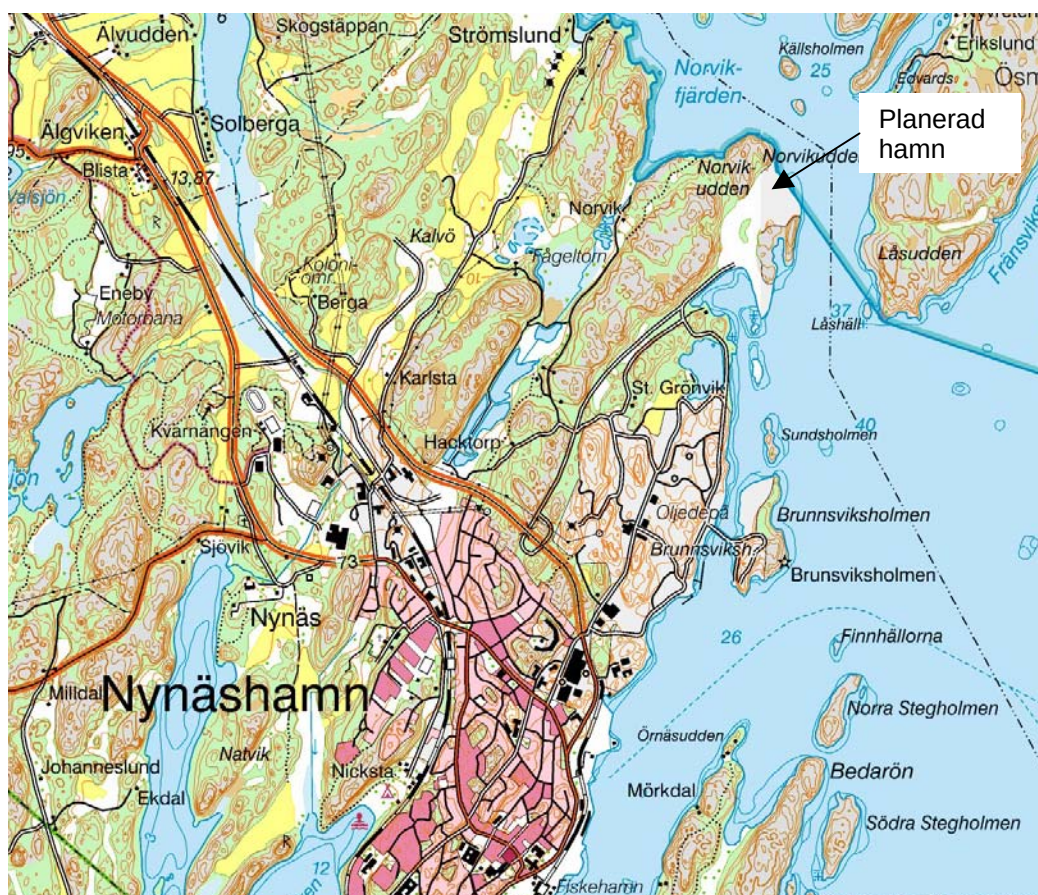
Stockholms hamnar påbörjar nu en ny tillståndsprocess för hamnverksamhet på Norvikudden. Tillståndsärendet omfattar anläggande och drift av en hamn för Ro/Ro och Lo/Lo där de båda godsslagen bedöms uppta cirka halva ytan var.

Den planerade hamnen kommer att bestå av ca 1500 m kaj, hanteringsutrustning, vissa byggnader, lagringsytor samt vägar och

järnvägsspår. Anläggandet av hamnen resulterar i arbeten både på land och i vatten.

3 Lokalisering

Norvikudden ligger strax norr om tätorten Nynäshamn och nuvarande Nynäshamns hamn, se karta i figur 1.



Figur 1. Översiktskarta. (Copyright © Lantmäteriet, 1998, Dnr:L2000/1415)

En karta med större skala finns i **Bilaga 1**.

Norviksområdet ligger i direkt anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB. Sydväst om det planerade hamnområdet äger NCC Fastigheter AB mark som planeras för industriverksamhet. Väster om NCCs område ligger Alhagens våtmark som har anlagts av kommunen för slutlig rening av avloppsvatten från avloppsrenings-

verken i kommunen. På andra sidan Norviksfjärden ligger öarna Himmelsö, Herrön och Yxlö.

Närmaste permanentbostäder ligger vid Grönviksvarvet som är beläget i viken i Norviksområdets södra del. Närmaste fritidsbebyggelse ligger på ön Yxlö och Herrön på ett avstånd av ca 1 km från den planerade hamnen.

Under år 2001 invigdes en ny infartsled till Nynäshamn. Den nya leden ansluter vid den tidigare väg 73 vid Älgviken strax norr om Nynäshamn. En anslutningsväg från den nya infartsleden till området på Norvikudden har byggts av Stockholms Hamnar under år 2001.

Vägverket planerar en ny väg 73 mellan Älgviken och Fors. Byggstart beräknas ske i september 2005.

Banverket utreder utökning av kapaciteten på Nynäsbanan, tågbanan mellan Nynäshamn och Västerhaninge. Utredningen ska också beakta möjligheten att framföra gods på banan. En lösning som diskuteras är dubbelspår på en eller flera delar av sträckan. Byggstarten beräknas preliminärt ske år 2010-2015. Diskussioner pågår om tidigareläggning av projektet.

Farleden in till Nynäshamn är kort, rak och okomplicerad vilket gör området lättnavigerat. Farleden klarar de största fartyg som kan gå in i Östersjön. Farleden behöver förlängas norrut med ca 1,7 nm (ca 3 km) fram till Norvikudden.

4 Planförhållanden

Stockholms Hamn AB äger fastigheten Kalvö 1:25 som planeras för hamnverksamheter. Fastigheten omfattar totalt ca 110 ha varav ca 60 ha är vattenområde.

Området omfattas för närvarande av en detaljplan S221 fastställd 1988-04-08 [1]. En kopia av detaljplanen återfinns i **bilaga 2**. Detaljplanen anger att delar av den mark som avses bli tagen i anspråk för Norviks hamn är avsedd för hamn med upplag (**Th**). I anslutning till det område i planen som är avsett för hamn finns även mindre områden som har andra beteckningar. Strandskyddet för området är upphävt i detaljplanen.

Parallellt med detta tillståndsgivande pågår ett arbete med att arbeta fram en ny detaljplan för området. Detta arbete görs tillsammans med Nynäshamns kommun och NCC som äger den västra grannfastigheten.

I kommunens översiktsplan från 1991 anges att Norvik-Kalvöområdet bör användas för bl a hamnverksamhet, upplag och tyngre industri [2].

I september 2004 antogs en fördjupad översiktsplan av kommunfullmäktige i Nynäshamns kommun. I planen anges markanvändningen på Norvikudden som hamnområde, se **bilaga 3**. Norviksområdet omfattas inte av något riksintresse för naturvård, kulturvård eller friluftsliv.

Inom det planerade hamnområdet finns inga utpekade regionala och kommunala intressen för naturmiljö, kulturmiljö eller friluftsliv.

5 Kortfattad beskrivning av planerad verksamhet

5.1 Hamnverksamheten

Planerad hamnverksamhet omfattar tillhandahållande av kajplatser för fartyg samt lossning och lastning av gods. Det gods som kan hanteras i den planerade utformningen av hamnen är olika typer av Ro/Ro-gods (gods som rullas på och av fartygen) och containrar. Fartygens maximala bruttodräktighet bedöms uppgå till ca 65 000.¹

Uppställningsplatser för Ro/Ro-gods (trailers m.m.) och containrar kommer att anläggas inom hamnområdet.

För hamnverksamheten behövs ca 1500 m kaj (varav ungefär hälften förses med Ro/Ro-ramp), uppställningsytor, infrastruktur i form av vägar, järnväg och mediaförsörjning, samt byggnader för bl.a. personal, verkstad, tull och polis. En illustration av hamnområdet redovisas i **bilaga 4**.

Ett nytt järnvägsspår planeras anslutas till Nynäsbanan och dras fram till Norvikudden längs med Alhagens våtmark.

¹ Bruttodräktigheten som är enhetslös anger ett fartygs storlek.

Hantering av gods

Ro/Ro-godset kan utgöras av lastbilar med eller utan släp alternativt trailers som dras av och på fartygen med egna dragbilar eller med terminaltraktorer.

Containerhantering sker med containerkranar vid kajen som lossar och lastar fartygen. På landsidan hanteras containrarna av kranar eller truckar. Lastning och lossning till/från lastbilar och järnvägsvagnar sker med truckar. Andra hanteringssystem kan förekomma.

5.2 Vattenverksamheten

Kajer anläggs längs ca 1500 m av kustlinjen. Kajplanet förläggs ca 2,5 – 3 m över medelvattenstånd. Vattendjupet vid kaj kommer preliminärt att variera från –9 m till –16,6 m under medelvattenytan.

Olika konstruktionslösningar är tänkbara. Kajerna kan t ex utföras som pålgrundlagda däck av armerad betong eller med bakåtförankrad stålspons som motfylls baktill. Kombinationer av dessa typer på en och samma kajsträcka är tänkbara.

Utformas kajerna som spontkajer kommer schaktnings- och fyllningsarbeten att utföras i området kring kajlinjen ungefär som följer:

- Befintlig fyllning av friktionsmaterial schaktas ned till bergbotten eller till slutligt vattendjup.
- Undervattensberg sprängs och schaktas ned till slutligt vattendjup.
- Utfyllning från land med spontningsbara fyllnadsmassor av friktionsmaterial för undanträngning av bottenlera. Viss samtidig schaktning av bottenlera. Tippning av bottenlera i tippningsområde mellan Norviksområdet och Yxlö.
- När sponten färdigställts schaktas de nya, spontningsbara fyllnadsmassorna bort framför kajen ned till slutligt vattendjup.
- Fyllning med sten framför kajen som erosionsskydd där botten består av lösa massor.

Dessa arbeten utförs om möjligt från land och i annat fall med mudderverk.

Utformas kajerna som pålade däck blir schaktnings- och fyllningsarbetena ungefär desamma. Släntjusteringar och erosionsskydd kan bli mer omfattande än för spontade kajdelar.

Pålnings- eller spontningsarbetena utförs från pråm. Pålar eller spont som slås mot berg kan behöva säkras med stag eller dubbar som borrar ned i berget.

Anläggandet av hamnen innebär att viken i södra delen av området kommer att fyllas ut.

Anläggningsarbetena kommer att medföra muddring och sprängningsarbeten under vatten. Den totala mängden massor uppskattas till några hundra tusen kubikmeter. Hantering av dessa massor kommer att utredas under projektets gång.

Berguttag

Den totala volymen av frigjorda bergmassor är beräknad till ca 2,7 miljoner m³ (inklusive svällfaktor 1,5). Hela bergvolymen kommer att utnyttjas vid hamnutbyggnaden. Ca 2,4 miljoner m³ används vid utfyllnad i vatten och resterande till markhöjning. Berguttag från närliggande fastighet kan komma att skeppas ut från hamnen i ett byggskede.

6 Kortfattad beskrivning av miljöeffekter

6.1 Hamnverksamheten

Nedan anges kortfattat de huvudsakliga miljöeffekterna som verksamheten bedöms orsaka.

6.1.1 Utsläpp till luft

Utsläpp till luft kommer att orsakas av arbetsmaskinerna som används i hamnen.

Bakgrundshalterna av luftföroreningar är låga i Nynäshamns kommun.

6.1.2 Utsläpp till vatten

Utsläpp till vatten från hamnområdet kommer att utgöras av dagvatten från hårdgjorda ytor. Dagvattnet från hamnområdet kommer att behandlas innan det släpps ut till recipienten.

6.1.3 Buller

Bullerberäkningar har utförts i samband med tidigare inledda miljöprovningar. Dessa kommer att uppdateras. Ljud uppstår bl.a. från arbetsmaskiner.

6.1.4 Påverkan på naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv, landskapsbild

Norviksområdet är inte uppmärksammat av Länsstyrelsen eller kommunen som ett område av särskilt intresse för naturmiljön. Nynäshamns kommun genomförde en inventering av området 1998 och då hittades inga särskilda naturvärden. Vid en senare inventering utförd av Ekologigruppen hittades en nyckelbiotop i form av hållmarkstallskog. Utkanten av skogen berörs av de lagringsytor/uppställningsytor som planeras.

Inom området finns inga regionalt intressanta kulturmiljöer. Norviksområdet anges inte heller som ett kulturhistoriskt intressant område av Nynäshamns kommun. En fornlämning har identifierats i den norra delen av Norviksområdet. För boende i bostadsområden i nordöstra Nynäshamn utgör området kring Alhagens våtmark ett närrekreationsområde. Visst fritidsfiske kan förekomma i anslutning till Norviksområdet men torde inte vara särskilt frekvent. Den del av Norviksområdet som planeras för hamnverksamhet bedöms vara av ringa intresse för friluftslivet.

När det gäller landskapsbilden innebär den planerade hamnen att byggnader uppförs och de angränsande skogsklädda höjderna i östra och norra delen av Norvikudden tas bort. Vidare kommer anlöpande fartyg att utgöra ett nytt inslag i landskapsbilden.

6.1.5 Indirekta effekter

Den nya hamnen kommer att anlöpas av Ro/Ro- och containerfartyg. Hamnverksamheten resulterar också i landtransporter på vägarna till och från hamnen samt järnvägstransporter. Miljöeffekterna av dessa anlop och transporter utgörs främst av buller och utsläpp till luft.

6.2 Miljöeffekter under byggskedet

6.2.1 Vattenverksamhet

Grumling

I samband med muddring, fyllning och förstärkningsarbeten kan vattnet grumlas på grund av att sediment kommer i suspension. Grumling kan påverka fisklarver, bottenlevande organismer och växter, samt medföra minskad primärproduktion av alger. Påverkan på grund av grumling är av övergående art.

Sedimentprovtagningar utfördes under 1999 och analyserna visade inga höga halter av föroreningar.

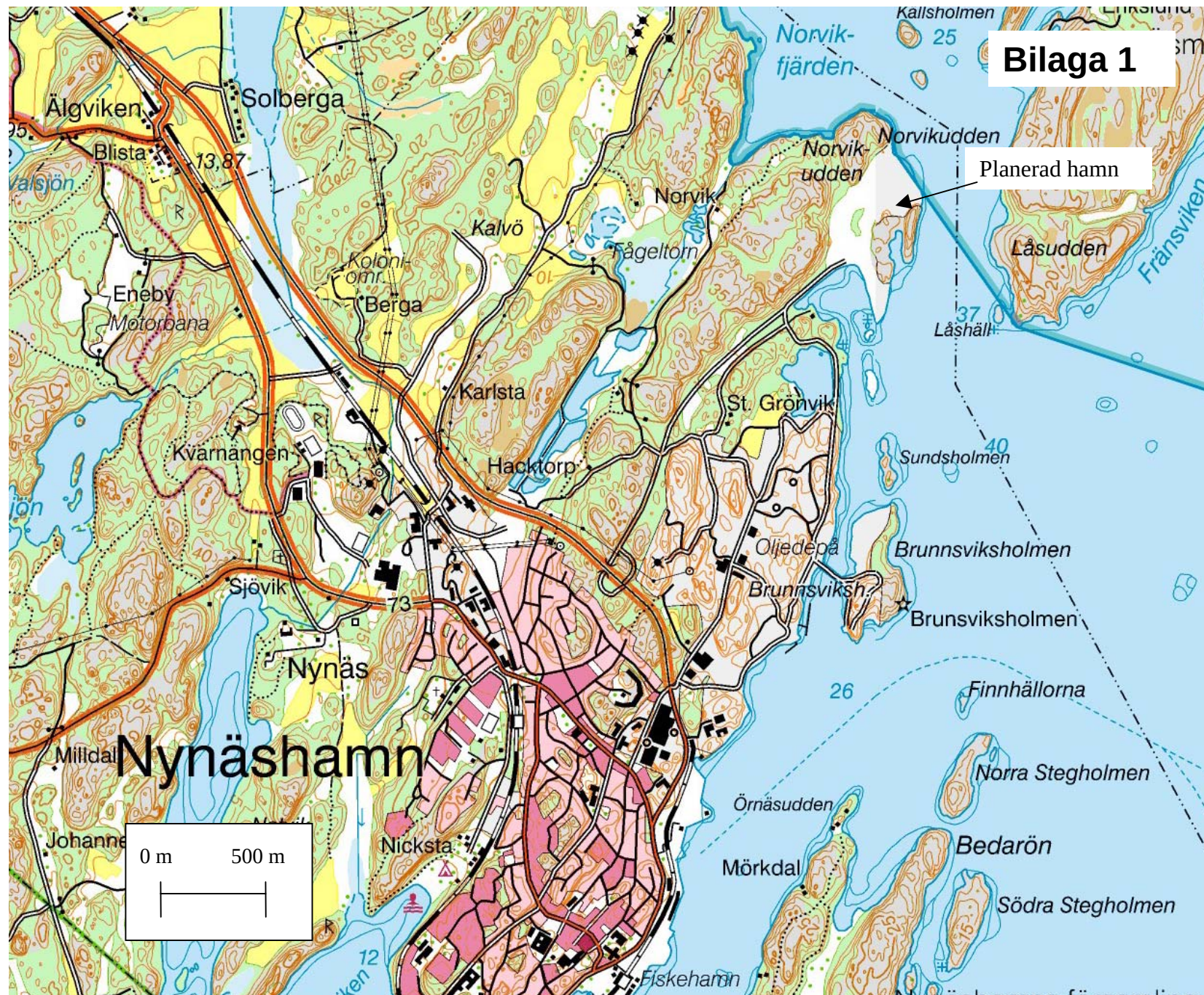
Fyllning och muddring kan även påverka strömmar i området. Vid sprängning kan fisk påverkas av de tryckvågor som alstras. Buller orsakas av mudderverk.

7 Förslag till innehåll miljökonsekvensbeskrivning

Nedan anges ett förslag till upplägg av miljökonsekvensbeskrivningen.

- Sammanfattning
- 1. Administrativa uppgifter
- 2. Inledning
- 3. Beskrivning av hamnverksamheten
- 4. Beskrivning av planerad utbyggnad
- 5. Avgränsningar
 - 5.1. Avgränsning av verksamheten
 - 5.2. Miljöeffektavgränsning
- 6. Bedömningsgrunder
 - 6.1. Planförhållanden
 - 6.2. Riksintressen
 - 6.3. Miljömål
- 7. Behandlade alternativ
 - 7.1. Nollalternativ
 - 7.2. Sökt verksamhet
 - 7.3. Alternativa lokaliseringar
 - 7.4. Alternativa utformningar
- 8. Områdesbeskrivning
 - 8.1. Vattenförhållanden
 - 8.2. Geologiska och hydrologiska förhållanden
 - 8.3. Naturmiljö
 - 8.4. Kulturmiljö
 - 8.5. Landskapsbild
 - 8.6. Friluftsliv och rekreation
- 9. Infrastruktur
- 10. Miljödata (undersökningar/utredningar)
- 11. Hamnverksamhetens miljö- och hälsoeffekter
 - 11.1. Utsläpp till luft
 - 11.2. Utsläpp till vatten
 - 11.3. Utsläpp till mark
 - 11.4. Buller
 - 11.5. Avfall
 - 11.6. Kemikalier
 - 11.7. Resursförbrukning
 - 11.8. Olycksrisker
- 12. Effekter för landskapsbilden, naturmiljön, kulturmiljö, friluftsliv
- 13. Indirekta effekter
- 14. Miljöeffekter av byggande på land och i vatten
 - 14.1. Effekter under anläggningsfasen
 - 14.2. Effekter efter anläggningsfasen
- 15. Sammanfattande bedömning

Bilaga 1



NORVIK INDUSTRIOMRÅDE

KALVÖ 1:11 - 1:19 M FL

NYNÄSHAMNS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

FÖRSLAG TILL STADSPLAN

UPPRÄTTAD I MARS 1986 REV I MAJ 1986

Anders Gustafsson
ANDERS GUSTAFSSON
STADSARKITEKT

Per Fladvad
PER FLADVAD
ARKITEKT SAR

BETECKNINGAR

GRUNDKARTA

---	KVARTERSGRÄNS ELLER ANNAN OMRÅDESGRÄNS ENLIGT GÄLLANDE DETALJPLAN
---	KVARTERSGRÄNS ELLER ANNAN OMRÅDESGRÄNS SAMMANFALLANDE MED FASTIGHETSGRÄNS ELLER TRAKTGRÄNS; DOCK EJ KVARTERSTRAKT
---	KVARTERSGRÄNS ELLER ANNAN OMRÅDESGRÄNS I ÖVRIGA FALL
---	FASTIGHETSGRÄNS EJ SAMMANFALLANDE MED KVARTERS- ELLER TRAKTGRÄNS
---	BESTÄMMELSEGRÄNS
TRAKT	KVARTERSNAMN
NYNÄSHAMN	TRAKTNAMN
12	REGISTERNUMMER FÖR FASTIGHET I VARS BETECKNING INGÅR KVARTERSNAMN RESP TRAKTNAMN
131	TOMTNUMMER
☒	BONINGSHUS RESP UTHUS KARTERAT EFTER HUSLIVET
☒	BONINGSHUS RESP UTHUS KARTERAT EFTER TAKKONTUREN
102	FASTSTÄLLD GATUHÖJD - FOTOGRAMMETRISKT BESTÄMD HÖJD
*	FÖRNLÄMNING
•	POLYGONPUNKT RESP TRIANGELPUNKT

I ÖVRIGT HÄNVISAS TILL BETECKNINGSTANDARD ENL TFA 4.6B:2

STADSPLAN EKARTA

A GRÄNSBETECKNINGAR

■ ■ ■ ■ ■	STADSPLANEGRÄNS BELÄGEN 5 METER UTANFÖR FASTSTÄLLELSEOMRÅDET
---	GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS AVSEDD ATT BEHÅLLAS
---	GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
---	GÄLLANDE BESTÄMMELSEGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
---	OMRÅDESGRÄNS
---	BESTÄMMELSEGRÄNS
(K17)	FÖRNLÄMNING

B OMRÅDESBETECKNINGAR

ALLMÄN PLATS

park	PARK ELLER PLANTERING
------	-----------------------

BYGGNADSKVARTER

A	ALLMÄNT ÄNDAMÅL
Jr	INDUSTRI, RESURSKRÄVANDE
Ua	UNDERJORDISKT UPPLAG FÖR AMMONIAK
Us	UPPLAG FÖR KOLSLAGG

SPECIALOMRÅDEN

Jt	TRAFIKOMRÅDE I OMRÅDE
Ta	GATUTRAFIK
Th	HAMN MED UPPLAG
Tho	OLJEHAMN
Pu	PUMPSTATION
Vbo	VATTENOMRÅDE MED KAJER OCH PIRAR
Vh	VATTENOMRÅDE FÖR EJ ÖVERBYGGAS
Vj	VATTENOMRÅDE, INDUSTRIVÄG

C ÖVRIGA BETECKNINGAR AV TIDA ATT FASTSTÄLLAS

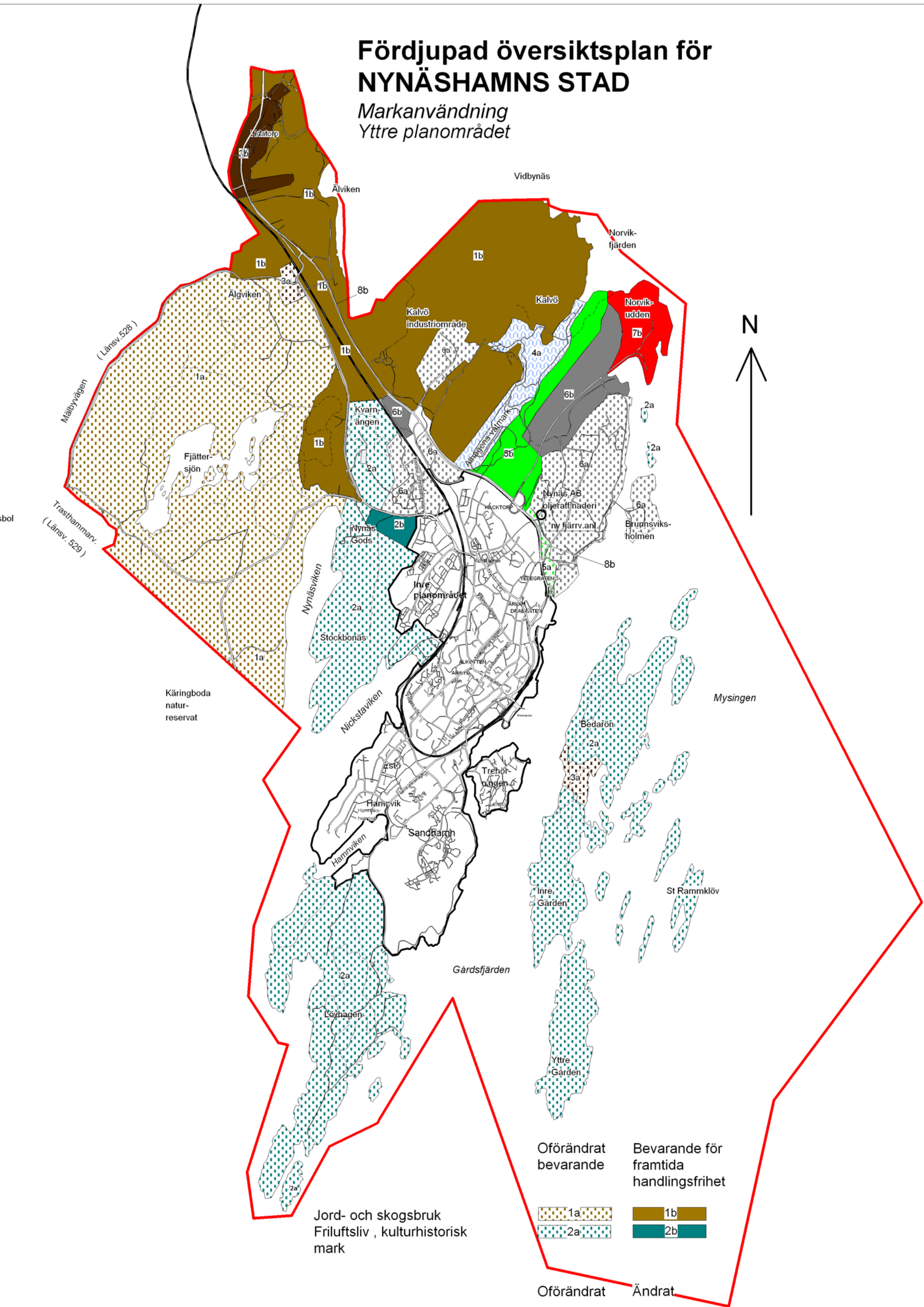
pt	SKYDDSONOMRÅDE VEGETATIONSZON SOM EJ FAR BEBYGGAS
+	SKYDDSONOMRÅDE/VEGETATIONSZON DÄR VISSA ANLÄGGNINGAR UNDANSLAGSVIS FAR UPPFÖRAS
+	MARK FÖR GARAGE I PARKERING
+	JÄRN GÖSTUNNELOMRÅDE
el	ELLEDNING
U	LEDNINGSONOMRÅDE
q	HÄRLEYN TILL KULTURHISTORISK BYGGNAD
0	BYGGNADSHÖJD
+0	BYGGNADSHÖJD RÄKNAD FRÅN GRUNDKARTANS NOLLPLAN
+0	UPPLAGSHÖJD, RÄKNAD FRÅN GRUNDKARTANS NOLLPLAN
+0	MARKHÖJD, RÄKNAD FRÅN GRUNDKARTANS NOLLPLAN
+0.0	GATUHÖJD, RÄKNAD FRÅN GRUNDKARTANS NOLLPLAN

D ILLUSTRATIONER OCH HÄNVISNINGAR

---	ILLUSTRATIONSLINJE
• • • • •	GANG- OCH CYKELVÄG, VANDRINGSLED
▨	OMRÅDE INOM VILKET DE GEOTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGARNA SÄRSKILT SKALL BELYSAS OCH REDOVISAS VID BYGGNADSLÖV ENL BESKRIVNING PKT 3.4.2, 4.2.4, 4.2.6
▨	OMRÅDE INOM VILKET FÖRNLÄMNING UPPTÄCKTS
▨	BETRÄFFANDE UTFÖRANDE AV SLAGGDEPONI HÄNVISAS TILL BESKRIVNINGEN PKT 4.2.5 SAMT TILL ILLUSTRATIONSPLANEN
▨	BETRÄFFANDE ERFORDERLIGA SKYDD - SÄKERHETS- AVSTÅND HÄNVISAS TILL BESKRIVNINGEN PKT 4.10.4
(XXX)	NYTT KVARTERSNAMN

Fördjupad översiktsplan för NYNÄSHAMNS STAD

Markanvändning
Yttre planområdet





Bilaga 2

MINNESANTECKNINGAR TIDIGT SAMRÅD

Minnesanteckningar tidigt samråd för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden

Tid Den 15 juni 2005

Plats Länsstyrelsen i Stockholms län, Hantverkargatan 29, Stockholm

Närvarande

Carin Ancker	Länsstyrelsen, planenheten
Anita Biuw	Länsstyrelsen, kulturmiljöenheten
Björn Carlberg	Länsstyrelsen, naturvårdsenheten
Sten Hangli	Länsstyrelsen, räddnings- och säkerhetsavdelningen
Peter Huledal	Länsstyrelsen, avdelning för regional utveckling
Åke Mauritzson	Länsstyrelsen, miljöskydd
Björn Sundqvist	Länsstyrelsen, miljöskydd
Magnus Dybeck	Nynäshamns kommun
Kjell Karlsson	Stockholms Hamn AB
Björn Neckman	Stockholms Hamn AB
Gun Rudeberg	Stockholms Hamn AB
Anne Wallinder	Stockholms Hamn AB
Johan Norman	Advokatfirman Delphi & CO
Petra Carlén	SWECO VIAK AB
Petra Koskenniemi	SWECO VIAK AB

Delges Närvarande

Bilagor Mötesagenda, närvarolista

Presentation

Mötet inleddes med en presentation av Stockholms Hamn, den planerade verksamheten, planförhållanden och förslag till innehållsförteckning för miljökonsekvensbeskrivning.

SWECO VIAK

Gjörwellsgatan 22
Box 34044, 100 26 Stockholm
Telefon 08-695 60 00
Telefax 08-695 60 10

Petra Koskenniemi

Telefon direkt 08-695 58 34
Telefax direkt 08-695 62 00
petra.koskenniemi@sweco.se

Uppdrag 1150483-100; PEKO
p:\1173\1150483000 norviks hamn\04 protokoll\tidigt samråd
040615\040615 pr tidigt samråd norvik rev 051028.doc

SWECO VIAK AB

Org.nr 556346-0327, säte Stockholm
Ingår i SWECO-koncernen
www.sweco.se



Bakgrund

Stark tillväxt av containertrafik är att vänta i Östersjöregionen. Målområdet för containertrafiken är Mälardalen/Stockholm. Stockholms Hamn vill därför utveckla befintlig verksamhet i Nynäshamn till att omfatta containertrafik. Då nuvarande kapacitet i Värtan inte räcker till är avsikten att containertrafiken i Värtan så småningom ska kunna överföras till hamnen på Norvikudden.

Enligt den nyligen framtagna fördjupade översiktsplanen så är området avsatt för hamnområde.

När Stockholms Hamn köpte fastigheten på Norvikudden var utfyllnader gjorda och de är tillståndsprövade. På grund av behovet av mark planeras ytterligare utfyllnader. Omfattningen av utfyllnaderna kommer att motiveras i ansökan. Ansökan om dispens för dumpning av massor kommer att göras hos Miljödomstolen.

Provtagningar avseende föroreningar i sedimenten genomfördes år 1999. En arkeologisk utredning har gjorts både på land och i vatten. Utredningsmaterialet kommer att ses över och vid behov kompletteras.

Hela kustområdet är av riksintresse enligt 4 kap miljöbalken. Områden i direkt anslutning till Norvikudden är av riksintresse för totalförsvaret.

Hamnen har som målsättning att lämna in en ansökan innan årsskiftet.

Nedan sammanfattas vad som framkom på mötet

Ansökans omfattning / regeringsprövning

- För att kunna se konsekvenserna av en större hamn söker nu hamnen tillstånd för hela hamnverksamheten, trots att verksamheten troligtvis kommer att byggas ut i etapper.
- I tillståndet ska vattenverksamhet i driftskedet ingå, t ex att kunna flytta pontoner, underhållsmuddra, mm. Detta kommer att beskrivas i ansökan.

- Möjligheten att presentera hamnprojektet utifrån en helhetsbild kopplad till infrastruktur bör beaktas.
- Hamnen måste i sin ansökan yrka om tillstånd för utskeppning av bergmassor från närliggande fastighet om det blir aktuellt.
- Hamnen för diskussioner med Sjöfartsverket om befintlig farled kan utvidgas eller om en helt ny farled behövs. Om en ny farled behövs blir det en obligatorisk regeringsprövning.
- Olycksrisker både för land- och fartygstrafik kommer att belysas. Spridnings- och bullerberäkningar kommer att utföras.
- Hamnen kommer ansöka om tillstånd för vattenverksamhet och drift av hamn hos miljödomstolen. Frågan om eventuell regeringsprövning behandlas av domstolen.

Nollalternativ / alternativ lokalisering

- Som nollalternativ kommer nuvarande situation att beskrivas, d v s ingen hamn anläggs på Norvikudden samt effekterna av att tillstånd inte medges.
- Stranderosionen och erosionskänsliga stränder bör beskrivas i nollalternativet, både regionalt och nationellt.
- För hamnen är lokaliseringen på Norvikudden det enda alternativet då hamnen inte äger annan lämplig mark. Alternativa sätt att uppnå syftet med hamnverksamheten kommer att beskrivas. I en plan-MKB måste även ett alternativt sätt att använda området på Norvikudden beskrivas.

Planfrågor / samråd

- En ny detaljplan behöver tas fram.
- Verksamheten bedöms medföra betydande miljöpåverkan både enligt miljöbalken och enligt plan- och bygglagen. MKB-

arbetet och samråd kommer att samordnas så långt möjligt. Hamnen äger inte planfrågan utan det är upp till kommunen att driva den frågan.

- Hamnen kommer i ett tidigt skede att skicka ut ett brev till särskilt berörda.
- Länsstyrelsen anser att hamnen framöver bör samråda med Fortifikationsverket, Sjöfartsverket, Räddningsverket, Södertörns brandförsvär, Försvarmakten, Renhållningsverket, Naturskyddsföreningen, Banverket, Vägverket, Boverket samt ev SGU.

Direkta och indirekta effekter

- Både direkta och indirekta effekter kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Som indirekta effekter betraktas sådana effekter som hamnen inte har rådighet över, t ex fartygs- och landtransporter, transporter i farled, etc.
- Länsstyrelsen anser att även fartyg vid kaj samt landtransporter inom hamnområdet ingår i hamnverksamheten och ska beskrivas som direkta effekter samt att skyddsåtgärder för dessa ska beskrivas. Även om hamnen väljer att beskriva detta som indirekta effekter bör information om skyddsåtgärder finnas med.

Vid protokollet

Petra Koskeniemi

Bilaga 3

MINNESANTECKNINGAR SAMRÅD

Minnesanteckningar från fortsatt samrådsprocess för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden

Tid Den 19 december 2005

Plats Länsstyrelsen i Stockholms län, Hantverkargatan 29, Stockholm

Närvarande

Carin Ancker	Länsstyrelsen, planenheten
Anita Bjuw	Länsstyrelsen, kulturmiljö
Leena Taillefer	Länsstyrelsen, avdelning för regional utveckling
Peter Huledal	Länsstyrelsen, avdelning för regional utveckling
Lena Pettersson	Länsstyrelsen, miljöskydd
Björn Sundqvist	Länsstyrelsen, miljöskydd
Mattias Sandell	Stockholms Hamn AB
Kjell Karlsson	Stockholms Hamn AB
Björn Neckman	Stockholms Hamn AB
Gun Rudeberg	Stockholms Hamn AB
Anne Wallinder	Stockholms Hamn AB
Johan Norman	Advokatfirman Delphi & CO
Petra Carlenarson	SWEKO VIAK AB
Jenny Svärd	SWEKO VIAK AB

Delges Närvarande
Bilagor Mötesagenda

Presentation

Nytt om projektet Mötet inleddes med att hamnen informerade om projektets status. Hos hamnen pågår arbetet uppdelat i några olika delprojekt: Tillståndprocessen, Detaljplanen, Hamnens layout, Marknadsutredningar, Finansieringsfrågor, Operatörer i hamnen.

Tillståndprocessen samordnas i så stor utsträckning som

SWEKO VIAK
Gjörwellsgatan 22
Box 34044, 100 26 Stockholm
Telefon 08-695 60 00
Telefax 08-695 60 10

Petra Koskenniemi
Telefon direkt 08-695 58 34
Telefax direkt 08-695 62 00
petra.koskenniemi@sweco.se

Uppdrag 1150483-100; PEKO
c:\documents and settings\psva\local settings\temporary internet
files\olk1\051219 protokoll fortsatt samråd lst norvik slutver.doc

SWEKO VIAK AB
Org.nr 556346-0327, säte Stockholm
Ingår i SWEKO-koncernen
www.sweco.se

möjligt med detaljplaneprocessen. Kommunen har haft ett första samråd angående detaljplanen, s k programsamråd. Programmet är nu ute på remiss.

Genomförda samråd och planerade utredningar Hamnen har genomfört samråd med särskilt berörda, närboende m m under sommaren 2005. Ungefär 80 utskick gjordes och fyra yttranden kom in.

Hamnen har också skickat information till sektorsmyndigheter i november och begärt att få synpunkter på bland annat MKBns utformning. Yttranden har inkommit från Boverket, Botkyrka kommun, SGU, Fiskeriverket, Skogsvårdsstyrelsen, Sjöfartsverket, Vägverket och Kustbevakningen. Fler yttranden är på väg in.

Samtliga inkomna yttranden finns sammanställda och bifogade i en mapp som delades ut till närvarande.

Under mötet gjordes följande kommentarer till yttrandena:

Yttrande SGU. SGU har i sitt yttrande upplyst om information som de har om bottenarna i närområdet. Hamnen har kontakt med SGU för att få del av informationen som finns.

Länsstyrelsen vill att man förutom olika jämförvärden också jämför halterna i sedimenten med naturliga bakgrundshalter.

Tre olika alternativ finns för hantering av muddermassorna; dumpning i vatten, omhändertagande på land samt deponering på land. När föroreningshalterna är klarlagda kommer hamnen att ta ställning till hur man ska gå vidare med frågan och om man ska söka tillstånd för deponering enl 9 kap MB. Länsstyrelsen förordar gemensam prövning om det skulle bli aktuellt.

Yttrande Skogsvårdsstyrelsen. SWECO har haft kontakt med Skogsvårdsstyrelsen angående yttrandet och de inventeringar som de har utfört inom hamnens område. Skogsvårdsstyrelsen anser inte att de nu inventerade områdena är unika utan det finns liknande områden på andra ställen i kommunen. Däremot kan de i dagsläget inte säga något om vad de, tillsammans med

länsstyrelsen, kommer att komma fram till i det pågående projektet där olika områden i länet ska föreslås få områdesskydd. Kontaktperson på länsstyrelsen för projektet är Björn Carlberg.

Yttrande sakägare. De som har yttrat sig vill bland annat se redovisning och konsekvenser av alternativa lokaliseringar (d v s att godset går till annan hamn). Redovisning av alternativa lokaliseringar krävs också enligt 9 kap MB. Hamnen kommer att basera sin redovisning av detta på marknadsanalyser och hypotetiska scenarier. Alternativa sätt att uppnå syftet med hamnverksamheten kommer att beskrivas.

Övrig diskussion

Bergmassor

Massbalansen för bergmassorna och planerade utfyllnader i anslutning till hamnen ska ses över. De siffror som hittills har redovisats kommer ifrån tidigare utredningar och man behöver se över dessa.

Utskeppning av bergmassor från NCCs verksamhet kan komma att bli aktuell i hamnen. Hamnen studerar för närvarande om det är möjligt eller inte. Om utskeppning ska ske är det viktigt för hamnen att fundera på hur yrkandet för detta ska formuleras.

Enligt länsstyrelsens bedömning kan det planerade bergguttaget vara tillståndspliktigt. Frågan om ett eventuellt tillstånd för bergguttag på NCCs fastighet ansvarar NCC för.

Samråd och information om projektet

I och med att både planprocessen och tillståndprocessen pågår samtidigt kan det vara svårt för allmänheten att förstå hur samråd m m hänger ihop. Hamnen och kommunen ska därför försöka samordna samrådsprocesserna så mycket som möjligt. Hamnen och NCC var t ex närvarande på det programsamråd som kommunen höll i november.

För att åskådliggöra, för t ex allmänheten, hur hamnen kommer att se ut planerar Hamnen att ta fram en animerad film.

Information om projektet kommer kontinuerligt att läggas ut på Internet.

Infrastruktur

Järnvägsplan behövs troligtvis inte i och med att järnvägen kommer att ligga inom område som är detaljplanlagt för industri och därmed är ett industrispår. Den sista delen av järnvägen mot Nynäsbanan kommer däremot inte att ligga inom industriområde och kommunen håller på att titta på om det går att lösa på något sätt. Det är i dagsläget oklart om det kommer att krävas en järnvägsplan eller ej. Diskussioner förs med Banverket.

Det är fortfarande oklart om en tillståndsprövning krävs för farleden in till hamnen. Hamnen har inte fått besked av Sjöfartsverket.

Byggtider

Hamnen kommer att byggas etappvis men tillståndet man söker kommer att omfatta en fullt utbyggd hamn. Man beräknar att hamnen ska vara fullt utbyggd till 2020. Byggtiden kommer att begränsas av domen, d v s de arbeten som avser vattenverksamhet måste vara utförda inom 10 år från erhållen dom.

Tidplan och fortsatt samrådsprocess

Samordning sker med den pågående detaljplaneprocessen. Detaljplaneärendets tidplan har förskjutits. Tanken är att nästa samråd för planen ska samordnas med nästa samråd för tillståndsprövningen. Tidplanen för tillståndsprövningen hänger därför samman med tidplanen för detaljplaneprocessen. Länsstyrelsens yttrande i programsamrådet för planen skickas till kommunen i januari.

SWECO ska ta kontakt med de sektorsmyndigheter som inte har yttrat sig i tillståndsärendet. SWECO ska skicka kopior av eventuella ytterligare inkomna yttranden till länsstyrelsen (Åke Mauritzon).

Hamnen vill gärna ha synpunkter från länsstyrelsen på

utformningen av miljökonsekvensbeskrivningen m m. Ett möte ska bokas in där länsstyrelsen framför sina synpunkter. Vid mötet ska hamnen redovisa mer information om hur man har tänkt lägga upp de utredningar som ska tas fram.

Hamnen planerar att lämna in ansökan i juni 2006.

Vid protokollet

Jenny Svärd

Bilaga 4



2005-06-30

Till berörda

Tidigt samråd enligt miljöbalken för planerad utbyggnad av hamn i Nynäshamn, Norvikudden

Stockholms Hamn AB har tidigare påbörjat tillståndsärenden enligt miljöbalken för hamnverksamhet på Norvikudden. Av olika skäl har dessa ärenden avbrutits.

Stockholms Hamn planerar emellertid nu att anlägga en container- och Ro/Ro-hamn (gods på hjul) på Norvikudden

Den planerade hamnen m.m. beskrivs kortfattat i bifogade underlag (Bilaga).

Enligt miljöbalken föreligger en skyldighet att innan en tillståndsansökan görs, tidigt samråda med Länsstyrelsen samt de enskilda som kan antas bli särskild berörda av en planerad verksamhet. Samrådet skall avse verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Stockholms Hamn har den 15 juni i år haft ett första samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län och Nynäshamns kommun.

Stockholms Hamn är därför tacksam för era synpunkter på den planerade hamnens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehållet och utformningen av miljökonsekvensbeskrivningen senast den 9 september 2005 under följande adress:

SWECO VIAK
Att: Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

Under hösten kommer även samrådsmöten att hållas i Nynäshamn. Vid dessa tillfällen kommer mer underlagsmaterial att finnas tillgängligt.

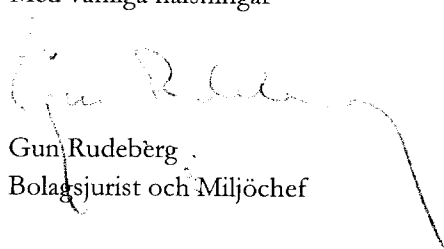




Avslutningsvis bör nämnas att gällande detaljplan för Norvikområdet måste till viss del omarbetas med hänsyn till den planerade hamnverksamheten. Det kommer därför att bli aktuellt med en planprocess enligt plan- och bygglagen, parallellt med prövningen enligt miljöbalken.

Nynäshamns kommun kommer, såvitt kan bedömas, att under hösten påbörja ett så kallat programsamråd enligt plan- och bygglagen. Mer information om detta kommer längre fram. Så långt det är möjligt kommer dock samrådsprocesserna att samordnas.

Med vänliga hälsningar



Gun Rudeberg
Bolagsjurist och Miljöchef

Bilaga 5

Inkom 2005-09-12
/ PECR

VIDBYNÄS FÖRVALTNINGS AB

SWECO VIAK
Att Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

2005-09-09

Tidigt samråd enligt miljöbalken gällande planerad utbyggnad av hamn i Norvik, Nynäshamns kommun.

På uppdrag av Vidbynäs Förvaltnings AB, som förvaltar fastigheterna Vidbynäs 1:3 m fl, får vi anföra följande synpunkter med anledning av rubricerade.

Allmänt.

Det material som vi beretts tillfälle att ta del av är benämnt "Underlag för tidigt samråd" dat 2005-05-30 och upprättat av Sweco Viak AB. Materialet är synnerligen kortfattat och omfattar endast tio sidor jämte ett fåtal kartbilagor. Ni begär våra synpunkter på den planerade hamnens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehållet och utformning av kommande miljökonsekvensbeskrivning, allt på basis av Ert kortfattade material. Vårt svar kan av denna anledning endast bli av principiell natur och långt ifrån uttömmande. Vi förbehåller oss rätt att senare inkomma med ytterligare synpunkter och yrkanden.

Nationell och övergripande bedömning.

Det är väl känt att flertalet av Sveriges hamnar vid Östersjön har en stor överkapacitet som inte utnyttjas. Exempelvis Gävle, som redan är ostkustens största hamn för containerhantering, har en kapacitet om 70 000 containrar per år. Här pågår redan en omfattande utbyggnad till en kapacitet om 170 000 containrar per år. Andra hamnar med liknande förutsättningar är Norrköping, Södertälje, Kapellskär, Harg och Västerås. Frågan huruvida man i det läget alls skall bygga en helt ny hamn i Norvik måste därför bedömas utifrån ett nationellt perspektiv där samtliga bedömningsgrunder, speciellt då de miljömässiga och de nationalekonomiska, måste vägas in. Det kan inte vara förenat med god hushållning att satsa ytterligare stora resurser när sådana redan finns och som ligger outnyttjade. Dessa måste i första hand tas i anspråk. Det förhållandet att sökanden redan äger den mark o det vatten i Norvik kan på intet sätt få styra ett beslut i frågan. Vi åberopar Miljöbalkens krav att olika alternativ skall studeras och att det alternativ skall väljas som medför minsta möjliga miljöskada. En sådan bedömning måste rimligtvis göras initialt och av en överordnad instans innan man fördjupar sig i detaljutformningen av en hamn i Norvik.

För det fall en sådan överordnad bedömning leder till att en lokalisering i Norvik har sådana fördelar att projektet kan drivas vidare har vi följande synpunkter och krav.



Detaljplaneförhållanden.

Gällande detaljplan upprättades ursprungligen år 1986. Utdrag ur planen bifogas i det av Sweco utsända materialet som bilaga 2. Förutom själva hamnen omfattade 1986 års plan hela raffinaderiområdet samt ett betydande område avsett för industriändamål Jr. Det bör emellertid observeras att planen för sistnämnda område blivit upphävd genom beslut år 1993. I samma beslut uttalade planmyndigheten att en eventuell utbyggnad av den del av planområdet som utlagts som hamn "skall föregås av att en ny detaljplan upprättas". Sistnämnda avser det område som nu skall bli föremål för miljöprövning.

Detaljplanen från 1986 upprättades långt före miljöbalkens ikraftträdande varför balkens krav, vilka skall vara styrande vid all sorts planering, av naturliga skäl inte har beaktats när planen upprättades. Därför kan planen inte få bli vägledande vid kommande beslut om markanvändning på denna plats. Motsvarande får anses gälla den fördjupade översiktsplanen som upprättades 1998-99 och som även den utgör en bilaga till det utsända underlagsmaterialet. Härtill noteras att genomförandetiden för detaljplanen från 1986 har gått ut. Detta innebär att planen inte längre ger någon formell byggrätt.

Vi anser därför att det översända utdraget ur detaljplanen är klart missvisande eftersom det ger intrycket av att planen idag har den byggrätt som var rådande år 1986 och åren närmast därefter. Dessutom bör noteras att detaljplanen inte heller fysiskt skulle kunna inrymma den byggnation som Stockholms Hamn nu planerar.

Mot bakgrund av ovanstående förutsätts att det aviserade detaljplanearbetet för Norvik måste ske helt förutsättningslöst och utan beaktande av planen från 1986 eftersom denna plan får anses helt föråldrad och otidsenlig. Dagens syn på byggnad och utnyttjande av naturresurser bygger på helt andra värderingar än de som gällde vid tiden för den gamla planens upprättande.

Infrastruktur.

Nynäshamns geografiska läge ytterst på en halvö är på intet sätt lämpligt för en hamn eftersom landtransporterna till och från hamnen av naturliga skäl måste bli orationella. Detta förhållande kommer ständigt att bli såväl en miljömässig som ekonomisk belastning för projektet.

Om Norvikshamnen över huvud taget skall realiseras måste omfattande insatser göras på regional infrastruktur i form av vägar och järnvägar för åtkomst det nationella nätet. Byggstart för väg 73, Nynäsvägen, är planerad till hösten 2005. Väg 73 kommer emellertid inte att få någon naturlig förbindelse med riksvägnätet utan mynnar i lokala vägar med redan otillräcklig kapacitet i Stockholms innerstad. Exempelvis är den nyligen färdigställda Södra Länken redan överbelastad och måste tidvis stängas av. Vi anser därför att det krävs en helt ny tvärförbindelse mellan Nynäsvägen och E4 med lokalisering söder om Storstockholm för att erhålla en fungerande vägförbindelse till och från Södertörn. Denna förbindelse är en absolut förutsättning för ett hamnprojekt i Norvik eftersom gods som inte har Storstockholm som målpunkt annars kommer att ledas in på det lokala vägnätet i Stockholm. Gods med annan målpunkt än Stockholm förväntas få en betydande volym, uppskattningsvis mer än hälften av den totala godsmängden vid Norvik.



Järnvägsanslutning är även den en självklar förutsättning för en hamnanläggning av planerad storlek och omfattning eftersom järnvägstransport bevisligen ger minimal miljöpåverkan. Nynäsbanan har emellertid på intet sätt den kapacitet och kvalitet i form av bärighet och standard i övrigt som erfordras. Det handlar således om en total nyanläggning av en järnväg med dubbelspår som har förbindelse med riksnätet. Ett sådant järnvägsprojekt är förenat med högst avsevärda kostnader, säkert i mångmiljardklassen. Projektet och kommer dessutom att medföra stora ingrepp i naturmiljön samt beröra tätbebyggda områden i södra Storstockholm. Därför är en synnerligen svår bemästrad planprocess att vänta, en process som ofta är ytterst tidsödande och erfarenhetsmässigt inte alltid brukar leda till det mål som sökanden förväntat. I detta sammanhang vill vi erinra om att befintliga hamnar i ex vis Gävle och Oxelösund redan har väg- och järnvägsanslutningar med de kvalitéer som behövs. Vi förordar att man utnyttjar dessa investeringar istället för att göra resurskrävande satsningar på nya.

För det fall en övergripande nationell bedömning leder till att Norviksprojektet skall drivas vidare förutsätts att genomförandet av nu angivna insatser på infrastrukturen i form av vägar och järnvägar kan garanteras vad gäller politiska beslut, formella tillstånd samt finansiering. Dessa garantier måste givetvis vara fullgoda och föreligga före byggstart för Norvik.

Relationen mellan miljöbelastningen och nyttan av projektet måste utredas.

En ny hamn i Norvik innebär att stora orörda mark- och vattenområden kommer att exploateras. Ett av skälen till att Stockholms Hamn vill flytta verksamhet till Norvik är att man därigenom frilägger mark för bostadsbyggande där nuvarande hamnverksamhet bedrivs. I Norvik kommer stora orörda mark- och vattenområden att tas i anspråk. Vi ifrågasätter starkt huruvida ett intrång i naturmiljön kan motiveras under åberopande av att mark därigenom kommer att friläggas för bostadsbebyggelse. Den numera allmänt vedertagna policyn när det gäller byggnation innebär att redan exploaterad mark skall utnyttjas innan orörd sådan får tas i anspråk. Vi anser att en flyttning av Stockholms hamnverksamheter till Norvik strider mot nyssnämnda policy.

Projektets påverkan på redan gjorda investeringar i mark och vatten vid befintliga hamnar i regionen.

Flera hamnar vid ostkusten har redan kapacitet i form av mark, vattenområden och infrastruktur som inte utnyttjas i tillräcklig omfattning. Här kan nämnas bl.a. Norrköping, Oxelösund, Harg o Gävle. I Gävle, som redan är ostkustens största containerhamn, satsas på att mer än fördubbla kapaciteten. Vissa av hamnarna dras emellertid redan med bristande lönsamhet beroende på överkapaciteten. Vilka konsekvenser kommer en ny storhamn i Norvik att ge för de befintliga hamnarna? Stor risk föreligger att dessa hamnar kommer att drabbas av ytterligare vakanser i form av vikande underlag och friställning av arbetskraft. Att samtidigt satsa på en ny storhamn i Norvik kan komma att innebära dålig hushållning med mark och vatten. Frågan måste utvärderas ur ett nationellt perspektiv innan beslut tas att driva Norviksprojektet vidare.

Ekonomisk analys av hamnprojektet.

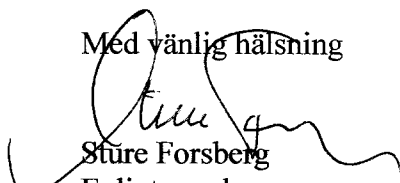
En satsning i Norvik bedöms vara synnerligen kostnadskrävande. Det gäller inte bara själva hamnanläggningen utan även de satsningar som erfordras på den allmänna infrastrukturen. Sistnämnda i form av allmänna vägar och järnvägar kommer troligen att vida överstiga

kostnaden för själva hamnanläggningen. Hur skall dessa satsningar prioriteras i relation till andra angelägna väg- och järnvägsprojekt i landet? Vem skall bära kostnaderna? Hamnprojektet eller det allmänna? Eftersom det kan komma att handla om allmänna medel efterlyses en allsidig investeringskalkyl för projektet. Kalkylen skall givetvis vara offentlig.

Val av olika alternativ.

En hamn i Norvik kommer att ianspråkta stora orörda mark- och vattenområden inom intresseområde för det rörliga friluftslivet i stockholmsregionen. Området är dessutom ett närområde till Nynäshamns tätort och har god sjökontakt. Ett alternativ till hamnverksamhet kan mycket väl vara bostäder och kunskapsintensiv näringsverksamhet. En sådan utveckling skulle kanske vara väl så intressant för Nynäshamn alldenstund hamnverksamhet av erfarenhet ger relativt begränsat antal arbetstillfällen. Frågeställningen bör penetreras ytterligare innan alltför många bindningar görs till ett hamnprojekt.

Med vänlig hälsning



Sture Forsberg
Enligt uppdrag

Kvarnvägen 59, 806 48 Gävle.

Fax 026-168005.

Mobil 0708-454416



Inkom
2005-09-16 / PECC

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm, 15 september 2005

Till
SWECO VIAK AB
Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

Synpunkter inom ramen för tidigt samråd enl miljöbalken för planerad utbyggnad av hamn i Nynäshamn, Norvikudden

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att

- Norvik inte är ett lämpligt geografiskt läge för en ny hamn som bl.a. hanterar gods med mål utanför regionen,
- Stockholms hamn måste utreda hela storhamnens effekter i miljökonsekvensbeskrivningen för att möjliggöra en samlad bedömning av den långsiktigt planerade verksamhetens effekter på miljö och hälsa,
- miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa vilka effekter en ny hamn i Norvik får på transportströmmarna både i Mälardalsregionen och på Södertörn,
- Stockholms hamn måste kunna visa hur man tänker säkerställa att så stor del av godset som möjligt transporteras till/från hamnen på järnväg,
- miljökonsekvenser av en alternativ lokalisering av hamnverksamheten samt dess effekter på transportströmmarna i ovannämnda region bör redovisas.

Övergripande synpunkter

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) anser att det åligger Stockholms hamn att visa att den planerade lokaliseringen vid Norvik är den bästa även utifrån ett miljöperspektiv. Föreningen förespråkar generellt en förändring av hanteringen och utvecklingen av hamninfrastruktur i Sverige. De flesta allmänna hamnar i Sverige ägs och drivs av kommunala bolag, och det är svårt för dessa att överblicka och ta ansvar för alla effekter som etablering av en ny hamn innebär. En effektiv och hållbar sammankoppling av hamninfrastrukturen med väg- och spårinfrastrukturen är avgörande för i vilken mån en ny hamn bidrar till att miljöanpassa hela transportsystemet, eller alternativt bygga fast den idag rådande situationen där vidaretransport av sjöfartens gods huvudsakligen sker med lastbilstransporter och alltför ofta lastas/lossas i hamnar långt från slutmålet.

Om en ny hamn i Norvik byggs anser föreningen att en ny modern hamn inte får bli något annat än ett föredöme när det gäller miljöaspekterna. Ett väsentligt krav blir då bl a ett kraftigt utnyttjande av järnväg för vidaretransport av godset.



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Synpunkter på den planerade hamnen

Lokalisering

En fungerande hamn behöver möjligheter till miljövänlig vidaretransport på land, och en modern miljöanpassad hamn behöver först och främst bra spårförbindelser så att det främst blir tågtransporter som kommer att föra godset vidare till slutmålet. Hamnens läge i förhållande till marknaden och tillgänglig infrastruktur är dåligt. Visserligen kommer väg 73 att byggas ut, men järnvägskapacitet för godstransporter saknas. Byggs hamnen först och eventuella upprustningar i spårkapaciteten kommer senare är risken överhängande att rutiner för vidaretransport med lastbil redan har etablerats som gör det svårare att sedan starta en fungerande och omfattande omlastning från fartyg till tåg. Därför måste problemet med den otillräckliga spårkapaciteten lösas först.

I den marknadsanalys som konsultföretaget Transek har utfört på uppdrag av Stockholms hamn skriver man att den förväntade mängden gods som kommer att transporteras till/från hamnen med järnväg blir ungefär 15%. Det är en oacceptabel låg ambitionsnivå, och Stockholms hamn måste också visa hur man vill verka för att så mycket gods som möjligt går vidare på järnväg.

Hamnen förväntas ta emot till hälften containergods, till hälften Ro/Ro-gods. Enligt Regionplane- och trafikkontoret¹ har bara mellan 10-20 procent av Ro/Ro-godset som passerar Stockholms hamnar (Kapellskär, Stockholm, Nynäshamn) start eller mål i Stockholms län. 50-85 procent har start eller mål i övriga Sverige, 1-20 procent i Norge och 15-20 procent på kontinenten. I den ovannämnda marknadsanalysen utgår man ifrån att Ro/Ro-trafiken följer samma mönster som containertrafiken när det gäller vidaretransport på land respektive det geografiska läget av slutmålen, dvs att det är närområdet som utgör slutmålet för transporterna. Inga för föreningen kända rapporter talar för att detta antagande är korrekt, och marknadsanalysen motiverar inte antagandet. Därför måste miljökonsekvensbeskrivningen på ett seriösare sätt redogöra för vilka start- respektive slutmål container- respektive Ro/Ro-verksamheten har, och hur dessa kommer att påverka trafikflöden på Södertörn, inom Mälardalsregionen och även utanför denna region. Redan idag ökar trafiken på väg 225, som är mycket olämplig för tung trafik. I samtal med företrädare för Stockholms hamn har det också framförts att delar av den Ro/Ro-trafik som idag anlöper Kapellskär kan tänkas flyttas till Norvik, vilket skulle göra landtransporten av en teoretisk transport till tex Linköping kortare. Det är exakt denna typ av resonemang som leder till att föreningen anser sig ha fog för sina farhågor att det långsiktigt kan komma att krävas en ny motorvägsförbindelse söderut. Farhågorna bekräftas av den fördjupade översiktsplanen för Nynäshamns tätort från 2004 som på s. 105ff behandlar Norvik och som tar upp att tidigare utredningar konstaterade behovet av en ny vägförbindelse söderut till motorvägen, den sk E4-syd. En sådan ny motorväg skulle innebära att skattebetalare fick betala miljardbelopp med stora intrång i naturen till följd.

Stockholms hamn måste därför detaljerat redogöra för varför man anser att en ny hamn i Norvik är bättre för miljön än att använda befintliga hamnar längre söderut som Oxelösund eller Norrköping, trots att Norvik kommer att kräva stora investeringar i landinfrastruktur med intrång i viktiga rekreatiomsområden och många fler lastbilstransporter till följd.

Stockholms hamn har också framfört att man hoppas kunna ta emot containerfartyg som idag anlöper sydsvenska hamnar och där vidaretransport till slutmål inom Mälardalsregionen sker med lastbil. Föreningen håller med om att det vore fördelaktigt för miljön om transporter söderifrån till Mälardalsregionen sker så långt som möjligt med fartyg, samtidigt som miljöfördelarna av detta mycket beror på fartygens miljöprestanda. Stockholms hamn måste dock kunna belysa varför befintliga hamnar nära Mälardalsregionen som tex Oxelösund inte är bättre lämpade att hantera denna trafik. Användes befintliga hamnar blir naturintrången pga vägsatsningar (utbyggd väg 225 eller ny

¹ Land- och sjötransporters miljöeffekter, Promemoria nr 8, juni 2000, Regionplane- och trafikkontoret



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

E4-syd) lägre, vilket är bättre för miljön. Transporter från Oxelösund till många mål inom Mälardalen är inte nödvändigtvis längre än samma transport från Norvik.

Sammanfattningsvis anser föreningen att landinfrastrukturen i anslutning till Norvik inte är tillräcklig för en ny hamn, att transportmönster för Ro/Ro-gods visar att stora delar av godset har mål utanför regionen samt att det finns andra hamnar som kan hantera fartyg av de storlekar som förväntas anlöpa Norvik. Samtidigt kan containergodset förväntas ha Stockholms län respektive Mälardalsregionen som mål i mycket högre utsträckning.

Därför föreslår föreningen att Stockholms hamn redovisar effekterna av alternativa lokaliseringar för containergods och för Ro/Ro-gods var för sig. Man bör också diskutera nyttan av och möjligheterna att se till att gods utan vare sig start- eller målpunkt i Sverige över huvudtaget inte passerar det svenska fastlandet utan istället förs över till t ex direktgående sjöfart.

En kort kommentar angående dagens containerhantering i Frihamnen: Föreningen anser att istället för att flytta trafiken till Norvik och öka kapaciteten med faktor 10 kan Stockholms hamn alternativt välja att lägga ned containerhanteringen och fokusera på passagerartrafiken.

Miljöpåverkan

Det är viktigt att Stockholms hamn redovisar i MKB:n vilken miljöpåverkan transporter till och från hamnen kommer att ha. Här gäller i huvudsak de synpunkter och krav på utredning som vi framför under punkten Lokalisering, se ovan.

Ytterligare en viktig punkt är miljöpåverkan från fartyg i hamnområdet, antingen under manövrering i hamnbassängen eller när de ligger vid kaj. Att bygga en ny hamn borde ge förträffliga förutsättningar att använda sig av bästa möjliga tekniken i olika avseenden. Förutsättningar för el-anslutning för fartyg vid kaj bör skapas från början. Åtgärder för att minska luftutsläpp och buller från fartyg inom hamnområdet bör vidtas. Även om hamnbolaget inte kan tvinga fartyg att tex installera ljuddämpande utrustning, tanka lågsvavelhaltigt bränsle och/eller installera teknik för att minska kväveoxidutsläppen finns det stora möjligheter att antingen via incitamentsystem eller genom samtal med rederier i linjetrafik komma så långt som möjligt.

Synpunkter på innehåll och utformning av MKB:n

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken är syftet med en miljökonsekvensbeskrivning *att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.*

Föreningen förväntar sig att MKB:n redovisar den planerade hamnens effekter enligt våra ovannämnda synpunkter. Viktiga delar blir redovisningen av:

- Direkta effekter av hamnverksamheten (där inte bara arbetsmaskinernas miljöpåverkan ska tas upp, utan även effekter från fartyg inom hamnområdet, dvs vid manövrering och vid kaj). Punkten Direkta effekter saknas i underlagsmaterialets avsnitt 7 Förslag till innehåll miljökonsekvensbeskrivning (s. 10). Vi anser att man antingen inkluderar fartygens effekter vid kaj och i hamnbassängen i punkt 11. Hamnverksamhetens miljö- och hälsoeffekter, eller att en ny punkt införs i MKB:n med rubriken Direkta effekter.



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

- Enligt 6 kap. 7 § punkt 4 miljöbalken måste alternativa lokaliseringar av verksamheten redovisas. Föreningen anser att miljökonsekvenserna av en alternativ lokalisering till befintliga hamnar på Östersjökusten måste beskrivas, inklusive en redogörelse för miljöeffekterna av transporterna till/från mål i Mälardalen till/från dessa alternativa lokaliseringar.

Fler frågor som bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen:

Hanterat gods

Utöver en uppskattning av hanterade årsvolymer borde MKB:n redovisa vilka volymer hamnen kan komma att hantera maximalt, per godsslag. Vidare bör redovisas vilka mängder av respektive godsslag som maximalt kan komma att lagras.

Skyddsåtgärder

Skyddsåtgärder för att minska eller förebygga miljöeffekter av verksamheten skall redovisas – bästa möjliga teknik och kostnad för begränsning av utsläpp och bullerstörningar, utveckling av de miljödifferenterade hamnavgifterna, möjlighet att använda förnyelsebara bränslen för maskinerna som används i hamnen, el-anslutning för fartyg vid kaj, upphandling av miljövänlig el för all verksamhet i hamnen, åtgärder vid olyckor som t.ex. oljeutsläpp m.m..

- Miljöeffekter av de indirekta effekterna skall också omfattas av redovisade skyddsåtgärder – t.ex. möjlighet till omlastning till järnväg för landtransporter till och från hamnen.

Övriga synpunkter

Föreningen anser generellt att Norvik inte är ett lämpligt geografiskt läge för en ny hamn. Föreningen är medveten om områdets potential genom sitt djup och sina isfria vintrar, men anser att området är för avskuret från större vägar och järnvägar för att kunna utgöra något lämpligt läge för en hamn. En stor del av störningarna pga. hamnverksamheten kommer från transporterna till och från hamnen. Att investera i fler vägar är både dyrt för skattebetalarna och skulle innebära stora intrång i naturvärden, och är inte önskvärt.

Det är bättre att ta till vara befintlig hamncapacitet som finns på den svenska ostkusten, genom att samverka med befintliga hamnar, alternativt köpa en lämpligt befintlig hamn.

Mårten Wallberg
Ordförande

Susanne Ortmann
Kanslichef

Att: SVECO VIAK
Petra Carlén
Box 34044
10026 Stockholm

Detta är nu tredje gången vi skall yttra oss inför ett tidigt samråd. Redan med anledning av de tidigare planerade hamnarna i Norviksområdet har vi yttrat oss i ärendet. De flesta av de redan då framförda synpunkterna är ju desamma i nuläget. 1999 gällde det en storhamn av nästan samma dignitet som idag. 2003 ansökte Stockholms Hamn om miljöprövning för en mindre Ro-Ro och bulkhamn. Men verkligheten var ju redan då att det gällde en storhamn i slutändan. I ert underlag för tidigt samråd kvarstår fortfarande felaktigheten sen tidigare underlag för samråd, att det endast är fritidsboende på öarna Himmelsö, Herrön och Yxlö som räknas som berörda. Många bor permanent och det boendet har dessutom ökat senaste åren.

Som tidigare måste man anse att en hamn i Nynäshamns kommun kommer att ligga inom ett mycket olämpligt område. Någon infrastruktur finns fortfarande inte. Planerat är utbyggnad av väg 73 till motorvägsstandard men med eller utan motorväg är Nynäshamn fortfarande en återvändsgränd. Någon genomfart finns inte och är inte heller planerad. Det innebär att all trafik till Nynäshamn också måste ta samma väg därifrån.

Det framgår över huvud taget inte i ert underlag hur många eller hur stora lastbilar som dygnet runt skall gå från och till hamnen. Men uträkningar visar på att de kan bli så många som ca 43 st per timme i en riktning dygnet runt när hamnen är fullt utbyggd. De flesta skall inte till Stockholmsområdet utan vidare till Mälardalen.

Nynäshamn är en unik skärgårdsmiljö och bör så förbli. Man bör istället satsa på bra bostäder men den unika närheten till Stockholm som föreligger och Norviks området är i högsta grad en lämplig miljö för det. En unik sjöstad skulle kunna växa fram i Norviksområdet med ett boende för alla, med tillgång till bryggplatser, en fantastisk boendemiljö nära till hav och natur. När inflyttning till en kommun ökar, ökar även behovet av nya arbetsplatser.

I exempelvis Oxelösunds Hamn finns redan den efterfrågade kapacitet som behövs. Kort inseglingsled, isfritt, farled med god kapacitet, expansionsmöjligheter som redan börjat utnyttjas med ökande mängd containerhantering. Infrastrukturen är klar sen länge med motorväg och dubbelspårig järnväg ända fram till hamnen.

Att som i Transeks utredning diskutera gods från sydsverige och västra Sverige är mycket långsökt. Hur mycket av godset som exempelvis kommer till Trelleborg är containrar??

Det rör sig om övervägande delen lastbilar. De kommer aldrig vilja åka till Norvik sjövägen för att nå andra orter i mellansverige.

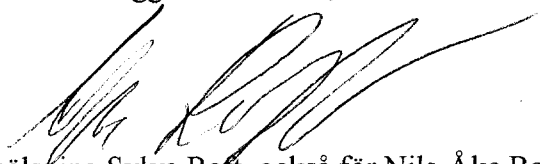
Inget nämns heller i ert underlag vad gäller buller mer än helt ytligt. Vilka decibeltal rör det sig om?

Utsläpp till vatten och luft är ytterligare miljöhot. Östersjön är redan nu överexponerad av miljöförstörande faktorer. Hur mycket mer kan östersjön klara innan den succesivt dör??

Området runt Norvik utgör idag en rekreativ miljö som är unik med fin natur, djur och fiskemöjligheter..

Vi kommer då naturligt över på fisket. Exempelvis är ett av Sveriges bästa områden för fiske av SIK beläget i Yxlö kanal. Enligt beräkningar kommer det troligvis slås helt ut. Det finns även abborre, gädda, havsöring, ål mm vars överlevnadsmöjligheter inte är stora. De kommer också slås ut. Det beror av flera faktorer exempelvis nedsmutsningen, försurningen samt turbulensen i vattnet som förstör vattnets naturliga skiktning så fisken inte längre kan finna sina rätta platser ex när de skall leka och lägga rom samt att även delar av deras föda är beroende av de olika vattentemperaturer som skiktningen erbjuder.

Nynäshamns kommun är en skärgårdskommun och bör så förbli. Det skall man ta vara på och satsa på unika bostäder i Norviksområdet. Då kommer inflyttningen till kommunen generera nya arbetstillfällen som så väl behövs. I tillägg bör man rikta in sig på näring som befrämjar ökat permanent boende: tjänstesektorn, IT, småindustri, turism och framför allt satsa på ekologiskt jordbruk i ökande omfattning för att slippa långa miljöförstörande transporter. Ta bland annat Sorunda med sina bördiga jordar där kan jordbruk utvecklas, man kan hålla djur i ökande omfattning, satsa på ekologisk hantering av höns och ägg så vi slipper transporterna av bland annat ägg från Finland, vilket måste betraktas som ett enormt slöseri med miljön.



Med hälsning Sylva Raft också för Nils-Åke Raft, Edvart Raft samt Viktoria Raft
Boende på fastigheten Yxlö 3:47 som är belägen på Vansvik Herrön.

Till SWECO VIAK, att: Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

050905

SYNPUNKTER PÅ PLANERAD NYETABLERING AV HAMN I NORVIKSOMRÅDET INOM NYNÄSHAMNS KOMMUN.

Vår viktigaste synpunkt på och invändning mot en planerad nyetablering av en hamn i Norviksområdet är att transportpolitik och infrastruktur är nationella frågor. En nationell infrastrukturutredning bör därför göras och beslut om nya stora hamnetableringar bör tas ur ett nationellt perspektiv.

Behövs Norvik?

Enligt förslaget till hamnstrategi för Stockholm som Stockholms Hamn AB låtit ta fram, kommer behovet av ökade transporter till sjöss leda till för liten kapacitet vad gäller hamnar i östra Mellansverige. Man förutser att godsvolymer till Stockholmsregionen i all. större omfattning transporteras via Östersjön, samlas med de stora flödena till Ryssland, Finland och de Baltiska staterna.

Inte heller med hänvisning till den expanderande Kina-handeln blir det någon tidsmässig besparing att ta goda via Hamburg_Norvik jämfört med nuvarande linje med godset till Göteborg via järnväg till Stockholmsområdet.

Men den utredning som Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har gjort "Hamnar ur ett ekonomiskt perspektiv – exemplet Stockholm" (april 2005) visar en helt annan verklighet: Stockholms Hamns containertrafik utgör idag mindre än 20 % av hela östra Mellansveriges containertrafik. För att få lönsamhet i Norvik, om den byggs, måste hanteringen av gods ökas från ca 40.000 TEU idag till 300.000 TEU och det bara i Norvik! I sin egen tidning antyder Stockholms Hamn AB att Norvik skall vara huvudhamn med övriga hamnar som komplement. I princip innebär Stockholms Hamns och Nynäshamns planer att man räknar med att konkurrera ut Gävle, Södertälje, Norrköping och Oxelösund. D.v.s Stockholms hamn AB planerar att göra väldiga nyinvesteringar samtidigt som det redan finns flera hamnar med ledig kapacitet, bra sjöläge och goda landkommunikationer i regionen.

Nationell infrastrukturutredning/ statlig hamnpolitik saknas

Vi anser att innan beslut fattas om nya stora hamnetableringar såsom Norvik, så måste en nationell infrastrukturutredning som behandlar både land- och sjötransporter tas fram. I RTK:s utredning ställs tre viktiga frågor, som måste utredas närmare innan man fattar beslut om miljardinvesteringar som utbyggnaden av Norvik och den anslutande infrastrukturen kommer att kosta.

(1) Var kommer framtida produktions- och konsumtionskoncentrationer i Europa att ligga?

(2) Vilka alternativa transportmöjligheter i form av infrastruktur och fordon/farkoster kommer den framtida transportmarknaden att erbjuda?

(3) Vilka vägar kommer godset att välja?

Dessa frågor har inte Stockholms Hamn AB lyckats besvara i sin utredning. Hade man gjort det skulle man ha kommit fram till helt andra slutsatser.

För den senare frågan gäller det hela vägen. Kalkylerna för investeringar och drift måste baseras på en port-till-port-beräkning.

Såra konsekvenser för övriga hamnar i östra mellansverige

Eftersom det mesta godset som kommer sjövägen till östra mellansverige inte ska till Stockholm utan till andra ställen i Mälardalen är det viktigt att anlägga ett Mälardalsperspektiv på hamnfrågan. En sådan storregional utredning saknas dock. Enligt RTK:s utredning innebär en utbyggnad av Norvik att övriga hamnar i Mellansverige som har närmare (!) till avnämarna tappar sitt tonnage. I förslaget till hamnstrategi för Stockholm påpekas att en arbetsgrupp tillsatts för att fördjupa samarbetet mellan ostkusthamnar, där förutom Stockholms hamnar även ingår Gävle, Södertälje, Västerås, Oxelösund och Norrköping. Låt denna arbetsgrupp bli klar med sitt arbete först innan beslut fattas om Norvik!

I Oxelösund finns t.ex. en bra storhamn med färdig infrastruktur, motorväg, dubbelspårig järnväg och ledig kapacitet.

Risken med nuvarande planer om en storhamn i Norvik är också att det blir en överetablering i stor skala. Exempel på det finns i Estland där hamnen i Ventspils byggts för att ta emot 250.000 TEU men i dag anlöper endast fartyg med containers motsvarande 10.000 TEU.

Stora miljökonsekvenser

Ett pris måste sättas på de miljömässiga konsekvenserna som ökade förorenande utsläpp både till lands och till sjöss, ökat trafikbuller och bullret från fartygsmotorerna. Nynäshamn har just genomfört en utredning om bullerfria, tysta områden i kommunen. En modern storhamn i Norvik kommer att lägga en tung bullermatta över den nordöstra delen av kommunen. Området som kommer att tas i anspråk om Norvik byggs är en unik kustmiljö. Hela den södra delen av Stockholms skärgård har kvaliteter för det rörliga friluftslivet som andra delar av Stockholms skärgård inte har. Södra skärgården är glest bebyggd, det finns orörda stränder och naturområden som allmänheten har tillgång till. Ska vi förstöra allt detta genom att etablera en ny storhamn som inte alls behövs? Nej, det får inte ske!

Enligt den kustplan som Nynäshamns kommun tillsammans med Haninge kommun tidigare antagit, har högt skyddsvärde. På andra sidan Norviksfjärden och den tilltänkta storhamnen ligger öarna Himmelsö, Herrön och Yxlö med orörd skärgårdsnatur. En storhamn genererar kraftigt buller dygnet runt. Det når av och till nivåer som ej är acceptabla utan rent av skadliga för både det mänskliga örat och djurens öron som ofta är känsligare än människans.

Stor påverkan på miljön i havet, i luften, på djur, människor och natur

I planeringen av en verksamhet med stora ingrepp i miljön som i detta fall, är det nödvändigt att den planerade verksamheten ställs mot den miljöförstöring som uppstår vid en eventuell etablering. I Stockholms hamnars utredning påpekas att en etablering i Norvik är bra både ur ett ekonomiskt perspektiv och ett miljöperspektiv. Det är dock inte sant. Med en storhamn i Norvik slipper man visserligen transporterna in till Stockholm sjövägen. Men det mesta godset ska ju inte dit utan till andra ställen i östra Mellansverige. Det vore ur miljösynpunkt bättre om transporterna gick till hamnar som ligger närmare slutdestinationen för godset, nämligen Västerås, Södertälje, Oxelösund, Norrköping och Gävle!

Allt gods från Norvik kommer att transporteras landvägen på väg 73 mot Stockholm och väg 225 mot Södertälje. Cirka 1000 långtradare om dagen räknar man med. Järnvägen föreslås byggas ut med partiellt dubbelspår men har inte kapacitet att transportera någon större mängd gods från Norvik enligt Banverket.

Nyetablering, ej utbyggnad!

Norviksområdet ligger norr om Nynäs Refining AB som helt avskiljer Nynäshamns Hamn från den planerade nya storhamnen i Norvik. Det är inte en utbyggnad av befintlig hamn som nu Stockholms Hamn AB vill göra gällande utan en ny etablering av en storhamn på mark som tidigare aldrig använts för detta ändamål. Det är första gången i Sverige som något sådant i så fall sker! Argumentet att Norvik genom de stora stenmassor som på 70-talet olovades tippats där redan är förberedd som hamn stämmer inte. Stenen har nämligen tippats på lermassor med luftfickor och går i dagsläget inte att använda som underlag utan måste endera förstärkas eller borttransporteras.

Arbetsstillfällen

Ett av skälen som framförs av Nynäshamns politiker är att en hamn skapar arbetsstillfällen. Detta är i dagsläget inte sant. Det var sanning förr. I dagens näringsliv som domineras av kunskapsintensiv industri och tjänster har hamnarnas betydelse för tillväxten kommit att spela en underordnad roll. Hamnverksamheten varierar år från år men har haft en långsiktigt uppåtgående trend (se RTK:s utredning). Trots detta har antalet sysselsatta i hamnverksamheten minskat och den trenden verkar hålla i sig. Containerhantering är förenat med hälsorisker.

Hamnkommunens ekonomi påverkas endast marginellt av hamnens verksamhet. I detta fall är inte kommunen ens ägare av hamnen. Vid eventuell vinst kommer den att gå till Stockholms stad som ägare av Stockholms Hamnar. Behovet av transporttjänster ökar men transportföretagen ligger ofta på annan ort än i hamnkommunen. Så även logistikcentra.

Hamnar har ofta stor betydelse för färjeturister och passagerartrafik men detta kommer inte Nynäshamns kommun tillgodo eftersom Stockholms Hamnar ämnar behålla färjetrafiken i Värtahamnen.

Länsstyrelsen har sagt nej till bostadsbyggande i Värtan och Frihamnen. Bostäderna skulle komma att ligga för nära de stora färjorna med allvarlig hälsorisk som följd. Tyvärr är det ett faktum att när en båt eller färja ligger vid kaj eller ligger ute på redan, går motorerna hela tiden för att säkerställa elförsörjningen. Innehållet i bränslet med bl a höga mängder svavel är kraftigt miljöförstörande och hälsovådligt. Detta gäller även för Nynäshamn.

En av anledningarna till att Stockholms Hamnar skall flytta sin containerverksamhet från centrala Stockholm är att man önskar bygga bostäder på den attraktiva marken. Marken i Norviksområdet är också mycket attraktiv för bostadsbyggande. Där skulle kunna byggas en unik sjöstad med enorm potential att bidra till utvecklingen i Nynäshamns kommun.

Stora investeringar och driftkostnader saknas i underlaget

Detta gäller t.ex. investeringar och drift av vägar (och järnvägar), terminaler etc.

INTRESSEFÖRENINGEN FÖR NATURENS BEVARANDE I NYNÄSHAMN

Genom Sylva Raft, Yxlö, 148 91 Ösmo

Bilaga 6

SAMRÅD ENLIGT MILJÖBALKEN

2005-11-10

Stockholms Hamn AB

SAMRÅD ENLIGT MILJÖBALKEN

Tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden

Bakgrund

Stockholms Hamn AB har påbörjat en tillståndsprocess för en planerad hamn på Norvikudden, Nynäshamn. I juni 2005 genomfördes ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Stockholms län och Nynäshamns kommun. Samråd med särskilt berörda har under sommaren skett skriftligen genom utskick av information.

Tidigare processer

Under åren 1999-2004 pågick två tillståndsärenden för hamnverksamhet enligt miljöbalken vid Norvikudden. Dessa tillståndsärenden omfattade dels en prövning av en fullt utbyggd hamn bestående av Ro/Ro (gods på hjul), Lo/Lo (containrar), bulkhantering (oförpackat gods) samt färjetrafik, dels en mindre bulk- och Ro/Ro-hamn. Av olika skäl avbröts dessa prövningar.

Kort beskrivning av verksamheten

Hamnverksamheten

Planerad hamnverksamhet omfattar tillhandahållande av kajplatser för fartyg samt lossning och lastning av gods. Det gods som planeras hanteras är Ro/Ro-gods (gods som rullas på och av fartygen) och containrar. Beräknad kapacitet är 300 000 TEU¹ och 300 000 rullande enheter per år.

Under ett anläggningsskede av det närliggande industriområdet planeras överskottsberg att skeppas ut från hamnen. Planerat berguttag uppgår till ca 1 500 000 ton/år.

¹ Twenty Foot Equivalent Unit (antal 20-fots containrar)

Hamnen planeras bestå av ca 1500 m kaj med 6 – 8 kajplatser och med 4 - 6 containerkranar. På landsidan kommer diverse infrastruktur i form av vägar, järnväg och mediaförsörjning att anläggas och diverse byggnader att uppföras.

Fartygens maximala bruttodräktighet beräknas uppgå till 65 000.

Vattenverksamheten

Ca 1500 m kajer anläggs. För att anlägga dessa krävs både muddringar och utfyllnader. Se vidare i bilaga 1.

Miljökonsekvensbeskrivning

Arbetet med att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning har påbörjats. Stockholms Hamn har anlitat SWECO VIAK för detta arbete. En preliminär innehållsförteckning har tagits fram, se bilaga 2.

Utifrån befintligt underlagsmaterial från tidigare tillståndsprocesser har en preliminär bedömning gjorts kring behovet av utredningar tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen. Utredningarna och deras syfte anges i bilaga 3.

Samråd med myndigheter m.fl.

Stockholms Hamn skickar nu ut information till berörda myndigheter m.fl. i syfte att skriftligen samråda med dessa kring fortsatt tillståndsprocess och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Myndigheterna m.fl. ombeds att inkomma med synpunkter på följande:

- Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och avgränsning
- Behov och omfattning avseende utredningar tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen
- Samrådsprocess
- Verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan

Tid för inlämnande av synpunkter

Stockholms Hamn tar tacksamt emot eventuella synpunkter senast den 9 december 2005. Synpunkterna skickas till

SWECO VIAK AB
Att: Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

Övrigt

Parallellt med denna tillståndsprocess pågår ett detaljplanearbete i Nynäshamns kommun för området på Norvikudden. Samråden i de båda processerna kommer att samordnas så långt det är möjligt.

Bilagor

1. Underlag för samråd med Länsstyrelsen, Nynäshamns kommun och särskilt berörda.
2. Preliminär innehållsförteckning MKB
3. Översikt utredningar till MKB
4. Informationsbroschyr Hamnen Stockholm – Nynäshamn
5. Sändlista

BILAGA 2

Preliminär innehållsförteckning miljökonsekvensbeskrivning

Ikke teknisk sammanfattning

1. Administrativa uppgifter
2. Inledning
3. Beskrivning av hamnverksamheten
4. Beskrivning av planerad utbyggnad
5. Avgränsningar
 - 5.1. Avgränsning av verksamheten
 - 5.2. Avgränsning av miljöeffekter
6. Bedömningsgrunder
 - 6.1. Planförhållanden
 - 6.2. Riksintressen
 - 6.3. Miljömål
7. Behandlade alternativ
 - 7.1. Nollalternativ
 - 7.2. Sökt verksamhet
 - 7.3. Alternativa lokaliseringar
 - 7.4. Alternativa utformningar
8. Områdesbeskrivning
 - 8.1. Vattenförhållanden
 - 8.2. Geologiska och hydrologiska förhållanden
 - 8.3. Naturmiljö
 - 8.4. Kulturmiljö
 - 8.5. Landskapsbild
 - 8.6. Friluftsliv och rekreation
9. Infrastruktur
10. Miljödata (undersökningar och utredningar)
11. Verksamhetens miljö- och hälsokonsekvenser
 - 11.1. Utsläpp till luft
 - 11.2. Utsläpp till vatten
 - 11.3. Utsläpp till mark
 - 11.4. Buller
 - 11.5. Avfall
 - 11.6. Kemikalier
 - 11.7. Resursförbrukning
 - 11.8. Olycksrisker
12. Konsekvenser för landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv
13. Indirekta konsekvenser
14. Miljökonsekvenser av byggande på land och i vatten
 - 14.1. Konsekvenser under anläggningsfasen
 - 14.2. Konsekvenser efter anläggningsfasen
15. Sammanfattande bedömning

BILAGA 3

Översikt utredningar tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

Utredning	Kortfattat om innehåll
Buller	Beräkning av buller från verksamheten och hur detta sprids till omgivningen. Jämförelse med riktlinjer. Identifiering av antal berörda närboende.
Emissioner till luft	Beräkning av mängd emissioner från verksamheten.
Spridning emissioner till luft	Beräkning av hur bedömda mängder emissioner sprids till omgivningen. Jämförelse med bakgrundsvärden och miljökvalitetsnormer.
Dagvatten	Beräkning av mängder dagvatten och halter av föroreningar i dagvatten från verksamheten.
Sediment- och bottenförhållanden	Undersökning av rådande förhållanden (egenskaper, föroreningshalter) vid Norvikudden.
Muddermassor	Undersökning av lämplig plats för eventuell tippning av överskottsmassor (muddermassor) till havs.
Markförhållanden	Undersökning av rådande förhållanden (egenskaper, föroreningshalter) på Norvikudden.
Naturmiljö	Undersökning av rådande förhållanden vid Norvikudden.
Fisk	Bedömning av rådande förhållanden vid Norvikudden.
Risikanalys	Analys av miljö- och olycksrisker i planerad verksamhet.

BILAGA 5

Sändlista

- Banverket
- Botkyrka kommun
- Boverket
- Fiskeriverket
- Försvarsmakten
- Generalläkaren
- Haninge kommun
- Kustbevakningen
- Naturvårdsverket
- Riksantikvarieämbetet
- Räddningsverket
- SGU
- Sjöfartsverket
- Skärgårdsstiftelsen
- Svenska Naturskyddsföreningen
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Vägverket

Kopia till:

- Länsstyrelsen Stockholms Län
- Nynäshamns kommun

Bilaga 7

SWECO VIAK AB
Att: Petra Carlén
Box 34044
100 26 STOCKHOLM

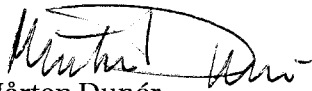
Utbyggnad av hamn m.m. på Norvikudden, Nynäshamns kommun. Samråd under tillståndsprocess enligt miljöbalken

De synpunkter som Boverket kan lämna i ärenden som detta grundar sig på verkets allmänna uppsiktsansvar över plan- och byggnadsväsendet i riket och över hushållningen med mark- och vattenområden. Länsstyrelserna har ansvaret för tillsynen på regional nivå. För såväl länsstyrelserna som Boverket är det viktigt att ha en helhetssyn. Nu vill Boverket enbart framhålla följande.

Det är enligt Boverkets mening de sektorsansvariga centrala myndigheterna som bäst kan bedöma vad som utifrån vars och ens intressen är angeläget att lyfta fram i de kommande utredningarna. Länsstyrelsens synpunkter på vad miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla är viktiga för att klargöra vilken påverkan projektet kan få på regionen. I detta ärende är det uppenbart att det också är nödvändigt att belysa och ta ställning till de effekter som utbyggnaden för med sig även långt utanför själva hamnområdet, både på land och i vatten. Ökningen av trafiken till och från, förändring av trafikleder och kanske trafikslag, påverkan på både bebyggd och obebyggd miljö och andra hamnar är några exempel. Även andra regioner torde således beröras av projektet.

Boverket vill särskilt betona att den slutliga bedömningen måste ske utifrån ett brett helhetsperspektiv där inte minst kommunala planmässiga avvägningar måste ges utrymme. Verket uppskattar därför att det i detta ärende redan nu redovisas hur projektet förhåller sig till de planer Nynäshamns kommun upprättat med stöd av plan- och bygglagen (1987:10).

För Boverket


Mårten Dunér
chef för planenheten


Aslög Gyberg
jurist



Referens
Anders ForsbergMottagare
Stockholms Hamn**Yttrande inför tidigt samråd gällande utbyggnad av hamn
samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden****Bakgrund**

Stockholms hamn AB har påbörjat en tillståndsprocess för en planerad hamn på Norvikudden, Nynäshamn. Den planerade hamnverksamheten omfattar tillhandahållande av kajplatser för fartyg samt lossning och lastning av gods. Beräknad kapacitet är 300 000 TEU (antal 20-fots containrar) och 300 000 rullande enheter per år. Den nya hamnen är avsedd att fungera som en ersättning för den befintliga containerterminalen i Stockholm (Frihamnen) och även bli ett komplement till övriga hamnar i Stockholmsregionen.

Yttrande

Den stora utbyggnad av hamnverksamheten i Nynäshamn som beskrivs i samrådshandlingarna kommer att medföra en betydande ökning av vägtransporterna på Södertörn. Väg 225 är idag den geografiskt kortaste vägen från Nynäshamn till Södertälje och E4/E20. Vägen är smal och redan idag hårt belastad. För Botkyrkas del är det viktigt att MKB:n för hamnen även beskriver riskerna och miljöeffekterna av den ökade vägtrafik på väg 225 som blir en konsekvens av den föreslagna hamnutbyggnaden.

MILJÖFÖRVALTNINGEN
UtredningsenhetenMargot Allgurin
Bitr Miljöchef
Anders Forsberg
Miljöutredare

Myndighetsuppgifter

Handläggare, direkttelefon/Our reference, telephone

Johan Nyberg, 018-17 91 94

Stockholms Hamn

c/o SWECO VIAK AB

Att: Petra Carlén

Box 34044

100 26 STOCKHOLM

Stockholm Hamn - Samråd enligt miljöbalken. Tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 10 november år 2005 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning härav får SGU framföra följande.

SGUs maringeologiska undersökningar i området runt Norvikudden i Nynäshamns kommun visar att postglacial lera, glaciallera och kristallint berg förekommer i ytan längs med strandzonen (se figur). I tvärsnitt förekommer generellt postglacial lera med en mäktighet av upp till 3 meter överlagrande glaciallera som ligger direkt på det kristallina urberget. Vidare visar de hydroakustiska mätningarna att en pågående (recent) sedimentation av postglacial lera förekommer över stora delar av botten i det närliggande området (se figur). Detta recenta (nutida) finkorniga sediment kan innehålla föroreningar. För att erhålla en bättre detaljeringsgrad av områden med recent sedimentation föreslår SGU ytterligare provtagning.

Två prover tagna av SGU i recent avsatt postglacial lera i området (se figur) är analyserade på grundämnen (totalhalter) och organiska miljögifter. Analysresultaten visar att enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för miljökvalitet i kust och hav (Naturvårdsverket, 1999:2005) ligger halterna av grundämnena arsenik (As) och kobolt (Co) i klass 1, nickel (Ni) och krom (Cr) i klass 2, koppar (Cu), kvicksilver (Hg), zink (Zn) och kadmium (Cd) i klass 3 och bly (Pb) i klass 3 i det sydliga provet (09i0356) och klass 4 i det nordliga provet (09i0377). Klasserna 1 till 3 innebär för halter av metaller en obetydlig till en tydlig avvikelse medan klassen 4 innebär en stor avvikelse från naturliga bakgrundshalter.

Organiska miljögifter är analyserade i det nordliga provet (09i0377) och visar att halterna av hexaklorbensen (HCB) ligger i klass 3, och att polyaromatiska kolväten (PAH), polyklorerade bifenyl (PCB), hexaklorhexaner (HCH), diklordifenyltrikloretan (DDT) och chlordaner ligger i klass 4. Klassen 3 betyder för organiska miljögifter en medelhög halt medan klassen 4 betyder en hög halt.

01-1700

cmb-2005-12-05

Organisationsnr. 202100-2528

Huvudkontor / Head Office:

Box 670
SE-751 28 Uppsala, Sweden
Besök / Visit: Villavägen 18
Tel: 018 17 90 00 / +46 18 17 90 00
Fax: 018 17 92 10 / +46 18 17 92 10
E-mail: sgu@sgu.se

Filial / Regional Office:

Geovetärcentrum
Guldhedsgatan 5A
SE-413 81 Göteborg, Sweden
Tel: 031 708 26 50 / +46 31 708 26 50
Fax: 031 708 26 75 / +46 31 708 26 75
E-mail: gbg@sgu.se

Filial / Regional Office:

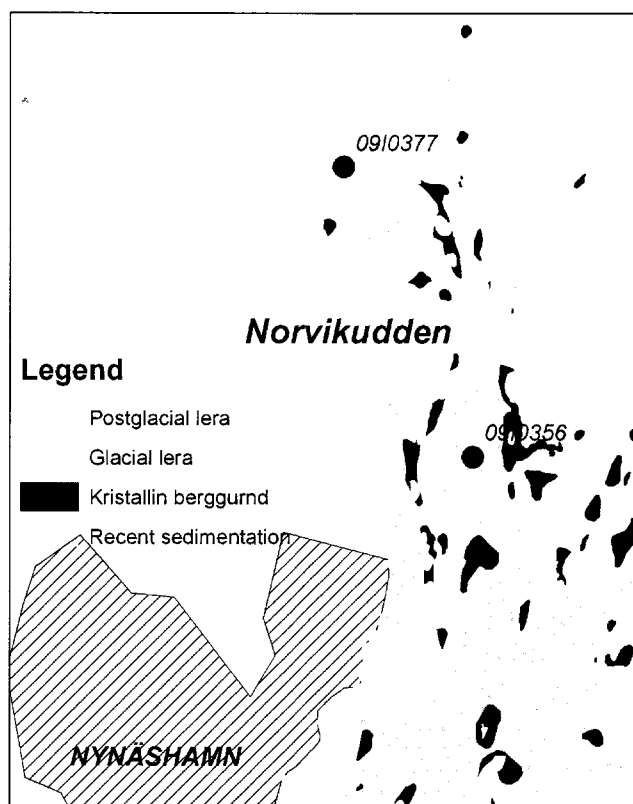
Kiliansgatan 10
SE-223 50 Lund, Sweden
Tel: 046 31 17 70 / +46 46 31 17 70
Fax: 046 31 17 99 / +46 46 31 17 99
E-mail: lund@sgu.se

Filial / Regional Office:

Mineralinformationskontoret
Skolgatan 4
SE-930 70 Malå, Sweden
Tel: 0953 346 00 / +46 953 346 00
Fax: 0953 216 86 / +46 953 216 86
E-mail: mala@sgu.se

Filial / Regional Office:

Box 16247
SE-103 24 Stockholm, Sweden
Besök / Visit: Drottninggatan 33
Tel: 08 545 21 500 / +46 8 545 21 500
Fax: 08 24 68 14 / +46 8 24 68 14
E-mail: stockholm@sgu.se



Figur. Sedimentfördelningen i bottenytan, områden med recent sedimentation samt lokaler där prover är tagna och analyserade på grundämnen och organiska miljögifter utanför Norvikudden.

Mot bakgrund av ovanstående finns det skäl för att anta att dessa halter väl representerar de recenta sedimenten i berört utbyggnads/utfyllnadsområde. Om muddring eller andra typer av ingrepp avses utföras i den postglaciala leran bör den därför ytterligare undersökas på innehåll av oorganiska och organiska miljöpåverkande föroreningar. Om halter av dessa föroreningar förekommer i klass 4 och högre bör ytskiktet av den postglaciala leran handhas som miljöfarligt avfall.

Det bör även beaktas att vid utfyllnad av vattenområden kan grumling och även spridning, vid hård vind, av tidigare sedimenterat finkornigt material uppstå. Detta kan medföra att miljögifter återförs till det naturliga kretsloppet. SGU anser att materialet som avses användas till utfyllnad av vattenområden bör vara fritt från föroreningar.

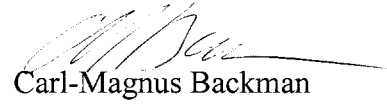
SGU har i övrigt inget att invända vad gäller det utsända underlaget (tidigt samråd) enligt miljöbalken.

Beslut i detta ärendet har fattats av undertecknad verksjurist.

I ärendets handläggning har deltagit statsgeolog J Nyberg och laborator C-M Backman (föredragande).



Hans-Göran Jansson



Carl-Magnus Backman



FISKERIVERKET
Utredningskontoret
Göteborg

Charlott Stenberg
Tel: 031-743 04 20
E-post: charlott.stenberg@fiskeriverket.se

YTTRANDE

Datum
2005-12-06
Ert Datum
2005-11-10

Beteckning
Dnr 335-2675-05
Er beteckning

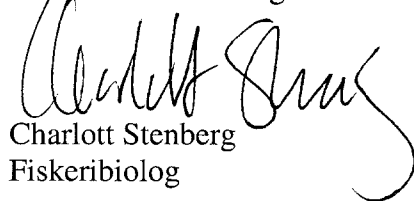
SWECO VIAK AB
Att: Petra Carlén
Box 34044
10026 Stockholm

Utökat samråd angående Stockholms Hamn AB:s planer på att bygga ut samt driva hamnen på Norvikudden, Nynäshamn

Fiskeriverket har tagit del av de inkomna handlingarna angående Stockholms Hamn AB:s planer på att bygga ut samt driva hamnen på Norvikudden, Nynäshamn. Verket vill anföra följande:

Utfyllnad av grunda bottnar bör i mesta möjliga mån undvikas eftersom det kan förekomma en hög biologisk produktion på dessa bottnar. Fiskeriverket anser att sökanden närmare bör redogöra för vilka konsekvenser de planerade utfyllnaderna i hamnen kan ge på fauna och fiske i närområdet. Det är även viktigt att man tar fram uppgifter om vilket eventuellt fiske som bedrivs i områden samt vilka konsekvenser på detta som en utbyggnad kan få.

På Fiskeriverkets vägnar



Charlott Stenberg
Fiskeribiolog



Östra Mälardalens distrikt
Stefan Eklund
Tfn dir. 08-511 700 75
Mobil 070-222 13 90
E-post stefan eklund@svsmd.svo.se
Fax 08-511 752 85

SWECO VIAK
att: Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

Yttrande om tidigt samråd på Kalvö 1:25

Skogsvårdsstyrelsen har tagit del av de planer på hamnverksamhet som är planerad på Norvik 1:25. Enligt den nyckelbiotopsinventering som utfördes under en dag i oktober påträffades två nyckelbiotoper och två högre naturvärden som kommer att påverkas av exploateringen på fastigheten. Information om dessa biotoper är skickade till markägarna i området. I miljökonsekvensbeskrivningen bör hänsyn tas till biotoperna och då även om det finns möjligheter att värna de naturmiljöer som de representerar. Vidare bör utökade artspecifika inventeringar göras för att om möjligt utreda om det finns skyddsvärda arter speciellt för grupperna marksvampar och insekter i skogsområdena.

Vi vill naturligtvis fortsatt vara med i samrådsprocessen för att värna om de speciella miljöer som nyckelbiotoperna representerar. Länsstyrelsens naturvårdsenhet och Skogsvårdsstyrelsen håller just nu på att utarbeta en strategi för bevarandet av värdefulla naturmiljöer i länet. Den förväntas inte bli klar förrän under våren 2005. Då kan vi värdesätta objekten på Kalvö 1:25 i ett länsperspektiv och göra våra prioriteringar för områdesskydd.

På Skogsvårdsstyrelsens vägnar

Stefan Eklund
Skogsvårdskonsulent



Sweco Viak AB
Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

Samråd enligt miljöbalken rörande Norvikudde, Nynäshamn

Stockholms Hamn har i de samrådshandlingar rörande utbyggnad av hamn vid Norvikudde i Nynäshamn begärt in synpunkter angående:

1. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och avgränsning
2. Behov och omfattning avseende utredningar tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen
3. Samrådsprocess
4. Verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan

Sjöfartsverket har följande synpunkter på 1 och 2.

Enligt vår mening bör en samhällsekonomisk analys ingå i miljökonsekvensbeskrivningen och således en utredning genomföras enligt p.2. Vidare bör en teknisk/nautisk utredning genomföras avseende insegling och utmärkning.

Vad gäller samrådsprocessen har Sjöfartsverket inget att anföra då den följer gängse rutiner.

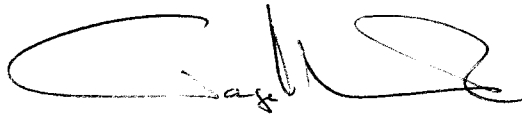
När det gäller verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning vill Sjöfartsverket att diskussioner angående detta fortsätter med beaktande av Godstransportdelegationens förslag om hamnregioner samt att arbetet med den transportpolitiska propositionen färdigställs då dessa kan komma att ha stor inverkan på dessa frågeställningar.

Vi hänvisar även till vårt remissyttrande över utredning "att hamna rätt" hamnstrategi för Stockholm som bifogas.

Datum
2005-12-08

Vår beteckning
0699-05-02792

I detta ärende som avgjorts av enhetschef Tage Edvardsson har även deltagit samhällsekonom Gunnar Eriksson, byrådirektör Bengt-Åke Larsson samt nautiker Bernt Stedt, den senare föredragande.



Tage Edvardsson
Sjöfart och Samhälle
Infrastrukturenheten



Bernt Stedt
Sjöfart och Samhälle
Infrastrukturenheten

Rolf B. Bertilson, 011-19 11 85

2005-11-23

05-02522-0405

2005-10-28

309-3360/2005

Stockholms Stad, Stadsledningskontoret,
Infrastrukturavdelningen
Monica Hildingsson
KF/KS kansli, Stadshuset
105 35

Remiss – Utredning ”att hamna rätt”, förslag till hamnstrategi för Stockholm.

Innan ny hamnetablering sker är det viktigt att känna till kundintresset för en sådan etablering samt vilka miljökonsekvenser som en förflyttning av stora godsvolymer får. Detta måste studeras inom ramen för en samhällsekonomisk analys.

Sjöfartsverket saknar i nuläget en uppdaterad samhälls- och företagsekonomisk kalkyl över Norvikprojektet. Samtidigt är det nödvändigt att analysera näringslivets eventuella merkostnader i samband med en flyttning av berörd verksamhet från Loudden, Värtahamnen och Containerhamnen till en ny hamn i Norvik.

Sjöfartsverket har nyligen medverkat i beskrivningen av Riksintresset Stockholms hamn. Länsstyrelsens i Stockholms län Rapport 2005:17. Rapporten togs fram för att skydda Stockholms Hamns verksamhet särskilt i området Värtahamnen, Frihamnen, Containerhamnen och Loudden. Rapporten beskriver hur riksintresset Stockholm hamn bäst skyddas för bibehållandet av hamnverksamheten inom berörda hamndelar.

Sjöfartsverket uppfattar utredningen ”Att hamna rätt” som ett stöd för att bygga ny hamn i Norvik i Nynäshamns kommun.

Då planerna att bygga Norvik första gången blev kända, var Sjöfartsverkets åsikt att den samlade hamnkapaciteten i övriga regionala hamnar bör undersökas innan beslut om ny hamnkapacitet tas. I sak har Sjöfartsverket inte ändrat denna uppfattning.

Datum
2005-11-23

Vår beteckning
05-02522-0405

Sjöfartsverket konstaterar att de farledsmässiga förutsättningarna för etablerandet av en hamn i Norvik är bra med kort insegling och bra vattendjup. Samtidigt bör noteras att betydande insatser krävs för att åstadkomma nödvändig infrastruktur på land. Samhällsnyttan av en sådan investering behöver analyseras.

Sjöfartsverket genomför nu en ökning av vattendjupet i farleden vid Värmdö - Garpen. En ny farled för söder ifrån kommande trafik, den sk Horstensleden planeras. Båda dessa åtgärder syftar till att höja sjösäkerheten för den samlade sjötrafiken in till Stockholm.

Samtidigt pågår utredningar om förbättrande åtgärder av farlederna in till Gävle och Norrköping. En utredning har lämnats till regering om en ny större sluss och kanal i Södertälje. I Oxelösund pågår planer att utöka hanteringen av containers dels inom befintlig anläggning men även i en ny hamndel som är under projektering.

Godstransportdelegationen föreslog i sin rapport 2004 att en statlig utredningsman skulle tillsättas för att se över de samlade hamnresurserna i regionen mellan Gävle och Norrköping inklusive Mälarhamnarna. Den aviserade transportpolitiska propositionen väntas behandla denna fråga. I ett sådant sammanhang är det angeläget att analysera hamnfrågorna i hela östra mellan Sverige, varvid en eventuell hamnetablering i Norvik bör ingå.

Med vänlig hälsning

Lars Vieweg

Rolf B Bertilsson

Sweco Viak AB
att: Petra Carlén
Box 34 044
100 26 Stockholm

Kopia: Länsstyrelsen

Astrid Rahlén
Avdelning Analys och samhälle
astrid.rahlen@vv.se
Direkt: 08- 627 41 46

REMISSVAR

Datum: 2005-12-13

Beteckning: SA30 B 2005:3165

Ert datum:

Er beteckning:

Utökat samråd för Norviks hamn, Norviksudden i Nynäshamns kommun

Vägverket Region Stockholm har i samband med utökat samråd enligt miljöbalken ombetts komma med synpunkter på ett utkast till miljökonsekvensbeskrivning för anläggande och drift av en ny hamn i Norvik. Hamnen ska tillhandahålla kajplatser för fartyg, lossa och lasta gods på hjul (sk Ro/Ro-gods) och i containrar (Lo/Lo), samt under anläggningskedet av ett närliggande industriområde skeppa ut överskottsberg. Vägverket yttrar sig som väghållare för väg 73 samt som sektorsansvarig myndighet för vägtransportsystemet.

I handlingarna anges att beräknad hamnkapacitet är 300 000 TEU (containrar) och 300 000 rullande enheter per år. Det konstateras att verksamheten resulterar i landtransporter på vägarna till och från hamnen samt järnvägstransporter, men det framgår inte i vilken omfattning. Vägverket anser att detta måste klargöras i det fortsatta arbetet, samt en bedömning ske av hur omfattande konsekvenserna av dessa transporter kommer att bli.

Då väg 73 har varit en mycket olycksdrabbad väg har Vägverket i september 2005 påbörjat en ombyggnad av vägen (mellan Älgviken och Fors), med målet att vägen breddas till fyra körfält, får planskilda korsningar och delvis ny sträckning. Då full finansiering för hela detta projekt fortfarande inte har erhållits, är det fortfarande oklart om den önskvärda standarden kan uppnås på hela sträckan. Det kan därför finnas risk för att delar av vägen endast får 2+1 körfält, vilket kan ha betydelse om hamnverksamheten innebär betydande öknings av lastbilstrafiken. Nuvarande trafikflöden på vägen är ca 10 000 fordon per årsmedeldygn, varav drygt 830 är lastbilar.

Det är dock inte bara väg 73 som berörs av hamnverksamheten i Norvik, utan även i hög grad de vägar som förbinder väg 73 med E4/E20 och övriga landet. Dessa vägar är främst väg 225 mellan Ösmo och Södertälje, väg 257 från Västerhaninge via Tungelsta mot Vårsta och väg 259 mot E4/E20 via Huddinge. För de två första finns inga medel eller planerade åtgärder i länsplanen, förutom för en liten del av väg 225 mellan Lövstalund och Gärtuna öster om Östertälje som nyligen påbörjats. Väg 259, Södertörnsleden, finns med i länsplanen, men har i dagsläget en beräknad byggstart först år 2010. Möjligen kan den komma att tidigareläggas i kommande revideringar av planen. Fram till dess att Södertörnsleden är byggd finns det inte några lämpliga tvärförbindelser för lastbilstransporter på Södertörn, utan trafiken är hänvisad till Södra Länken.

Det är viktigt att dessa förhållanden blir ordentligt belysta i miljökonsekvensbeskrivningen, samt att en bedömning görs av möjliga åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna. Om en stor del av transporterna kan ske med järnväg blir belastningen på vägnätet naturligtvis mindre.

Tidplan

För Norviks hamn planeras byggstart 2007 och den beräknas tas i drift 2010. Väg 73 beräknas vara färdig 2009, dvs två år efter planerad byggstart av hamnverksamheten. Detta kan bli ett problem under byggtiden, varför Vägverket anser att hamnbyggnationen bör påbörjas först efter det att väg 73 är färdigbyggd. Likaså vore det önskvärt om Södertörnsleden kan hinna stå klar innan Norviks hamn byggs.

Med vänliga hälsningar

Astrid Rahlén



KUSTBEVAKNINGEN
Regionledning ost

Avdelning
Regionledningen

Handläggare
Lennart Andersson

Datum
2005-12-09

Dnr
37-1049/05:4

Ert datum
2005-11-10

Er referens

SWECO VIAK
Att: Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

Samråd enligt miljöbalken (tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamheten i Nynäshamn, Norviksudden)

Regionledning Ost ser utbyggnaden av hamnen ur två synvinklar, dels den miljöpåverkan som kommer att följa på själva anläggandet, och dels de miljöpåverkande aktiviteter som kommer att bedrivas efter färdigställandet.

Under anläggandet förutsätter Regionledning Ost att en beredskap kommer att hållas, för omhändertagande av miljöskadliga ämnen som kommer ut till följd av anläggningsarbetena. Erfarenheten visar att det vid varje större entreprenad som genomförs vid sjömiljö, också uppkommer situationer då miljöskadliga händelser inträffar. Även om alla rimliga försiktighetsmått iakttas, så finns ändå en viss sannolikhet att utsläpp av petroleumprodukter eller annat skadligt kan ske, och då tidsfaktorn är mycket viktig för begränsande av miljöskadan i sådana fall, måste det under entreprenaden finnas beredskap och materiel tillgänglig för skadebegränsande åtgärder.

Regionledningen vill i sammanhanget framföra behovet av att Kustbevakningen vid varje tillfälle, som tänkbara miljöpåverkande aktiviteter påbörjas eller utförs vid anläggandet, underrättas om aktiviteterna. Som exempel på sådana åtgärder kan nämnas muddring, tippning av massor, spåntning, lyft med pontonkranar, rangering av pråmar etc. Informationen mottas på Kustbevakningens ledningscentral i Nacka Strand, enligt rutiner som överenskomms före det att aktiviteterna kommer till utförande.

Om personalen på plats under anläggandet iakttar förmodade miljöskadliga ämnen i vattnet, utan uppenbar koppling till aktiviteter förknippade med hamnbygget, så förutsätter Regionledning Ost att även detta rapporteras till

POSTADRESS

Box 1184
131 27 NACKA STRAND

BESÖKSADRESS

Jacobsdalsvägen 3

TELEFON

08-789 79 89
0706-540 520

TELEFAX

08-716 26 02

E-POST

lennart.andersson
@kustbevakningen.se

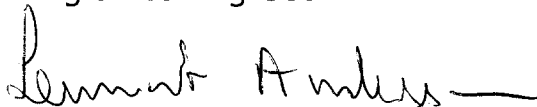
ledningscentralen i Nacka Strand.

Både i anläggningsfasen och då hamnen tagits i drift måste ansvarig för räddningstjänsten vad avser miljöskadliga utsläpp fastställas. Hamnens avgränsning mot det område där Kustbevakningen ansvarar för miljöskyddet måste bestämmas exakt, för undvikande av oklarheter kring detta vid ett eventuellt utsläpp eller andra händelser som menligt kan inverka på den marina miljön. Det bör vidare tydligt framgå för alla parter vem som är hamnägare, både under projekteringen och vid anläggandet och i driften.

Ansaret för olika aktiviteter under såväl byggandet som under den efterföljande driften, förutsätts klargöras före det att aktiviteterna genomföres, och meddelas Kustbevakningen.

När det kommer till att hamnen efter färdigställande börjar trafikeras av fartyg, så utgår Regionledning Ost från att alla säkerhetsaspekter till förekommande av sjöolyckor tillgodoses. De stora fartyg som planeras anlöpa hamnen måste tillförsäkras sådana navigatoriska förutsättningar, att risken för grundstötningar och kollisioner, eller andra liknande händelser, minimeras så långt som den teknik som då finns tillgänglig medger. Med hänsyn till den tilltänkta inseglingsvägen till hamnen, och de relativt trånga vatten som då befares, måste även de anlöpande fartygens konstruktion och bunkerdisposition vara sådan, att risken för miljöskadliga utsläpp till följd av t ex en grundkänning är mycket låg.

Kustbevakningen
Regionledning Ost



Lennart Andersson
Regioninspektör

Inkom 051219



FÖRSVARSMAKTEN
HÖGKVARTERET

YTTRANDE

Datum
2005-12-14

HKV beteckning
24 600:78411

Sida 1 (1)

Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare

Petra Carlén

Vårt tjänsteställe, handläggare

PRODS INFRA, övlt K-A Andersson 08-788 85 80

Ert datum

2005-11-10

Vårt föregående datum

Er beteckning

Vår föregående beteckning

**Försvarsmaktens yttrande över samråd enligt miljöbalken
2005-11-10**

Försvarsmakten lämnar inga synpunkter på i er skrivelse bifogade utkast.

Anders Tauson
C PRODS INFRA

Sändlista

SWECO WIAK AB
Att: Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

Inom HKV

PRODS INFRA

0

Postadress
107 85 Stockholm

Besöksadress
Lidingövägen 24

Telefon
08-788 75 00

Telefax
08-788 77 78

E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.hkv.mil.se



Datum
2005-12-20

Ert datum

Diarienummer
BRÖ 05-2179/SA 30

Er beteckning

SWECO VIAK AB
Att: Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

Sektionen för strategisk
planering
10 70
SE-172 22 Sundbyberg
Besöksadress:
Rosengatan 8

Telefon 08-762 2290
Telefax 08-762 5770
www.banverket.se

Kopia till:

Nynäshamns kommun

Samråd om tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden

Banverket har fått samrådsinformation kring fortsatt tillståndsprocess och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden. Banverket har också fått förslag till program för detaljplan för Norvikudden för samråd av Nynäshamns kommun. Banverket anser att det är mycket viktigt att de båda processerna samordnas.

Banverket har ett sektorsansvar för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. En del i vår uppgift är att utveckla järnvägen till en konkurrenskraftig del av det svenska transportsystemet, för såväl person- som godstrafik. Vi har därför som målsättning att verka för att den tunga lastbilstrafiken överförs till järnväg, där så är möjlig. Detta bör speciellt beaktas vid planeringen av nya infrastrukturanläggningar, för att nå den bästa lösningen för en långsiktigt hållbar utveckling och för transportsystemet som helhet.

Järnvägsanslutning till Nynäsbanan

I planeringen av ett nytt järnvägsspår som ska anslutas till Nynäsbanan och dras fram till Norvikudden längs med Alhagens våtmark gäller lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Enligt Banverkets tolkning av lagen går det endast att göra undantag för:

- anläggande av spår för industri- eller hamnändamål på egen mark inom område som är detaljplanelagt för industri eller hamn eller
- där den pågående markanvändningen är industri eller hamn.

I detta fall bör därför en förstudie och en järnvägsplan tas fram för industrispåret. Det är inte Banverkets ansvar att driva planeringsprocessen enligt lagen om byggande av järnväg för industrispåret, men Banverket kan givetvis bistå med kompetens och synpunkter under arbetets gång. Banverkets formella ansvar är att ställa ut och fastställa järnvägsplaner.

Regeringsuppdrag

Regeringen har i ett regeringsbeslut (daterat 2005-09-01) gett Banverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bygga ut Nynäsbanan till en standard som medger effektiva pendlingsmöjligheter och som även tillgodoser behoven

Handläggare:
Kicki Sandström
Tel. 08-762 2208
kicki.sandstrom@banverket.se

Datum
2005-12-20

Diarienummer
BRÖ 05-2179/SA 30



för en framtida utökad godstrafik. Det är inte enbart Nynäsbanans kapacitet som påverkar godstrafikens möjligheter, utan även kapacitetsbristen i järnvägsnätet kring Stockholms centrala delar. Banverket kommer att studera vilka åtgärder på Nynäsbanan och dess anslutna bandelar/stråk som är nödvändiga för att få till stånd en effektiv godstrafik på järnvägen, i det fall planerna på en godshamn i Norvik förverkligas.

För att kunna kartlägga behov av kapacitetsförstärkning på järnvägen behövs uppgifter om vilka godsvolymer (per container, trailer resp. godsvagn för bulk) som Stockholms hamnar beräknar ska transporteras på järnväg och till vilka destinationer det ska. Detta torde även vara uppgifter som behövs för att kunna göra en konsekvensbedömning av en ny utökad hamnverksamhet i Norvik.

Med vänlig hälsning

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anna Haapaniemi', written over a horizontal line.

Anna Haapaniemi
Chef sektionen för strategisk planering

**YTTRANDE**

Angående ansökan om tillstånd enligt miljöbalken

Externt dnr:

Datum: **2005-12-05**Internt dnr: **2005-1283-35**

Till

SWECO VIAK AB**Att: Petra Carlén****Box 34044****100 26 Stockholm**

Objekt:	Hamnverksamhet enligt miljöbalken på Norvikudden, Nynäshamns kommun	Objekt nr: 4881
Fastighetsbeteckning:	Kalvö 1:11, 25 m fl	

Stockholms Hamn AB har genom SWECO VIAK AB hemställt om Södertörns brandförsvärsförbunds yttrande angående: Tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norviksudden. Samråd sker enligt miljöbalken (MB).

Yttrandet grundar sig på följande handlingar:

1. "Samråd enligt Miljöbalken", daterat 2005-11-10
2. "Underlag för tidigt samråd", daterat 2005-05-30
3. Preliminär innehållsförteckning miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2005-11-10
4. Översikt utredningar tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2005-11-10
5. Informationsbroschyr: Stockholm – Nynäshamn, ej daterad
6. Sändlista, daterad 2005-11-10
7. Miljöbalken (1998:808)

För att kunna ta ställning till om sökanden uppfyller de allmänna hänsynsreglerna, speciellt skyldigheten att vidta försiktighetsmått mm (2 kap 3§ MB) men även kunskapskravet (2 kap 2§ MB) krävs att sökanden i sin miljökonsekvensbeskrivning bifogar en övergripande genomarbetad riskanalys. När detta är gjort och räddningstjänsten har tagit del av denna kan räddningstjänsten ta ställning till ärendet och de frågeställningar som myndigheten anmodas svara på. Frågeställningarna är följande:

1. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och avgränsning
2. Behov och omfattning avseende utredningar tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen
3. Samrådsprocess
4. Verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan

I detta skede med hittills remitterade handlingar som grund kan följande yttrande lämnas.

1. **Föreslagen innehållsförteckning, omfattning och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen:** Ingen annat än nedan.
2. **Behov och omfattning av utredningar tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen:**
 - 2a) Olycksrisker finns med som en rubrik i förslaget till innehållsförteckning för miljökonsekvensbeskrivningen. I översikten över planerade utredningar anges att olycksrisker ska utredas i en riskanalys. Dock nämns inte riskanalysen eller olycksrisker upp i beskrivningen av miljöeffekter i "underlag för tidigt samråd" vilket är anmärkningsvärt. Vi förutsätter att olycksriskerna utvecklas och ges lämplig tyngd i det vidare arbetet.

Södertörns brandförsvärsförbund

Adress
Box 563
136 25 Haninge

Orgnr
222000-0737

Telefon
08-721 22 00

Telefax
08-721 22 23

Hemsida
www.sbff.se

2b) Olycksrisker ska behandlas i miljökonsekvensbeskrivningens tillhörande riskanalys i lämplig grad beroende på typ av verksamhet i samband med hamnverksamheten och intilliggande arbetsområden. Omfattningen av den planerade riskanalysen/riskanalyserna ska baseras på en inventering av vilken verksamhet och vilket gods som kan komma att hanteras både i hamnen och i det tillhörande verksamhetsområdet. Om risker förekommer ska mot bakgrund av inventeringen en riskbedömning genomföras. Med ledning av riskbedömningen kan sedan behovet av utförligare riskanalyser avgöras.

2c) De risker som bör belysas i ett fortsatt arbete med en riskanalys/riskanalyser för att kunna säkerställa att uppnå miljöbalkens syfte (skydda människors hälsa och miljö mot skador och olägenheter, se 1 kap 1 § MB) är enligt vår mening följande:

- Risker från riskobjekt eller riskalstrande verksamhet inom planområdet (både hamnen och verksamhetsområdet) som påverkar omkringliggande bebyggelse och/eller andra anläggningar både innanför och utanför planområdet.
- Specifika risker på respektive kommande anläggningar inom planområdet som medför krav på riskreducerande åtgärder t ex utbildning, instruktioner, beredskap eller tekniska system. Länsstyrelsen bör höras om eventuell klassning av anläggning/anläggningar som farlig verksamhet enligt 2 kap 4 § lag (2003:778) om skydd mot olyckor vilket kan medföra skärpta krav på beredskap både med utrustning och ev med personal för att hindra eller begränsa effekterna av en olycka.
- Risker med hänsyn till avstånd från transportleder, vägar och järnvägar till närliggande bebyggelse där omfattningen av farligt gods-transporter kan komma att öka. För att möjliggöra transporter av farligt gods i området bör området planeras med hänsyn till de risker som sådana transporter kan utgöra.

2d) Riskanalysen/analyserna bör utföras i enlighet med de riktlinjer som presenteras i Länsstyrelsen i Stockholms läns faktablad 4:2003 (bifogas). Riktlinjer för skydds- och säkerhetsavstånd för planläggning av arbetsområden finns i Boverkets allmänna råd 1995:5, Bättre plats för arbete. Riktlinjer för skydds- och säkerhetsavstånd till transportled för farligt gods finns i Länsstyrelsens rapport 2000:01, Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter med farligt gods samt bensinstationer.

3. **Samrådsprocessen:** Vi tror att det är en fördel om ett eventuellt arbete med riskanalyser med anledning av detta ärende samordnas med liknande arbete med anledning av pågående detaljplaneärende, där räddningstjänsten även kommer att yttra sig.
4. **Verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan:** Ställning kan ej tas annat än enligt ovan då beslutsunderlaget inte är tillräckligt. Vi vill dock framhålla vikten av att en övergripande bedömning görs av vad verksamheten innebär för regionen, då man måste se verksamheten i sitt sammanhang. Verksamheten kommer att påverka hela södra Stockholms län vad gäller infrastruktursfrågor, transporter av farligt gods mm.

Södertörns brandförsvarsförbund

Adress
Box 563
136 25 Haninge

Orgnr
222000-0737

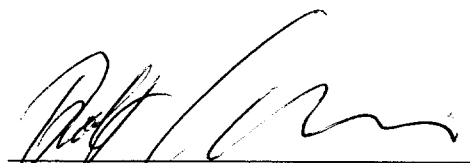
Telefon
08-721 22 00

Telefax
08-721 22 23

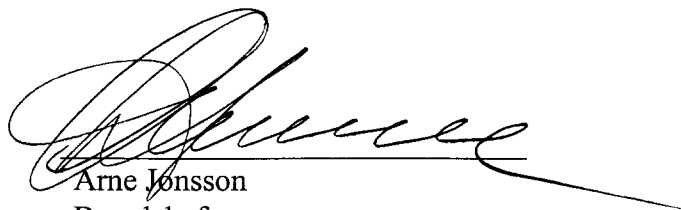
Hemsida
www.sbff.se

Södertörns brandförsvarsförbund ser framemot att ta del av och lämna synpunkter på upprättat beslutsunderlag i form av miljökonsekvensbeskrivningen med tillhörande riskanalyser.

I ärendet har deltagit brandingenjör Roger Johansson och riskhanteringsingenjör Sandra Danielsson.



Rolf Carlsson
Ordförande direktionen för
Södertörns brandförsvarsförbund



Arne Jonsson
Brandchef
Södertörns brandförsvarsförbund

Södertörns brandförsvarsförbund

Adress
Box 563
136 25 Haninge

Orgnr
222000-0737

Telefon
08-721 22 00

Telefax
08-721 22 23

Hemsida
www.sbff.se



Beskrivning av trafiksituationen på Södertörn

– komplettering till yttrandet angående Norvikudden från Södertörns brandförsvarsförbund
daterat 2005-12-16

Inom en snar framtid planeras en omfattande expansion på Södertörn. När väg 73 byggs ut till fyrfältsväg kommer det innebära stora möjligheter för såväl Nynäshamns kommun som för Södertörnsregionen att växa och utvecklas.

I takt med att hamnen i Norvik byggs ut kommer transporterna att öka, så även transporterna av farligt gods. Redan idag har trafiken ökat längs regionens vägar, framförallt den tunga trafiken. I vår olycksstatistik ser vi att fler skadas och omkommer på vägarna, inte minst på väg 73. Vi har behov av säkrare vägar i samband med exploateringen av Södertörn. Den utbyggda väg 73 måste därför kompletteras med en färdigställd Södertörnsled och vår förhoppning är att även väg 225 i framtiden blir utbyggd för säkrare transporter från Nynäshamn söderut via Södertälje.

Då man nu planerar utbyggnad av hamnverksamheten på Norvikudden i Nynäshamn anser vi att man måste se denna i ett större sammanhang och belysa etableringen i sin helhet och vilka krav den kommer att ställa på regionens infrastruktur i övrigt.

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

DIREKTIONEN

Södertörns brandförsvarsförbund

Sammanträdesdatum
2005-12-16

blad
11

§ 83

Remisser hamnverksamhet på Norvikudden, Nynäshamn

Bilaga: Förbundet har fått två remisser om hamnverksamhet på Norvikudden i Nynäshamn, dels en om tillstånd enligt miljöbalken från Stockholm Hamn AB och dels en för detaljplaner från Nynäshamns kommun. Förbundet har utarbetat förslag till svar på remisserna.

Bilaga: Brandchefen har dessutom skickat ett brev till Vägverket med anledning av rykten om vägstandarden för en utbyggnad av väg 73.

Direktionen beslutar

att förslagen till remissvar godkännes

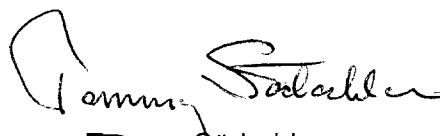
att ordföranden och brandchefen får i uppdrag att underteckna remissvaren och

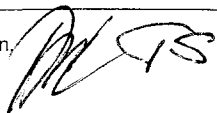
att paragrafen är omedelbart justerad. *dessutom*

att vi kompletterar remissvaret med en beskrivning av trafiksituationen på Södertörn.

Justering:


Rolf Carlsson


Tommy Söderblom

Justerandes sign. 	Anslagsdatum:
Vid protokollet	Utdragsbestyrkande:



Bergs oljehamn, Nacka Kommun

Faktablad nr 4:2003



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Riktlinjer för riskanalyser som beslutsunderlag

Riskanalyser utgör ofta en viktig del av beslutsunderlaget i frågor som rör fysisk planering och miljöbalksärenden.

Riskanalyser är också viktiga för de verksamheter som omfattas av Lagen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (1999:381), liksom för verksamheter som omfattas av § 43 i Räddningstjänstlagen (1986:1102).

De riskanalyser som kommer in till ansvariga myndigheter varierar kraftigt i kvalitet. I många fall är beslutsunderlaget ofullständigt eller så otillgängligt att det måste kompletteras eller förtydligas. Denna situation gör att hanteringen av de olika ärendena drar ut på tiden.

Syftet med riktlinjerna

Syftet med dessa riktlinjer är att förbättra kvaliteten på de riskanalyser som används som beslutsunderlag i

frågor som rör fysisk planering och miljöbalksärenden liksom i frågor som rör Seveso- och § 43-anläggningar. Genom att ange grundläggande generella krav på vad en riskanalys bör innehålla för att utgöra ett tillfredsställande beslutsunderlag underlättas arbetet för beställare, utförare och granskare av riskanalyser.

Länsstyrelsens ambition är att komplettera dessa generella riktlinjer med hjälpmedel och mer detaljerad information inom respektive beslutssituation.



Bensinstation på Folkungagatan

Målgrupp

Riktlinjerna för riskanalyser som beslutsunderlag vänder sig till samtliga parter som på något sätt kommer i kontakt med riskanalyser. I första hand handlar det om kommunala och regionala förvaltningar med ansvar för den fysiska planeringen och miljöbalksärenden, verksamhetsutövare som omfattas av Sevesolagstiftningen eller § 43 i Räddningstjänstlagen samt utförare av riskanalyser.

Riktlinjer

För att utgöra ett tillfredsställande beslutsunderlag bör nedanstående punkter särskilt beaktas vid utförandet av riskanalyser.

- **Definition av begreppet riskanalys**

Begreppet riskanalys är inte entydigt definierat. I vissa fall avser riskanalys en kartläggning av de risker en verksamhet eller ett

system medför, medan riskanalyser i andra sammanhang innehåller såväl identifiering av riskerna som en uppskattning och värdering av risknivån inom systemet. Detta kan leda till missförstånd om innehållet i riskanalysen.

Att tydligt ange vad den aktuella riskanalysen avser är ett första och grundläggande steg vid allt arbete med riskanalyser. Det beslutsunderlag som benämns riskanalys bör innehålla identifiering, uppskattning och värdering av riskerna, förslag på eventuella riskreducerande åtgärder samt en verifiering av att de föreslagna åtgärderna medför en riskreducerande effekt.

- **Riskanalysens syfte**

Formuleringen av riskanalysens syfte är betydelsefull och avgörande för analysens utfall. Syftet med riskanalysen ska tydligt anges och innehålla de frågeställ-

ningar som analysen avser ge svar på. Riskanalysens syfte ska löpa som en röd tråd genom hela analysen. De ämnesområden som inte omfattas av syftet ska inte tas upp i analysen.

- **Beskriv det analyserade området**

För att möjliggöra och underlätta identifiering av samtliga risker samt granskning av beslutsunderlaget måste den verksamhet eller det system som analyseras noggrant beskrivas. En tydlig skriftlig beskrivning av verksamheten eller systemet kan kompletteras med bilder, ritningar, situationsplaner, processscheman och dylikt. Även omgivande verksamheter som kan komma att påverka det analyserade områdets risknivå bör beaktas.

- **Välj rätt metod**

Det finns ett stort antal metoder för riskanalyser. Att välja metod



är inte alltid lätt. Ofta finns det flera olika metoder som är lämpliga i samma typ av situation. Lika ofta finns det flera metoder som är direkt olämpliga att använda i vissa specifika situationer. När man väljer riskanalysmetod bör man alltid motivera varför man valt en viss metod.

- **Kontrollerbara, repeterbara och transparenta analyser**

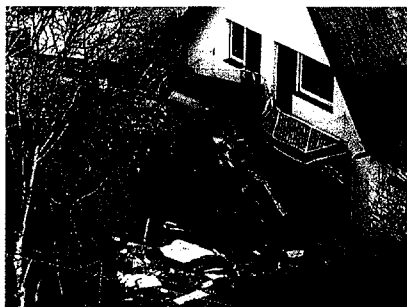
De generella krav som ställs på beslutsunderlag av den typ som riskanalyser utgör är att de ska



Räddningsövning Bromma Flygplats

vara kontrollerbara, repeterbara och transparenta. Detta innebär att analysen bör vara så öppen, tydlig och redovisande att en person med fackkunskaper ska kunna kontrollera beräkningar och antaganden och i princip kunna genomföra analysen med likvärdigt resultat. För att tillgodose dessa krav måste alla antaganden och förklaringar tydligt redovisas och motiveras tillsammans med de avgränsningar och begränsningar som görs.

Den information som inte kan anses vara allmänt känd bör förseas med källhänvisning. Vidare bör även alla beräkningar redovisas så att de enkelt kan följas. För att öka tillgängligheten för läsarna av en



Tågolycka i Brühle

riskanalys bör resonemang klarläggas och hänvisningar till eventuella bilagor och referenser vara tydliga. Ett alltför tekniskt språk bör i möjligaste mån undvikas.

● Att hantera osäkerheter

Samtliga riskanalyser är förenade med en viss grad av osäkerhet. Det är inte praktiskt möjligt att i en riskanalys ge en exakt beskrivning av verkligheten och därför görs olika typer av förklaringar och antaganden. Dessa förklaringar leder till att olika typer av osäkerheter arbetas in i riskanalysen.

Osäkerheterna påverkar i olika grad resultatets tillförlitlighet och därför måste dessa osäkerheter identifieras och effekterna av dem belysas. Hanteringen av osäkerheterna kan göras kvalitativt eller kvantitativt. Den enklaste formen av osäkerhetshantering som bör genomföras i samband med alla analyser är en känslighetsanalys. Med hjälp av en sådan identifieras de delar av analysen som i störst omfattning påverkar slutresultatet och vilka effekter detta har på tillförlitligheten till analysens resultat.

● Värdering av riskerna

De risker som identifierats och analyserats måste bedömas. Är de tolerabla eller inte? Oavsett om riskerna uppskattats med hjälp av kvalitativa eller kvantitativa metoder är värderingen av riskerna en avgörande del av riskanalysen.

Värdering av riskerna bör göras av den eller de som utför riskanalysen och värderingen ska byggas på det som framkommit i ana-

lysen. Då riskvärdering är en cyklisk process är det viktigt att riskerna värderas både före och efter eventuella riskreducerande åtgärder. Det är viktigt att poängtera att värderingen av riskerna är subjektiv och att bedömningen kan komma att ifrågasättas av de som använder sig av riskanalysen.

● Verifiering av föreslagna åtgärder

Om riskerna anses vara så höga att det krävs vissa riskreducerande åtgärder för att få ner riskerna till en tolerabel nivå, bör de föreslagna åtgärderna veri-



Brand i Västberga industriområde



Räddningsövning Bromma Flygplats

fieras. Genom att verifiera att de förslagna åtgärderna reducerar riskerna så mycket att de anses vara tolerabla motiveras de ofta kostsamma åtgärder som krävs. Om inte de föreslagna åtgärderna reducerar riskerna behöver inte

eventuella riskreducerande åtgärder som utföraren av riskanalysen anser **måste** genomföras för att erhålla en - enligt utföraren - tolerabel risknivå och vilka åtgärder som **bör** genomföras.

Det är viktigt att slutsatserna presenteras på ett sätt som medger att

heller åtgärderna vidtagas.

● Slutsatser

De slutsatser som presenteras ska vara väl underbyggda med hjälp av den genomförda analysen. Slutsatserna bör relateras till de frågeställningar som tagits upp i analysens syfte. Det är viktigt att slutsatserna formuleras så tydligt att det klart framgår vilka

även lekmän inom området kan förstå slutsatsernas innebörd. Även de slutsatser som utföraren av analysen lyfter fram kan komma att ifrågasättas av dem som använder sig av riskanalysen.

● Kvalitetssäkring

För att säkerställa att riskanalysen tagit upp de punkter som nämnts ovan och att innehållet i analysen är korrekt, bör en från analysarbetet fristående person granska materialet. En kvalitetssäkring av detta slag kan ske med hjälp av interna eller externa personer med erforderlig och dokumenterad kompetens. Av rapporten bör det tydligt framgå vem som har genomfört riskanalysen och av vem arbetet har kvalitetssäkrats.

Kontakt

Roland Nilsson
Enhetschef
Tel: 08-785 53 34
E-post: roland.nilsson@ab.lst.se

Läs mer på vår webbplats www.ab.lst.se

Kontakt

Johan Ingvarson
Länsbrandingenjör
Tel: 08-785 53 53
E-post: johan.ingvarson@ab.lst.se

Formgivning: Marianne R Berlin
Foto: Per Rohlén, Thomas Lindsjö

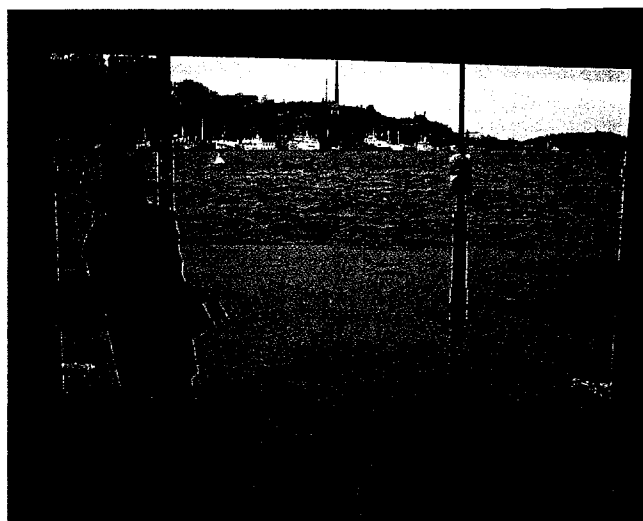
Adress

Länsstyrelsen i Stockholms Län
Räddnings- och säkerhetsavdelningen
Hantverkargatan 29
Box 22 067
104 22 Stockholm, Sverige
Tel: 08-785 40 00 (vxl)

ISBN 91-7281-100-5



Tågolycka i Brühle



Översvämning Mälaren/Gamla Stans tunnelbanestation

Bilaga 8

MINNESANTECKNINGAR SAMRÅD

Minnesanteckningar från fortsatt samrådsprocess för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Nynäshamn, Norvikudden

Tid Den 1 februari 2006

Plats Länsstyrelsen i Stockholms län, Hantverkargatan 29, Stockholm

Närvarande

Åke Mauritzson	Länsstyrelsen, miljöskydd
Carin Ancker	Länsstyrelsen, planenheten
Leena Tallefer	Länsstyrelsen, avdelning för regional utveckling
Sten Haugli	Länsstyrelsen, riskfrågor
Björn Carlberg	Länsstyrelsen, naturmiljö
Lena Pettersson	Länsstyrelsen, miljöskydd
Björn Sundqvist	Länsstyrelsen, miljöskydd
Inger Schmiedhofer	Nynäshamns Kommun
Agneta Sundberg	Nynäshamns Kommun
Magnus Dybeck	Nynäshamns Kommun
Mattias Sandell	Stockholms Hamn AB
Gun Rudeberg	Stockholms Hamn AB
Anne Wallinder	Stockholms Hamn AB
Johan Norman	Advokatfirman Delphi & CO
Jenny Svärd	SWECO VIAK AB

Delges Närvarande

Bilagor Mötesagenda, tillkommande yttranden

Föregående protokoll Inga synpunkter på föregående protokoll framfördes.

Inkomna samrådsyttranden SWECO redovisade de yttranden som kommit in och de kontakter som tagits sedan förra mötet.

sedan förra mötet Sedan förra mötet har yttranden inkommit från Försvarsmakten, Södertörns Brandförsvarsförbund och Banverket.

Försvarsmakten lämnar inga synpunkter i ärendet.

Södertörns Brandförsvarsförbund anser att en riskanalys bör

SWECO VIAK
Gjörwellsgatan 22
Box 34044, 100 26 Stockholm
Telefon 08-695 60 00
Telefax 08-695 60 10

Jenny Svärd
Telefon direkt 08-695 66 77
Telefax direkt 08-695 62 00
Jenny.svard@sweco.se

Uppdrag 1150483-100; PEKO
p:\1173\1150483000 norviks hamn\10 arbetsmtrl -
dok\samrådsredogörelse\bilagor\protokoll\060201 protokoll fortsatt samråd
1st norvik slutversion 060626.doc

SWECO VIAK AB
Org.nr 556346-0327, säte Stockholm
Ingår i SWECO-koncernen
www.sweco.se



tas fram för projektet om risker förekommer inom området. Följande bör studeras: Risker för verksamheter inom området, riskreducerande åtgärder, risker med hänsyn till avstånd från transportleder, järnväg m m till närliggande bebyggelse. Riskanalysen bör utformas enligt de riktlinjer som presenteras i det faktablad som Länsstyrelsen i Stockholms Län har tagit fram.

Banverket anger att en förstudie och en järnvägsplan behöver tas fram för järnvägsdragningen från stambanan.

Inga yttrandena har inkommit från följande remissinstanser varför kontakt har tagits direkt med dem:

Naturvårdsverket: Ser inget behov av att yttra sig i detta skede av projektet

Generalläkaren: Ingen verksamhet inom Försvaret berörs av projektet varför Generalläkaren inte har något att invända.

Riksantikvarieämbetet: Har skickat samrådsunderlaget på nytt då de inte kunde lokalisera vem som fått materialet.

Skärgårdsstiftelsen: Projektet berör inget av stiftelsens områden varför de inte har något att invända.

Haninge Kommun har tidigare sagt att de kommer att skicka ett yttrande. SWECO kontaktar kommunen för att höra när yttrandet kommer.

Hamnen har varit i kontakt med Försvaret angående det militära skyddsområde som angränsar till den planerade hamnen. Skyddsområdet är vilande. Hamnen har skickat in en ansökan till Försvarsmakten om att få skyddsområdesgränsen flyttad.

Utredningar

SWECO presenterade de utredningar som man avser att ta fram inom ramen för MKB-arbetet.

Länsstyrelsen framförde följande kommentarer:

- det är viktigt att ange under hur lång tid

anläggningsfasen ska pågå

- eftersom hamnen ska byggas i etapper är det viktigt att också redovisa konsekvenserna för när både anläggningsfas och driftsfas bedrivs samtidigt
- i första hand bör man återanvända de muddermassor som uppkommer. I andra hand kan de tas upp på land och i tredje hand kan de tippas i havet
- *möjliga* skyddsåtgärder bör redovisas
- Räddningsverket håller på att ta fram statistik över farligt gods på vägarna på Södertörn viket kanske kan vara användbar information
- man kan inte kräva att en samhällsekonomisk analys ska tas fram för projektet
- i MKBn bör redovisas möjliga åtgärder som kan vidtas för att minska problemet med ballastvatten från fartyg samt möjligheten att erbjuda elanslutning för fartyg
- hamnen behöver göra en bedömning av behovet av ytterligare naturinventeringar i området. Länsstyrelsen anser att de artspecifika inventeringar som Skogsvårdsstyrelsen föreslår kan vara lämpliga att utföra för att komplettera tidigare genomförda inventeringar
- de bedömningar som görs i MKBn ska vara ordentligt underbyggda och det bör framgå på vilken grund bedömningen är gjord
- information om miljökvalitetsnormer, miljömål, riksintressen och de allmänna hänsynsreglerna bör redovisas under egna rubriker i MKBn
- transporterernas konsekvenser på både väg och järnväg måste studeras.

Länsstyrelsen förklarade att projektet i sin helhet innebär betydande miljöpåverkan (BMP) enligt miljöbalken i och med

att hamnverksamhet alltid är betydande miljöpåverkan. Vanligtvis krävs ett BMP-beslut från länsstyrelsen angående vattenverksamheten. Utöver denna anteckning erfordras i detta fall däremot inte något särskilt BMP-beslut för vattenverksamheten, i och med att projektet i sin helhet är betydande miljöpåverkan.

Nollalternativ Hamnen presenterade sin skiss av nollalternativet.

Länsstyrelsen anser att man i beskrivningen av nollalternativet även bör ta med konsekvenserna på regional nivå, både positiva och negativa. T ex längre transportsträckor om godset går till annan hamn.

Övriga frågor Samordning av detaljplanprocessen och tillståndsprocessen bör genomföras i så stor utsträckning som möjligt. Nästa samråd i de båda processerna bör om möjligt samordnas. Vid en eventuell särskilt prövning av byggande av järnväg bör om möjligt samordning ske.

Vid protokollet

Jenny Svärd

Bilaga 9



Brev till
fastighetsägare,
verksamhetsutövare och
organisationer

Stockholm den 3 maj 2006

STOCKHOLM-NYNÄSHAMN, NORVIKUDDEN

INBJUDAN TILL SAMRÅD ENLIGT MILJÖBALKEN AVSEENDE UTBYGGGNAD AV HAMN SAMT DRIFT AV HAMNVERKSAMHET

Under perioden 1999-2004 har tidigare två tillståndsärenden pågått för hamnverksamhet enligt miljöbalken vid Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Dessa tillståndsärenden omfattade en prövning av en fullt utbyggd hamn bestående av ro-ro (gods på hjul), containrar (lo-lo), bulkhantering (oförpackat gods) samt färjetrafik, respektive en mindre bulk- och ro-ro-hamn. Av olika skäl avbröts dessa prövningar.

Stockholms Hamnar har under 2005 påbörjat en ny tillståndsprocess avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Tillståndsärendet omfattar anläggande och drift av en hamn för ro-ro och container.

Den planerade hamnen kommer att bestå av ca 1 800 meter kaj, hanteringsutrustning, vissa byggnader, lagringsytor samt vägar och järnvägsspår. Anläggandet av hamnen innebär arbeten både på land och i vatten.

Anläggningsarbetena orsakar bland annat buller, utsläpp till luft samt grumling av vattnet. De huvudsakliga direkta miljöeffekterna som hamnverksamheten bedöms orsaka är utsläpp till luft och buller från arbetsmaskiner och hantering av gods, utsläpp till vatten, samt förändrad landskapsbild. De indirekta miljöeffekterna av anlop och transporter till och från hamnen utgörs främst av buller och utsläpp till luft.

Ansökan avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden är under framtagande och kommer att lämnas in under 2006.

Ett underlag som beskriver planerad utbyggnad och drift av hamnverksamhet kommer att skickas till er i början av nästa vecka, v 19. Underlaget finns fr.o.m. den **5 maj** 2006 även tillgängligt på www.stockholmshamnar.se.



Hamnen inbjuder till ett samrådsmöte **måndagen den 22 maj 2006 kl. 18.00** i konferensanläggning Utsikten Meetings, Utsiktsvägen 10, i Nynäshamn.

Välkommen!

För planering av samrådsmötet ber vi att Du senast den **18 maj** 2006 anmäler Ditt deltagande till nedanstående kontaktperson. Jenny svarar även på frågor om projektet.

Synpunkter på den planerade verksamheten och dess miljökonsekvenser ska lämnas skriftligen senast den **2 juni** 2006 till nedanstående kontaktperson.

Med vänlig hälsning
på uppdrag av Stockholms Hamn AB

Jenny Svärd

Jenny Svärd
SWECO VIAK AB
Box 340 44
100 26 Stockholm
Telefon: 08-695 66 77
E-post: jenny.svard@sweco.se

Stockholms Hamn AB

UNDERLAG INFÖR SAMRÅD

**Tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av
hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn,
Norvikudden**

Stockholm 2006-05-04

Jenny Svärd

Charlotte Lindgren

Sammanfattning

Handeln mellan Sverige och länderna kring Östersjön ökar och beräknas fortsätta öka relativt snabbt i takt med utvecklingen i bland annat de baltiska staterna. Transportsystemen blir allt mer storskaliga vilket medför att transportmönster förändras. Samlastningen av gods som ska till flera olika länder förutses öka framöver. Godsvolymer till Stockholmsregionen förutses att i allt större omfattning transporteras in via Östersjön samlastat med de stora flödena till Ryssland, Finland och de Baltiska staterna.

Stockholms Hamnar har bland annat uppdraget att bidra till regionens utveckling genom att säkerställa goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning. Verksamheten ska även stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete.

Stockholms Hamnar har därför för avsikt att bygga ut nuvarande hamn i Nynäshamn genom utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Hamnen kommer även att fungera som en ersättning för den befintliga containerterminalen i Stockholm (Frihamnen).

Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden kommer kunna utgöra en modern ro-ro- och containerhamn nära Stockholmsregionen, Sveriges största marknad (med Stockholmsregionen avses Stockholm-Mälardalsregionen). Vidare är hamnen strategiskt placerad mitt i Östersjöregionen, Europas starkaste tillväxtregion.

Godstransporter till och från Stockholmsregionen sker till hamnar i regionen men också till hamnar i andra delar av Sverige, vilket kan medföra långväga lastbils- och järnvägstransporter.

Målet är att huvuddelen av det gods som ska till regionen ska komma via sjötransporter så nära konsumenterna som möjligt med samtidigt beaktande av marknadens förutsättningar för transporter. Genom att utveckla verksamheten i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden med ro-ro- och containerverksamhet förutses miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen.

Norvikudden i Nynäshamns kommun är sedan tidigare planlagd för hamnverksamhet och upplag.

Under åren 1999-2004 har tidigare två tillståndsärenden pågått för hamnverksamhet enligt miljöbalken vid Norvikudden. Av olika skäl avbröts dessa prövningar.

Stockholms Hamnar har under 2005 påbörjat en ny tillståndprocess för hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Ansökan är under framtagande och kommer att lämnas in under 2006.

Tillståndsärendet omfattar anläggande och drift av en hamn för ro-ro- och containerverksamhet. Den planerade hamnen omfattar ca 50 ha hamnplan och kommer att bestå av ca 1 800 m kaj, hanteringsutrustning, vissa byggnader, lagringsytor samt vägar och järnvägsspår. Hamnen bedöms i en första etapp kunna öppna för trafik 2010. För en fullt utbyggd hamn (år 2020) uppskattas ro-ro-volymer till 300 000 enheter och containervolymer till 500 000 TEU (20-fots-container), varav ca 200 000 TEU beräknas omlastas till andra fartyg för vidare transport till andra hamnar.

Anläggandet av hamnen innebär arbeten både på land och i vatten. Anläggandet av hamnen medför att områdets karaktär förändras och att en omflyttning av massor sker inom området. I vatten kommer muddring, sprängning, utfyllnader och byggande av kajer att utföras. Anläggningsarbeten och hamnverksamheten kommer under en tidsperiod att pågå samtidigt.

Anläggningsarbetena orsakar bland annat buller, utsläpp till luft samt grumling av vattnet. Arbetena i vatten medför även avlägsnande eller övertäckning av bottenvegetation där arbetena sker. Hamnverksamheten orsakar bl a utsläpp till luft och buller från arbetsmaskiner och utrustning. Dessutom uppkommer dagvatten och avfall. Transporter till och från hamnen leder till ett ökat transportarbete på anslutande vägar vilket bland annat resulterar i utsläpp till luft och buller.

En miljökonsekvensbeskrivning är under framtagande vilken grundar sig på ett stort antal utredningar avseende miljökonsekvenser samt risker men även vilka möjliga skyddsåtgärder som kan vidtas för att minska dessa.

Innehållsförteckning

1	Administrativa uppgifter	1
2	Inledning	2
2.1	Allmänt	2
2.2	Bakgrund	2
2.3	Syfte och ändamål	3
2.4	Lokalisering	4
2.5	Ansökan avser	6
3	Kortfattad beskrivning av planerad verksamhet	6
3.1	Vattenverksamheten	6
3.2	Hamnverksamheten	8
4	Avgränsningar	9
5	Bedömningsgrunder	10
5.1	Allmän hamn	10
5.2	Planförhållanden	10
6	Behandlade alternativ	12
7	Områdets förutsättningar	12
8	Kortfattad beskrivning av miljö- och hälsoeffekter	15
8.1	Effekter under anläggningsskedet	15
8.2	Hamnverksamheten	17
9	Indirekta effekter	19
10	Utredningar	19
11	Förslag till innehåll miljökonsekvensbeskrivning	22
12	Referenser	23

Bilaga 1. Preliminär etappindelning

Bilaga 2. Preliminär hamnlayout

Bilaga 3. Markanvändning Fördjupad översiktsplan

1 Administrativa uppgifter

Sökandes namn:	Stockholms Hamn AB
Postadress:	Box 27314 102 54 Stockholm
Besöksadress:	Magasin 2, Frihamnen
Telefon:	08-670 26 00
Organisationsnummer:	556038-0882
Fastighetsbeteckning (fastighetsägare):	Kalvö 1:25, Norvikudden (Stockholms Hamn AB)
SNI-kod:	63.22-1
Kontaktperson ansökan:	Gun Rudeberg (tel: 08-670 26 00)
Kontaktperson hamnen:	Mattias Sandell (tel: 08-670 26 00)
Kommun:	Nynäshamns kommun
Län:	Stockholms län
Tillsynsmyndighet:	Miljö- och samhälls- byggnadsförvaltningen, Nynäshamns Kommun Länsstyrelsen, Sjöfarsinspektionen (Sjöfartsverket)

2 Inledning

2.1 Allmänt

Detta dokument är ett samrådsunderlag avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden i Nynäshamns Kommun.

Mer information om den planerade verksamheten och dess miljökonsekvenser kommer att framgå av den miljökonsekvensbeskrivning som är under framtagande.

Ansökan är under framtagande och kommer att lämnas in under 2006.

Nedanstående samråd har tidigare hållits i pågående tillståndsärende:

- 2005-06-15: Samråd med länsstyrelsen i Stockholms Län.
- 2005 (juli – september): Samråd med närboende, organisationer m m.
- 2005 (november): Samråd med statliga och regionala myndigheter.
- 2006-02-01: Samråd med länsstyrelsen i Stockholms Län.

2.2 Bakgrund

Handeln mellan Sverige och länderna kring Östersjön ökar och beräknas fortsätta öka relativt snabbt i takt med utvecklingen i bland annat de baltiska staterna. Transportsystemen blir allt mer storskaliga vilket medför att transportmönster förändras. Samlastningen av gods som ska till flera olika länder förutses öka framöver. Godsvolymer till Stockholmsregionen förutses att i allt större omfattning transporteras in via Östersjön samlastat med de stora flödena till Ryssland, Finland och de Baltiska staterna.

Nynäshamn har ett fördelaktigt läge genom närheten till Stockholm och Mälardalsregionen. Godstransporter till och från Stockholmsregionen sker till hamnar i regionen men också till hamnar i andra delar av Sverige, vilket kan medföra långväga lastbils- och järnvägstransporter.

Norvikudden i Nynäshamns kommun är sedan tidigare planlagd för hamnverksamhet och upplag. Planer på att bygga en hamn på Norvikudden har funnits sedan 1800-talet. Sedan 1970-talet har området planerats och förberetts för hamn- och industriverksamhet. I början av 1980-talet gjordes en utfyllnad av en del av det planerade hamnområdet.

Under åren 1999-2004 pågick två tillståndsärenden för hamnverksamhet enligt miljöbalken vid Norvikudden. Dessa tillståndsärenden omfattade dels en prövning av en fullt utbyggd hamn bestående av ro-ro (gods på hjul), containrar (lo-lo), bulkhantering (oförpackat gods) samt färjetrafik, dels en mindre bulk- och ro-ro-hamn. Av olika skäl avbröts dessa prövningar.

Stockholms Hamnar har under 2005 påbörjat en ny tillståndsprocess för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet på Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Tillståndsärendet omfattar hamnverksamhet för ro-ro- och containergods.

2.3 Syfte och ändamål

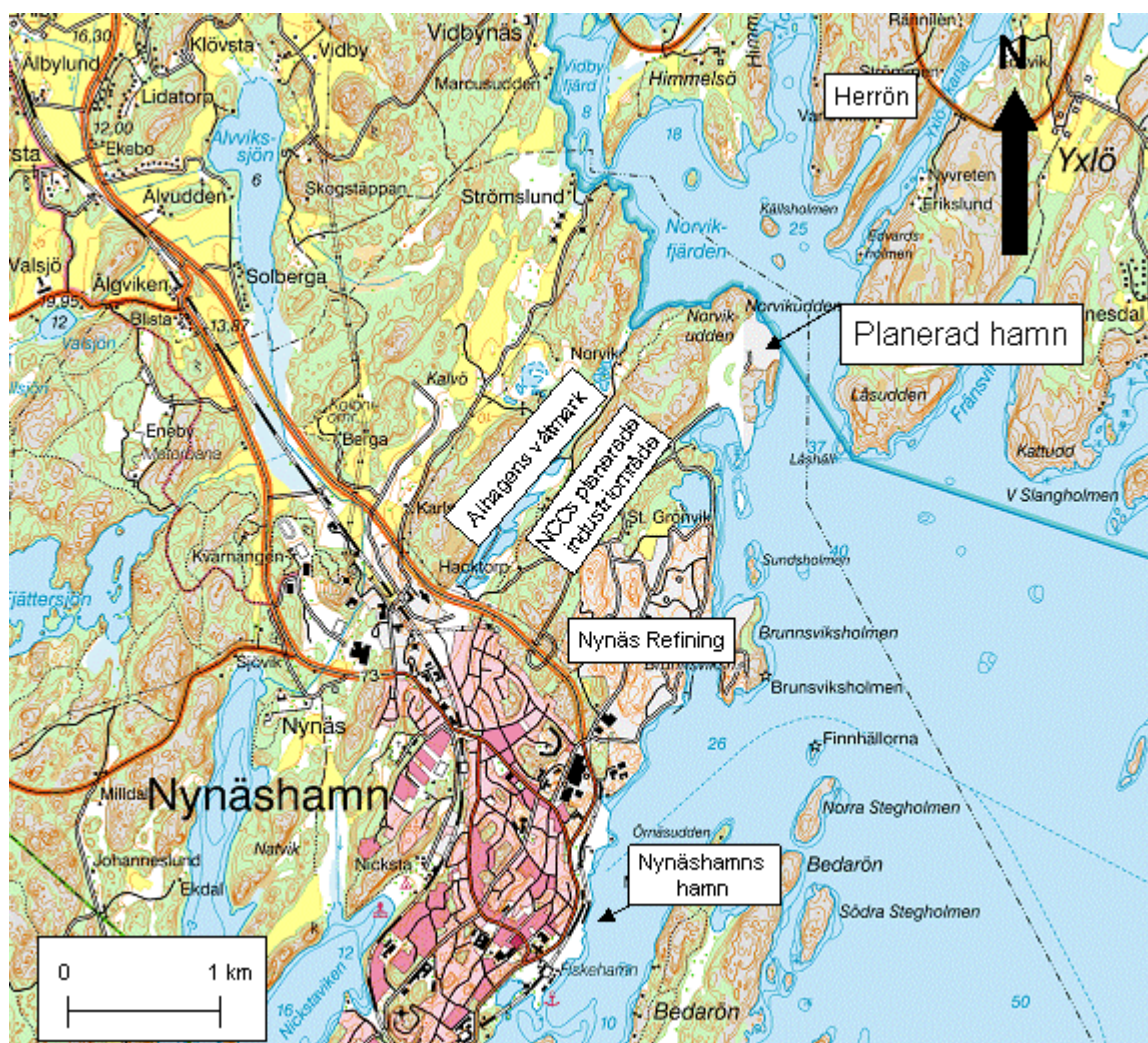
Stockholms Hamns AB har bland annat uppdraget att bidra till regionens utveckling genom att säkerställa goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning. Verksamheten ska även stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete.

Stockholms Hamnar har därför för avsikt att bygga ut nuvarande hamn i Nynäshamn genom utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Hamnen kommer även att fungera som en ersättning för den befintliga containerterminalen i Stockholm (Frihamnen).

Målet är att huvuddelen av det gods som ska till regionen ska komma via sjötransporter så nära konsumenterna som möjligt med samtidigt beaktande av marknadens förutsättningar för transporter. Genom att utveckla verksamheten i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden med ro-ro- och containerverksamhet förutses miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen.

2.4 Lokalisering

Nynäshamns Kommun ligger på Södertörn, ca 65 km söder om Stockholm. Norvikudden ligger strax norr om tätorten Nynäshamn och nuvarande Nynäshamns hamn, se karta i figur 1.



Figur 1. Översiktskarta. (Copyright © Lantmäteriet, 1998, Dnr:L2000/1415)

Norvikudden ligger i så gott som omedelbar anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB, se figur 1.

Sydväst om det planerade hamnområdet äger NCC Fastigheter AB mark som planeras för industriverksamhet. Väster om NCCs område ligger Alhagens våtmark som har anlagts av kommunen för slutlig

rening av avloppsvatten från avloppsreningsverken i kommunen. På andra sidan Norvikfjärden ligger öarna Himmelsö, Herrön och Yxlö.

Närmaste permanentbostäder ligger vid Grönviksvarvet som är beläget i viken strax söder om Norvikudden. Permanentboende finns även på öarna Herrön och Yxlö på andra sidan Norvikfjärden, drygt 1 km från den planerade hamnen. Närmaste fritidsbebyggelse ligger på ön Yxlö och Herrön.

Transporter kommer att ske till och från hamnen i form av fartyg samt landtransporter på väg och järnväg.

Farleden in till Nynäshamn är kort, rak och okomplicerad och därmed lättnavigerad. Den är vidare isfri. Den planerade hamnen har ca 1,7 nm (ca 3 km) insegling från befintlig farled.

Vägtransporter till och från hamnen bedöms framförallt ske på väg 73 samt på väg 225 och 259 (Södertörnsleden). En ombyggnad av väg 73 till motorvägsstandard påbörjades under 2005 och beräknas vara klar under 2009. Väg 225 och väg 259 ansluter till motorvägar och andra större trafikleder. Ombyggnader av väg 259 finns med i länsplanen. Från väg 73 och fram till hamnområdet finns en anslutningsväg som är ca 2 km lång.

På befintlig järnväg mellan Stockholm och Nynäshamn, de sk Nynäsbanan, finns idag begränsad möjlighet att under lågtrafik nyttja järnvägsspåren för godstrafik. Ett beslut om att öka kapaciteten för såväl passagerartrafik och godstrafik har fattats av Banverket. Med denna uppgradering bedöms järnvägen ha den kapacitet som fordras för att transportera det gods som genereras av hamnverksamheten då hamnen tas i drift. Enligt nuvarande tidplan ska denna uppgradering vara genomförd 2014/15. Diskussioner pågår om att tidigare lägga dessa arbeten. Utöver detta beslut har Banverket regeringens uppdrag att utreda om hur järnvägen/anslutande järnvägsnät ytterligare kan behöva uppgraderas för att säkerställa den framtida förväntade kapaciteten av godstransporter på denna bandel. I det planeringsarbete som pågår för hamnen ingår även att planera för industrispår från Nynäsbanan till hamnområdet.

2.5 Ansökan avser

Ansökan avser utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden i Nynäshamns Kommun.

Anläggandet av hamnen medför arbeten både på land och i vatten. Tillstånd söks för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken för de arbeten som utförs i vatten. Verksamheten omfattar muddring, sprängning, utfyllnader, anläggande av kajer. Eventuell dispens planeras att sökas för tippling av muddermassor på tipplats.

Ansökan omfattar även tillstånd för hamnverksamhet enligt 9 kap. miljöbalken. Hamnen har för avsikt att ansöka om tillstånd att lasta och lossa fartyg upp till en bruttodräktighet¹ av 100 000.

3 Kortfattad beskrivning av planerad verksamhet

3.1 Vattenverksamheten

Den planerade nya hamnen omfattar ca 50 ha hamnplan och ca 1 800 m kajer. För att anlägga hamnen erfordras att utfyllnader görs i vattnet och att befintliga strandlinjer justeras genom utfyllnad, sprängning och schaktning i vatten.

Arbeten med utfyllnader och kajer planeras att utföras successivt i tre etapper. Mer information om etapputbyggnaden återfinns i avsnitt 3.2. I och med att hamnen byggs i etapper kommer anläggningsarbeten och hamnverksamhet att pågå parallellt under ett antal år.

Totalt bedöms utfyllnaderna resultera i ca 14 ha ny mark. Sprängsten som uppkommer vid anläggandet av hamnen planeras att användas som fyllnadsmaterial. Massorna utgörs av sprängsten från utsprängning för hamnplanen och kajerna. Erforderlig volym fyllnadsmassor som behövs för utfyllnaderna i området är tidigare beräknad till ca 2,7 miljoner m³.

Där bottenleran har stor mäktighet, framförallt i sydöstra delen av planerad hamn, måste leran muddras bort innan sprängstenen kan läggas på plats.

¹ Bruttodräktigheten som är enhetslös anger ett fartygs storlek.

Kajdäcken förläggs ca 2,5 – 3 m över medelvattenstånd. Vid medelvattenstånd kommer vattendjupet vid de olika kajerna preliminärt att variera från ca 10 m till ca 16 m. Någon av kajerna kan komma att utföras med ca 18 m vattendjup.

Det är troligt att olika konstruktionslösningar kommer att användas för kajerna. Valet av konstruktionslösning för kajerna styrs huvudsakligen av de geotekniska förhållanden som råder på respektive kajplats. Kajerna kan därför komma att utföras t ex som bakåtförankrade stålspontväggar med innanförliggande motfyllning av stenkross eller som pålgrundlagda däck av armerad betong. Flera olika konstruktionslösningar kan bli aktuella att använda på en och samma kajsträcka. Utfyllnad, sprängning, schaktning och släntjustering för respektive kaj måste vara avslutade innan kajen kan anläggas.

Muddrings-, schaktnings- och fyllningsarbetena utförs om möjligt från land och annars från pråm. Spontnings- och pålningsarbetena utförs från pråm. Spont och pålar som slås mot berg kan behöva säkras med dubbar eller stag som gjuts fast i borrhål i berget.

Följande muddrings- och sprängningsvolymerna har tidigare beräknats uppkomma i samband med anläggningsarbeten i vatten. Den totala mängden lösa muddermassor har uppskattats till ca 600 000 m³. Sprängningen av berg för att anlägga kajerna har bedömts uppgå till totalt ca 120 000 m³, varav ca 110 000 m³ skall sprängas under vatten. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer omfattningen och volymerna att studeras vidare.

En utredning pågår avseende hantering av uppkomma muddermassor samt möjliga skyddsåtgärder.

Berguttag

Följande massvolymerna har tidigare beräknats uppkomma i samband med anläggningsarbetena på land. Den totala volymen av frigjorda bergmassor är tidigare beräknad till ca 2,7 miljoner m³ (inklusive svällfaktor 1,5). Hela bergvolymen bedöms kunna utnyttjas vid hamnutbyggnaden. Ca 2,4 miljoner m³ används vid utfyllnad i vatten och resterande till markhöjning.

Berguttag från närliggande fastighet (NCCs) kan komma att skeppas ut i anslutning till hamnen i ett byggskede. Denna verksamhet är inte en del av hamnens verksamhet. NCC ansvarar för att ta fram eventuella erforderliga tillstånd för detta.

3.2 Hamnverksamheten

Planerad hamnverksamhet omfattar tillhandahållande av kajplatser för fartyg samt lossning och lastning av gods. Det gods som kan hanteras i den planerade utformningen av hamnen är ro-ro-gods och containrar. Godset till och från hamnen transporteras med fartyg, på väg och järnväg. För en fullt utbyggd hamn (år 2020) uppskattas ro-ro-volymer till 300 000 enheter och containervolymer till 500 000 TEU (20-fots container) varav ca 200 000 TEU beräknas omlastas till andra fartyg för vidare transport till andra hamnar. Hamnutbyggnaden kommer att ske i etapper.

Hamnens bedöms i en första etapp kunna öppna för trafik 2010 och bedöms kunna hantera 100 000 ro-ro-enheter samt 100 000 TEU. I den första etappen planeras två kajplatser ingå för containerfartyg och två kajplatser för ro-ro-fartyg. Dessutom innefattar etappen iordningsställande av angörings- och uppställningsytor som erfordras för denna trafik. De första kajplatserna kommer att byggas i den mellersta delen av hamnen. Baserat på efterfrågan planeras därefter hamnkapaciteten att utökas norr- och söderut så att en fullt utbyggd hamn med 6-9 kajplatser nås 2020. I **bilaga 1** återfinns en preliminär etappindelning av hamnen.

Uppställningsplatser för ro-ro-gods och containrar kommer att anläggas inom hamnområdet.

För hamnverksamheten behövs ca 1 800 m kaj (varav ungefär hälften förses med ro-ro-ramp), uppställningsytor, infrastruktur i form av vägar, järnväg och mediaförsörjning, samt byggnader för bl a personal, verkstad, tull och polis. Arbete pågår med att ta fram den hamnlayout som ska gälla för hamnen. I **bilaga 2** återfinns en preliminär hamnlayout.

Anläggningar för hantering av dagvatten och omhändertagande av avloppsvatten och avfall från fartyg kommer att förläggas inom hamnområdet.

Ett nytt järnvägsspår planeras anslutas till Nynäsbanan och dras fram till Norvikudden längs med Alhagens våtmark. Den exakta placeringen av järnvägsspåret är inte fastlagd i dagsläget.

Hantering av gods

Ro-ro-godset kan utgöras av lastbilar med eller utan släp alternativt trailers som dras av och på fartygen med egna dragbilar eller med terminaltraktorer.

Containerhantering sker med containerkranar vid kajen som lossar och lastar fartygen. På landsidan hanteras containrarna av kranar eller truckar. Lastning och lossning till/från lastbilar och järnvägs-vagnar sker med truckar. Andra hanteringssystem kan förekomma.

4 Avgränsningar

Miljökonsekvensbeskrivningen beaktar framförallt de lokala förhållandena i anslutning till Norvikudden och Nynäshamn.

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver konsekvenserna av både de anläggningsarbeten på land och i vatten och den hamnverksamhet som planeras.

Transporter till och från hamnen, s k indirekta effekter, studeras mer översiktligt. Den geografiska avgränsningen för transporterna och dess påverkan har avgränsats enligt nedan:

- Farleden fram till allmän farled
- Väg 73 från hamnen och fram till Södra Länken
- Väg 259 (Södertörnsleden) mellan väg 73 och E4.
- Väg 225 från hamnen och fram till E4 (Södertälje)
- Järnvägen från hamnen och fram till stambanan (Nynäsbanan)

Utredningar som beskriver utsläpp (emissioner) till luft, buller samt risker i anslutning till transporterna tas fram för transporterna inom denna avgränsning.

5 Bedömningsgrunder

5.1 Allmän hamn

Stockholms Hamn AB:s avsikt är att den planerade hamnen ska bli s.k. allmän hamn. Inseglingsleden till hamnområdet från farleden kommer att då ligga inom området för allmän hamn. Stockholms Hamn AB kommer att svara för den allmänna hamnen och att fastställda djupförhållanden bibehålls. Sjöfartsverket fattar beslut om området för allmän hamn. Utifrån muntliga uppgifter från Sjöfartsverket bedömer Stockholms Hamn AB att hamnen kommer förklaras som allmän hamn.

5.2 Planförhållanden

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan från 1991 anges att Norvik-Kalvö-området bör användas för bl a hamnverksamhet, upplag och tyngre industri [1].

I september 2004 antogs en fördjupad översiktsplan av kommunfullmäktige i Nynäshamns kommun [2]. I planen anges markanvändningen på Norvikudden som hamnområde, se **bilaga 3**.

Detaljplan

Området omfattas för närvarande av en detaljplan S221 fastställd 1988-04-08. Detaljplanen anger att delar av den mark som avses bli tagen i anspråk för utbyggnad av hamn i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden är avsedd för hamn med upplag (**Th**). I anslutning till det område i planen som är avsett för hamn finns även mindre områden som har andra beteckningar.

Parallellt med detta tillståndsgivande pågår ett detaljplanearbete på kommunen för att ta fram en ny detaljplan för området, hamnen och angränsande industriområde (NCCs fastighet). Hamnen deltar i detta arbete tillsammans med NCC. Detaljplanen kommer preliminärt att ställas ut vid årsskiftet.

Strandskydd

Strandskyddet för området är upphävt i den gällande detaljplanen.

Markägarförhållanden

Stockholms Hamn AB äger fastigheten Kalvö 1:25 som planeras för hamnverksamhet. Fastigheten omfattar totalt ca 110 ha varav ca 60 ha är vattenområde.

Riksintressen

Inom det planerade hamnområdet finns inga utpekade regionala och kommunala intressen för naturmiljö, kulturmiljö eller friluftsliv.

Hela den yttre skärgården i Stockholms län är av riksintresse för naturvården och stora delar av den yttre skärgården i Nynäshamns kommun är av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Riksintressena omfattar inte skärgården vid Norvik [3].

För området gäller riksintresse för högexploaterad kust, vilket innebär att området ingår i kust- och skärgårdsområde som är av riksintresse enligt 4 kap. 4§ miljöbalken. Riksintresset innebär att särskild hänsyn skall tas till turismens och friluftslivets intressen vid tillåtlighetsprövningar av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön [1]. Riksintresset beaktas i den pågående utredningen som tas fram inom projektet avseende friluftsliv och rekreation.

Farleden in till Nynäshamns Hamn är av Sjöfartsverket utpekad som riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Farleden kommer att användas av fartyg som anlöper Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Skyddsområde

I anslutning till den norra delen av Norvikudden har Försvarsmakten ett skyddsområde. Enligt Försvarsmakten är skyddsområdet vilande. Stockholms Hamn AB har begärt att skyddsområdets gränser justeras. Oavsett om justering genomförs eller inte bedömer Stockholms Hamn AB, efter kontakt med Försvarsmakten, att det inte föreligger hinder mot planerad verksamhet.

6 Behandlade alternativ

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att nuvarande markanvändning kvarstår och att ingen hamn anläggs.

I ett regionalt perspektiv innebär en utebliven hamn i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden, att transporter med gods till konsument/företagare i regionen istället kommer att ske på annat sätt. Beroende på var godset har sina start- respektive målpunkter utanför regionen eller nationen och med vilken lastbärare som används kan dessa transporter ske till andra hamnar i eller utanför regionen eller med långväga transporter på väg eller järnväg.

Sökt verksamhet

Den sökta verksamheten omfattar utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden i Nynäshamns Kommun.

Alternativa utformningar/ lokaliseringar

Ett antal olika utformningar av hamnen studeras i det pågående arbetet med framtagandet av layouten över hamnen.

En redovisning av alternativa lokaliseringar kommer att infogas i miljökonsekvensbeskrivningen.

7 Områdets förutsättningar

Geologiska förhållanden

Området i anslutning till Norvikudden karakteriseras av en typisk mellanskärgårdsnatur dominerad av hållmarker.

I början av 80-talet gjordes en utfyllnad av havsviken vid Norvikholmen för att förbereda området för eventuell annan framtida verksamhet. Sprängstenen kom ifrån de berggrum som sprängdes ut inom oljeraffinaderiets område. Sprängsten och morän pressades ner på en yta av totalt ca 200 000 m² och fyllningen har på vissa ställen en mäktighet av upp till ca 30 meter. Under utfyllnadsarbetet pressades

inte all lera ut i viken, vilket resulterade i att det finns två mindre områden centralt belägna i utfyllnadsområdet, som består av mjukt pressad lera. Mäktigheten av leran är som mest 25 m.

Inom Norvikudden finns inga kända förekomster av grundvatten i större mängd. Området består mest av berg och morän och saknar förutsättningar för omfattande grundvattentäkter.

Vattendjupet inom området som planeras att fyllas ut varierar mellan 1 -25 m. Botten utgörs av på flera ställen av lera med en mäktighet som varierar mellan 2-20 m.

Strömmar

Den främsta strömdrivande faktorn i Norvikfjärden är vinden. Strömmätningar har utförts i Norvikfjärden under 1996 [4]. Vid undersökningarna kunde två huvudsakliga cirkulationsmönster identifieras. Cirkulationsmönstren induceras huvudsakligen av vindar från sydväst och nordost. Strömmarna längs med Norvikudden är enligt tidigare utredningar sydliga oavsett vindriktning. En utredning pågår för studera strömmarna i området.

Naturmiljö

Det planerade hamnområdet utgörs till största del av en tidigare utfylld havsvik i kuperad mellanskärgårdsnatur där hållmarktallskog dominerar på höjdpartierna. I områdets nordvästra del finns en markerad bergsrygg med höjder upp emot 40 möh. I den nordöstra delen finns berg med nivåer på 25 möh och en smal dalgång ca 7 möh. Dalgången är bevuxen av ung lövskog på före detta ängsmark.

Området i anslutning till Norvikudden är inte uppmärksammat av Länsstyrelsen eller kommunen som ett område av särskilt intresse för naturmiljön. Under 2005 genomfördes en nyckelbiotopinventering av Skogsvårdsstyrelsen [5]. Nyckelbiotoper och ett naturvärde identifierades i den nordöstra och östra delen av Norvikudden på befintliga bergskullar. Kompletterande inventeringar av insekter och marksvampar ska utföras i området.

Marinbiologi

Inventeringar har tidigare gjorts av Norvikfjärdens fauna på både grunda och djupare bottnar.

Grunda bottnar har undersökts i de vikar som ligger söder om Norvikudden. Vikarna är påverkade av eutrofiering och bedöms vara något till tydligt påverkat enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder, d v s klass III. På grunda mjukbottnar vid Uttervik dominerar sötvattensarter. De finns dock i begränsad mängd, som mest ca 30 %. I Lilla Viken finns bland annat borstnate och nating och ålgräs [5]. Grunda bottnar i södra Norvikfjärden befanns vara mer artrika än de djupa och dominerades av tusensnäckor, östersjömusslor och blåmusslor [6].

En undersökning av bottenfaunan på djupa bottnar i området gjordes 1994 varav två av stationerna fanns på djupa bottnar, mellan Norvik och Yxlö där djupet är ca 40 m [6]. Bottenfaunan dominerades av östersjömusslor och vitmärlor.

En utredning är under framtagande för att redovisa nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder som ska vidtas.

Kulturmiljö

Inom området finns inga regionalt intressanta kulturmiljöer. Norvikudden anges inte heller som ett kulturhistoriskt intressant område av Nynäshamns kommun. En fornlämning har identifierats i den norra delen av Norvikudden. Enligt tidigare information från Riksantikvarieämbetet kan fornlämningen borttagas efter enklare fotodokumentation. Kontakt kommer att tas med Riksantikvarieämbetet för att få detta bekräftat.

En utredning är under framtagande för att redovisa nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder som kan vidtas.

Friluftsliv

För boende i bostadsområdena Hacktorp och Kalvö i nordöstra Nynäshamn utgör naturområdena i södra Norviksområdet och Alhagens våtmark närrekreationsområden. Även de öar som ligger på andra sidan Norvikfjärden utgör närrekreationsområden för de boende där. Fritidsfiske kan förekomma i i Norvikfjärden och i Yxlö kanal.

En utredning är under framtagande för att redovisa nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder som kan vidtas.

8 Kortfattad beskrivning av miljö- och hälsoeffekter

8.1 Effekter under anläggningsskedet

8.1.1 Allmänt

I detta avsnitt redogörs kortfattat för de huvudsakliga effekter som kan uppkomma under anläggningsskedet.

8.1.2 Vattenverksamhet

Buller

Buller orsakas av entreprenadmaskiner för grundförstärkning, spontning, schaktning, masshantering och utfyllnad. Buller orsakas också av sprängningen och masshanteringen inom området. Hantering av utfyllnadsmassorna bedöms vara den enskilt största bullerkällan. Kajbyggnaden ger även det upphov till buller medan grundförstärkningsarbeten i allmänhet är relativt tysta. Arbetena kommer att pågå under flera år.

En bullerutredning är under framtagande för att beskriva buller från planerade arbeten och redovisa möjliga skyddsåtgärder.

Emissioner till luft

Emissioner till luft orsakas av de maskiner som används för anläggningsarbetena.

En emissionsutredning är under framtagande för att beräkna emissioner från planerade arbeten och redovisa möjliga skyddsåtgärder.

Grumling

I samband med sprängning, muddring, fyllning och förstärkningsarbeten kan vattnet grumlas på grund av att sediment kommer i suspension. Grumling kan påverka fisklarver, bottenlevande organismer och växter, samt medföra minskad primärproduktion av alger. Påverkan orsakad av grumling är generellt övergående.

Sedimentprovtagningar har tidigare utförts. Kompletterande provtagningar kommer att utföras under våren.

Tryckvågor

Vid sprängning under vatten bildas tryckvågor. Kraftiga tryckvågor kan bedöva eller döda fiskar som befinner sig inom en viss radie från detonationen. Skyddsåtgärder kan vidtas för att minska tryckvågor.

Utsläpp av kväve till vatten

De massor som planeras att användas till utfyllnad kan innehålla rester av kväve från sprängningsarbeten. Kvävet kan avges till vattnet. Även vid sprängning under vattnet avges kväve från sprängmedlet.

En marinbiologisk utredning är under framtagande för att beskriva konsekvenserna av planerade arbeten i vatten och redovisa möjliga skyddsåtgärder.

8.1.3 Arbeten på land

Anläggningsarbeten på land orsakar buller och emissioner till luft enligt vad som beskrivs i avsnittet för arbeten i vatten, ovan.

Anläggandet av hamnen medför att områdets karaktär förändras och att en omflyttning av massor sker inom området. Befintliga bergskullar inom planerat hamnområde kommer delvis att tas bort. De nyckelbiotoper och det naturvärde som har identifierats inom hamnområdet kommer helt eller delvis att avlägsnas vid anläggandet av den planerade hamnen.

Den skogsbeväxta bergsryggen utmed västra delen av hamnområdet avses att sparas.

En naturmiljöutredning tas fram för att beskriva konsekvenserna av verksamheten och skyddsåtgärder. Motsvarande görs för kulturmiljö.

8.1.4 Skyddsåtgärder

Olika skyddsåtgärder kommer att behöva vidtas för att minska påverkan av planerade arbeten. Exempelvis kommer geotextildukar att användas där det är möjligt för att minska grumlingen av vattnet.

En borrh- och sprängplan kommer att upprättas för sprängningarna där bl a hålsättning och laddningskoncentrationer kommer att anges. Exempel på åtgärder som kan vidtas för att minska tryckvågor i vatten är nedborrade laddningar, begränsningar av laddningsstorleken och sprängning i intervaller. Möjliga skyddsåtgärder kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

8.2 Hamnverksamheten

Nedan anges kortfattat de huvudsakliga miljöeffekterna som hamnverksamheten bedöms orsaka.

8.2.1 Emissioner till luft

Emissioner till luft kommer att orsakas av arbetsmaskinerna som används i hamnen. Omfattningen beror på vilken utrustning som väljs.

Bakgrundshalterna av luftföroreningar är låga i Nynäshamns kommun.

En utredning för att beskriva emissionerna från verksamheten och skyddsåtgärder är under framtagande. När den utredningen är klar ska även spridningsberäkningar tas fram för att få information om de luftföroreningshalter som kan uppkomma i anslutning till hamnen.

8.2.2 Utsläpp till vatten

Utsläpp till vatten från hamnområdet kommer att utgöras av dagvatten från hårdgjorda ytor. Dagvattnet från hamnområdet kommer att behandlas innan det släpps ut till recipienten.

En utredning är under framtagande för att utreda olika alternativa reningsmetoder av det dagvatten som uppkommer inom hamnområdet. I utredningen kommer även utsläpp till recipienten att beräknas.

Ballastvatten² används av fartyg när fartyget går utan last. Även ro-ro och containerfartyg kan ha system för ballastvatten men inte i samma utsträckning och omfattning som t ex tankfartyg. Behov av hantering av ballastvatten från fartyg som anlöper Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden, bedöms inte finnas i någon större omfattning.

8.2.3 Buller

Buller uppstår bl a från arbetsmaskiner och hanteringsutrustning inom hamnområdet.

En bullerutredning är under framtagande för att beskriva konsekvenserna av buller från verksamheten samt utreda skyddsåtgärder.

8.2.4 Risker

Godset som hanteras inom hamnområdet kommer att innehålla viss del farligt gods i förpackad form. Drivmedel för bruk inom hamnen kan komma att förvaras inom hamnområdet.

En riskanalys är under framtagande för att utreda riskerna med den planerade verksamheten och eventuella riskreducerande åtgärder.

8.2.5 Påverkan på naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv, landskapsbild

När det gäller landskapsbilden innebär den planerade hamnen att byggnader uppförs och de angränsande skogsklädda höjderna i östra och norra delen av Norvikudden helt eller delvis tas bort. Vidare kommer anlöpande fartyg att utgöra ett nytt inslag i landskapsbilden.

Utredningar är under framtagande för att utreda hamnverksamhetens påverkan på naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv samt landskapsbild.

8.2.6 Skyddsåtgärder

Olika skyddsåtgärder, t ex rening av dagvatten och bullerreducerande åtgärder, kommer att utredas. Möjliga skyddsåtgärder kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

² Vatten som vid behov används för stabilisering av fartyget

9 Indirekta effekter

Den nya hamnen kommer att anlöpas av ro-ro- och containerfartyg. Hamnverksamheten resulterar också i landtransporter på vägarna till och från hamnen samt järnvägstransporter. Hamnen råder inte över transporterna till och från hamnen.

Hamnen har gjort uppskattningar av omfattningen av transporterna till och från hamnen i de olika etapperna. Antalet anlöp per år uppskattas till ca 1 200 för första etappen (2010) och ca 2 400 för en fullt utbyggd hamn (2020). Antalet lastbilstransporter uppskattas till ca 130 000 per år för första etappen och ca 400 000 per år för den fullt utbyggda hamnen. Antalet järnvägsvagnar per år uppskattas i den andra etappen (2015) till ca 30 000 och för den fullt utbyggda hamnen till ca 55 000.

Miljöeffekterna av anlöp och transporter utgörs främst av buller och emissioner till luft.

Utredningar är under framtagande för att beskriva konsekvenser och risker med transporterna i farled samt på väg och järnväg.

10 Utredningar

Anläggningsskede och driftsskede hamnen

Nedan redogörs för de utredningar som genomförs som underlag för miljökonsekvensbeskrivningen. I tabellen anges också det preliminära innehållet av utredningarna.

Vissa utredningar tas enbart fram för anläggningsskedet och vissa enbart för driftsskedet medan andra omfattar båda faserna.

Utredning	Huvudsakliga innehåll
Buller Anläggning + driftsskede	Information om buller och vibrationer från anläggningsarbeten, hamnverksamheten, fartyg och transporter inom hamnområdet samt hur detta sprids till omgivningen. Skyddsåtgärder för att minska buller.

Emissioner till luft Anläggning + driftskede	Beräkning av de emissioner som uppkommer inom hamnområdet i anläggningsfasen samt i hamnverksamheten (arbetsmaskiner, fartyg, landstransporter). Skyddsåtgärder för att minska emissioner.
Spridningsberäkning Driftskede	Beräkning av hur beräknade mängder emissioner som uppkommer inom hamnområdet sprids till omgivningen. Jämförelse med miljö kvalitetsnormer.
Marinbiologi Anläggning + driftskede	Redovisning av nuvarande förhållanden, samt konsekvenser för flora, fauna, fisk. Skyddsåtgärder som kan vidtas för att minska påverkan.
Kulturmiljö Anläggning + driftskede	Redovisning av nuvarande förhållanden inkl. marinarkeologisk utredning, konsekvenser för kulturmiljön. Skyddsåtgärder som kan vidtas för att minska påverkan.
Naturmiljö Anläggning + driftskede	Redovisning av nuvarande förhållanden samt konsekvenser för naturmiljön. Skyddsåtgärder som kan vidtas för att minska påverkan.
Friluftsliv Anläggning + driftskede	Redovisning av nuvarande förhållanden samt konsekvenser för friluftslivet. Skyddsåtgärder som kan vidtas för att minska påverkan.
Landskapsbild Driftskede	Redovisning av nuvarande vyer och landskapsbild i området samt konsekvenser för landskapsbilden. Skyddsåtgärder för att minska påverkan.
Risikanalys Anläggning + driftskede	Miljö- och hälsorisker kopplat till farligt gods, kemikaliehantering m m. Risker i omgivningen. Förslag på möjliga riskreducerande åtgärder.

Dagvattenutredning Driftskede	Redovisning av reningsmetoder, mängder dagvatten som uppkommer inom hamnområdet samt dess föroreningsinnehåll.
Bottenförhållanden Anläggningsskede	Redovisning av nuvarande förhållanden: sedimentens sammansättning, egenskaper och föroreningsinnehåll. Skyddsåtgärder vid anläggningsarbetena.
Hantering av muddermassor Anläggningsskede	Redovisning av olika alternativ för hantering av muddermassor under anläggningsfasen. Utredning av lämplig plats för eventuell tippning av överskottsmassor (muddermassor) till havs. Skyddsåtgärder som kan vidtas.

Transporter

Utredning	Huvudsakliga innehåll
Buller Driftskede	Översiktlig beräkning/bedömning av buller orsakat av transporter (fartyg och landtransporter) till och från hamnen.
Emissioner till luft Driftskede	Beräkning av emissioner från transporter till och från hamnen.
Riskfrågor Driftskede	En bedömning görs av riskerna med farligt gods för transporter till och från hamnen.

11 Förslag till innehåll miljökonsekvensbeskrivning

Nedan anges ett förslag till upplägg av miljökonsekvensbeskrivningen.

Sammanfattning

1. Administrativa uppgifter
2. Inledning
3. Planerad hamnutbyggnad
4. Planerad hamnverksamhet
5. Metodik
6. Bedömningsgrunder
7. Miljödata (utredningar/undersökningar)
8. Behandlade alternativ (nollalternativ, sökt verksamhet, alternativa lokaliseringar)
9. Nulägesbeskrivning av område och omgivning
 - 9.1 Naturmiljö (land och vatten)
 - 9.2 Kulturmiljö
 - 9.3 Boende och Friluftsliv
 - 9.4 Markförhållanden
 - 9.5 Luftkvalitet
 - 9.6 Landskapsbild
 - 9.7 Vattenförhållanden
10. Infrastruktur
11. Miljökonsekvenser hamnutbyggnaden
 - 11.1 Naturmiljö
 - 11.2 Kulturmiljö
 - 11.3 Boendemiljö och friluftsliv
 - 11.4 Vattenförhållanden
 - 11.5 Marinbiologi
12. Miljökonsekvenser hamnverksamheten
 - 12.1 Naturmiljö
 - 12.2 Kulturmiljö
 - 12.3 Boendemiljö och friluftsliv
 - 12.4 Marinbiologi
 - 12.5 Landskapsbild
13. Miljökonsekvenser av transporter
14. Skyddsåtgärder
 - 14.1 Hamnutbyggnad
 - 14.2 Hamnverksamheten
15. Samlad bedömning
16. Referenser

Utredningar tas fram för att beskriva detta

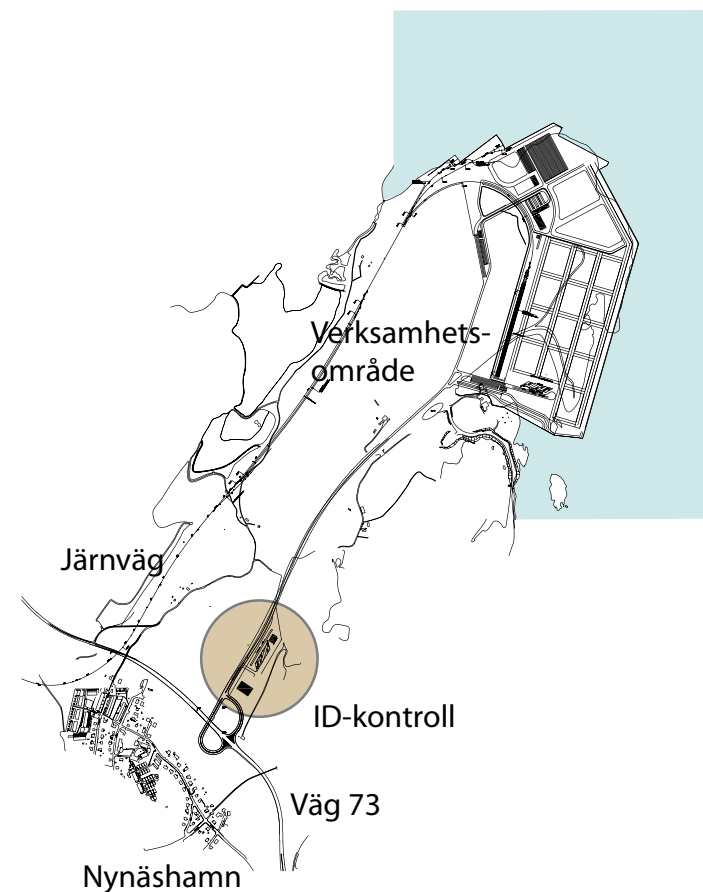
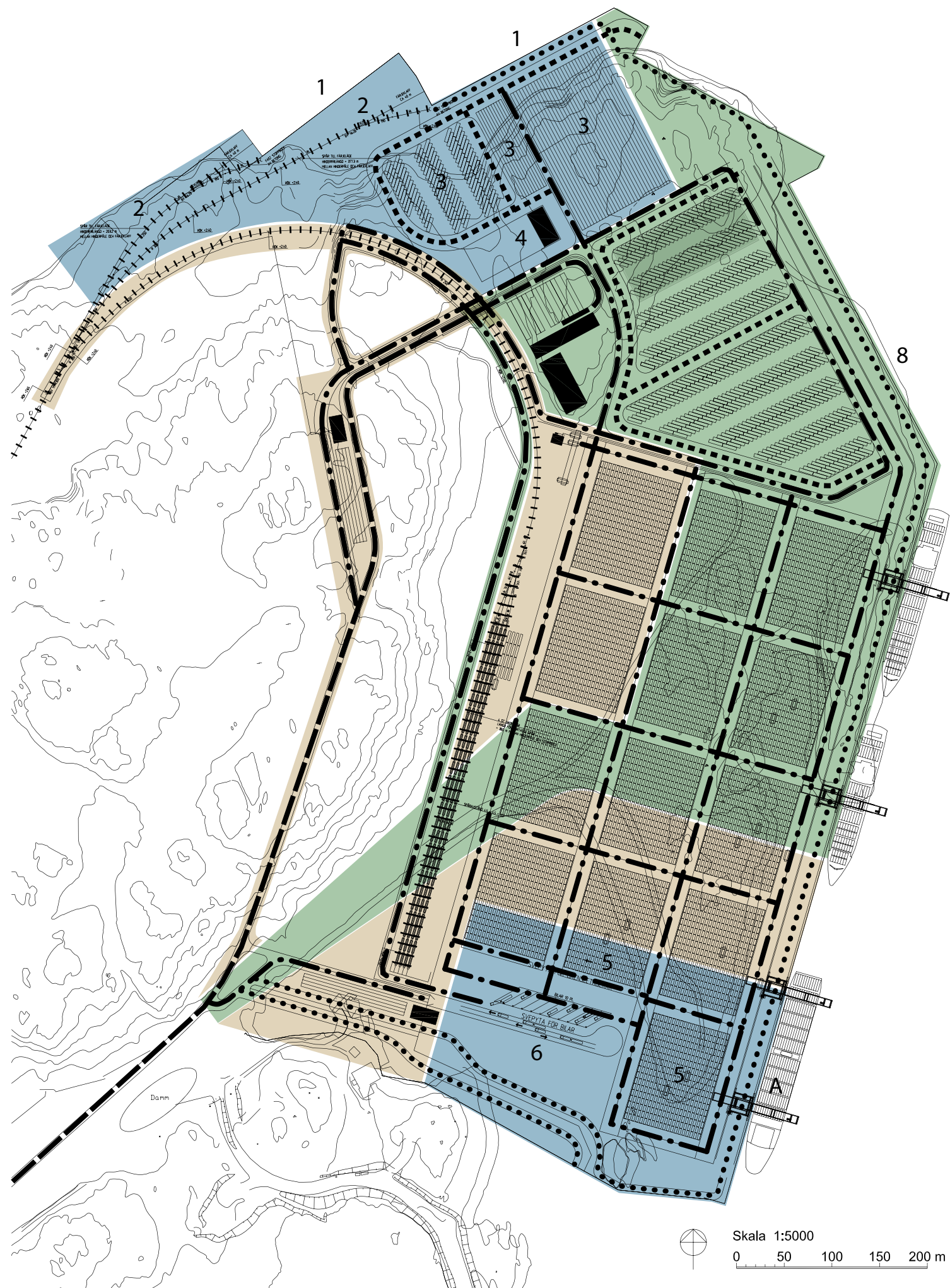
Utredningar tas fram för att beskriva detta

12 Referenser

- [1] Översiktsplan Nynäshamns Kommun 1991.
- [2] Fördjupad översiktsplan för Nynäshamns Stad. Samrådshandling 1998.
- [3] Länsstyrelsens Rapport 2001:15 Områden av Riksintresse Naturvård Friluftsliv N 1:7, Miljö- och planeringsavdelningen [4]
- [4] Norvikfjärdens hydrodynamik. Recent Sedimentologi. Institutionen för Geovetenskap, UppsalaUniversitet. Tomas Thierfelder. 1996
- [5] Inventering av nyckelbiotoper och objekt med höga naturvärden. Norvikområdet. Skogsvårdsstyrelsen. Juni 2005.
- [6] Inventering av flora och fauna på grunda bottnar i anslutning till Norvik. Erik Wijnbladh. Projektarbete. 1999.
- [7] Augustsson, I. Makroskopisk bottenfauna i nordöstra Nynäshamn juni 1994. Nynäshamns Kommun. 1994.

MOMENT I ETAPP 3

- 1 Ytterligare två RoRo-lägen
- 2 Tåganslutning till nya RoRo-lägen
- 3 Bil- och traileruppställning utökas
- 4 Ytterligare servicebyggand för „yrkeschaufförer„
- 5 Ytterligare två containerkvarter
- 6 Fullt utbyggd ny mottagningsstation för container
- 7 Ytterligare 200 m containerkaj
- 8 Möjlighet att utöka kranbana utmed RoRo-läge E



Etappindelning

- Etapp 1
- Etapp 2
- Etapp 3

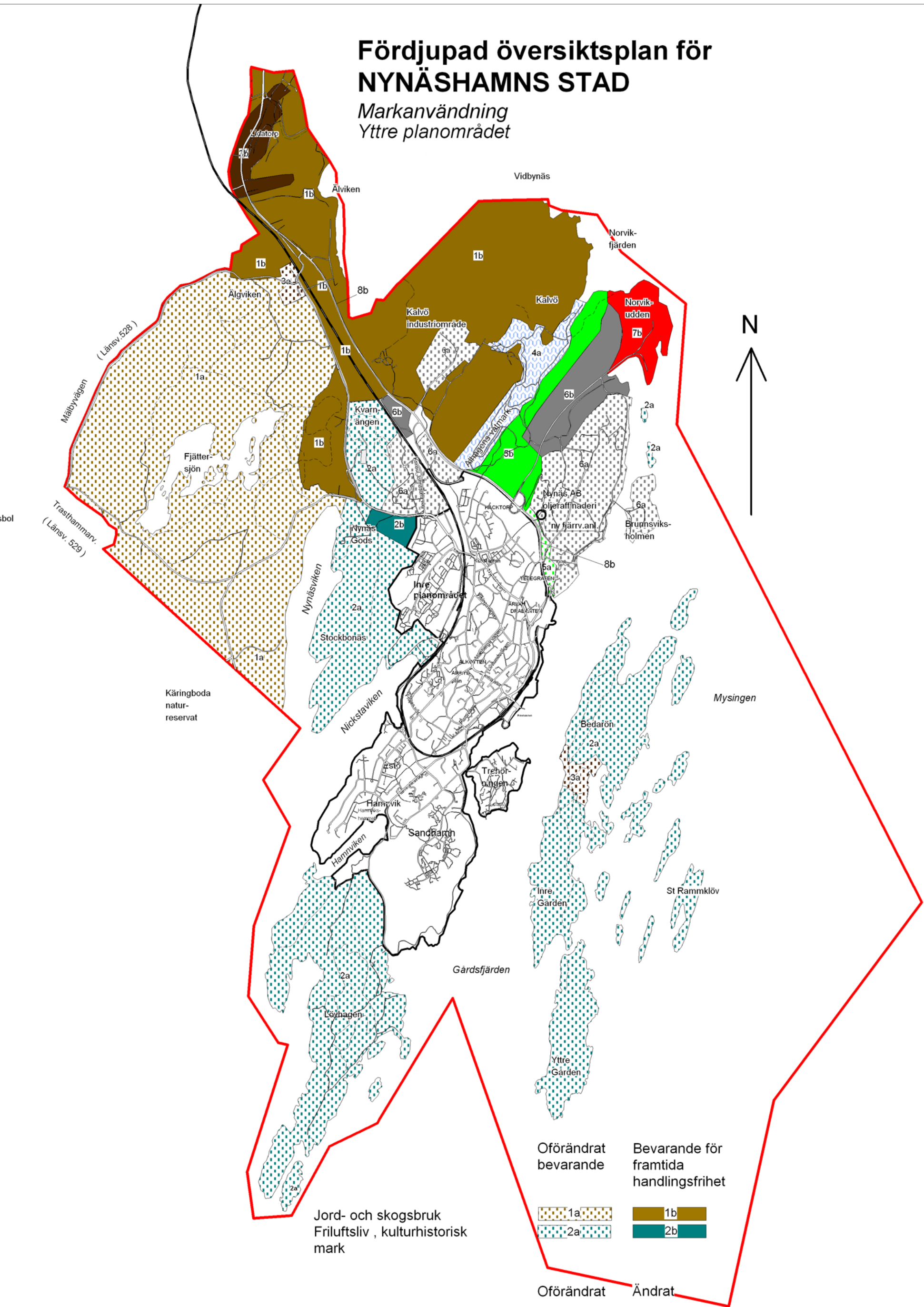
Flöden

- Extern trafik
- Servicetrafik
- RoRo-trafik
- Containertruckar
- Järnvägstrafik



Fördjupad översiktsplan för NYNÄSHAMNS STAD

Markanvändning
Yttre planområdet



Bilaga 10



www.stockholmshamn.se

Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

INBJUDAN TILL SAMRÅD ENLIGT MILJÖBALKEN AVSEENDE UTBYGGNAD AV HAMN SAMT DRIFT AV HAMNVERKSAMHET

Stockholms Hamn AB kommer att ansöka om tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Som ett led i arbetet med en miljökonsekvensbeskrivning inbjuds särskilt berörda, närboende, fastighetsägare, nyttjanderättshavare, verksamhetsutövare, allmänhet samt organisationer till samråd.

Måndagen den 22 maj 2006 kl. 18.00 i konferensanläggning Utsikten Meetings, Utsiktsvägen 10, Nynäshamn.

Under perioden 1999-2004 har tidigare två tillståndsärenden pågått för hamnverksamhet enligt miljöbalken vid Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Dessa tillståndsärenden omfattade en prövning av en fullt utbyggd hamn bestående av ro-ro (gods på hjul), containrar (lo-lo), bulkhantering (oförpackat gods) samt färjetrafik, respektive en mindre bulk- och ro-ro-hamn. Av olika skäl avbröts dessa prövningar. Stockholms Hamnar har under 2005 påbörjat en ny tillståndsprocess avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Tillståndsärendet omfattar anläggande och drift av en hamn för ro-ro och containrar. Den planerade hamnen kommer att bestå av ca 1 800 meter kaj, hanteringsutrustning, vissa byggnader, lagringsytor samt vägar och järnvägsspår. Anläggandet av hamnen innebär arbeten både på land och i vatten.

Anläggningsarbetena orsakar bland annat buller, utsläpp till luft samt grumling av vattnet. De huvudsakliga direkta miljöeffekterna som hamnverksamheten bedöms orsaka är utsläpp till luft och buller från arbetsmaskiner och hantering av gods, utsläpp till vatten samt förändrad landskapsbild. De indirekta miljöeffekterna av anlop och transporter till och från hamnen utgörs främst av buller och utsläpp till luft.

Ansökan avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden är under framtagande och kommer att lämnas in under 2006.

Ett underlag som beskriver planerad utbyggnad och drift av hamnverksamhet, kan kostnadsfritt beställas genom kontakt med nedanstående kontaktperson, Jenny Svärd, med angivande av beställarens namn och adress. Underlaget finns fr.o.m. den 5 maj 2006 även tillgängligt på www.stockholmshamn.se.

För planering av samrådsmötet ber vi att du senast den 18 maj 2006 anmäler ditt deltagande till nedanstående kontaktperson. Jenny svarar även på frågor om projektet.

Synpunkter på den planerade verksamheten och dess miljökonsekvenser ska lämnas skriftligen senast den 2 juni 2006 till:

Jenny Svärd
SWECO VIAK AB
Box 340 44
100 26 Stockholm
Telefon: 08-695 66 77
E-post: jenny.svard@sweco.se

Bilaga 11

MINNESANTECKNINGAR SAMRÅD

Minnesanteckningar från samråd med berörda boende för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Tid Den 22 maj 2006

Plats Utsikten Meetings, Utsiktsvägen 10, Nynäshamn
 Närvarande Bilaga 1

Delges Närvarande
 Bilagor Bilaga 1 – Närvarolista
 Bilaga 2- Mötesagenda

Hamnen hälsar välkomna Stockholms Hamn AB (Hamnen) inledde och välkomnade alla till samrådet. Syftet med mötet är att presentera hamnens planerade hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden och få in synpunkter på innehåll och upplägg av miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Tillståndsprocessen och tidigare samråd SWECO presenterade tillståndsprocessen. Tillstånd kommer att sökas för hamnverksamhet (9 kap MB) och vattenverksamhet (11 kap MB) för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Samråd har skett vid fyra tillfällen tidigare med länsstyrelsen, Miljö- och samhällsplaneringskontoret i Nynäshamn, med statliga och regionala myndigheter, närboende och organisationer m.fl.

En MKB är under framtagande.

Syfte och ändamål med hamnen Hamnen presenterade syfte och ändamålet med projektet, som även står skrivet i utsänt underlaget.

Hamnlayout, etappindelning och Hamnen presenterade hamnlayout och etappindelningen för, 2010, 2015 och 2020. Hamnen planeras vara fullt utbyggd 2020. Planerad hamn kommer att vara en godshamn för två

SWECO VIAK
 Gjörwellsgatan 22
 Box 34044, 100 26 Stockholm
 Telefon 08-695 60 00
 Telefax 08-695 60 10

Jenny Svärd
 Telefon direkt 08-695 66 77
 Telefax direkt 08-695 62 00
 Jenny.svard@sweco.se

Uppdrag 1150483-100; PEKO
 p:\1173\1150483000 norviks hamn\10 arbetsmtrl -
 dok\samrådsredogörelse\bilagor\protokoll\060522 samråd berörda boende
 norvik slutversion 060627.doc

SWECO VIAK AB
 Org.nr 556346-0327, säte Stockholm
 Ingår i SWECO-koncernen
 www.sweco.se

anläggnings- arbeten	trafiktyper; container och ro-ro-trafik. Ingen renodlad passagerartrafik planeras. En layout visades med 4 ro-ro-lägen, 4 kajplatser för container och 1 reservupplag för container.
Pågående detaljplane- arbete	Kommunen presenterade MKB-arbetet för detaljplan. En skyddszon mellan våtmarksområdet Alhagen och planerad järnväg diskuteras att upprättas.
NCCs planer	NCC presenterade möjligheten för nyetablering i anslutning till hamnen. Det finns idag en efterfrågan på logistik och handel. NCC gav exempel på andra områden med liknande verksamhet som planeras i området, t.ex. i Jordbro och i Sigtuna (Rosersbergsområdet i anslutning till Arlanda).
Innehåll miljökonsek- vensbeskriv- ning	SWECO presenterade det pågående arbetet med framtagande av MKB. Ett antal utredningar pågår. De olika alternativen presenterades, nollalternativet, sökt alternativ och alternativ lokalisering/utformning. WSP presenterade bullerutredning för Norvikudden. Bullerutredningen innefattar både anläggningsfas och driftsfas.
Följande synpunkter framkom vid mötet	<u>Ansökan</u> Frågor som uppkom var vilken tidsplan som gäller för tillståndsprövsprocessen. Hamnen svarade att de har för avsikt att lämna in ansökan under sommaren 2006. Frågor som uppkom var om hamnorrådet och NCC-området kommer att ligga i samma detaljplan. Hamnen svarade att två fristående MKB tas fram för hamnen respektive detaljplanen. Framkomna synpunkter och frågeställningar kommer att bemötas i ansökan och tillhörande MKB. <u>Marknad och alternativ lokalisering</u> Frågor som uppkom var om det finns risk för att projektet inte är realistiskt. Samt att man förutsätter en större marknad än

vad som är verklighet.

Ska avtalen med kunder vara klara innan hamnen börjar byggas? Varför har alternativet med utbyggnad av hamn i Oxelösund försvunnit, all infrastruktur finns redan där. Frågor rörde även järnvägen vid Norvikudden och vilken kapacitet den kan erbjuda.

Frågeställningar som uppkom var också uppskattning av arbetstillfällen till följd av NCC: s planer och om bostäder planeras i området.

Frågor om vad NCC kommer att göra med överskottet av bergmassor uppkom. NCC svarade att överskottet planeras exporteras ut från Sverige.

Framkomna synpunkter och frågeställningar kommer att bemötas i ansökan och tillhörande MKB.

Transporter

Hamnen redogjorde för att en intervju-undersökning över transportflöden av ro-ro-trafiken på land med chaufförer pågår. Första kvartalet av 2006 visar att 75 % väljer väg 73/225.

Framfördes synpunkter om att det är annat transportmönster av ro-ro-trafiken på land än vad hamnen redovisade.

Närboende konstaterade att projektet leder till en bättre miljö i Stockholm, men blir miljön bättre i Nynäshamn, väg 73 kommer få fler transporter än tidigare. Mer utsläpp från fartyg och biltransport i Nynäshamn. Vad blir den samlade effekten i Nynäshamn?

Frågor rörande E4-syd kom upp, men hamnen svarade att det inte finns några sådana planer och att man därför inte tittar på det.

Framkomna synpunkter och frågeställningar kommer att bemötas i ansökan och tillhörande MKB.

Risikanalys

Frågeställningar som uppstod var om det görs någon riskanalys i projektet och om denna kommer att delges till allmänheten.

Med avseende på potentiella risker i området frågades det om planerad LNG-anläggning tas med i riskanalysen. SWECO svarade att kontakt hålls med Oljeraffinaderiet.

Tre öar finns i Norviksfjärden nära Norvikudden, tittar man på dessa med anledning av de stora båtarna som ska in i fjärden? Hamnen svarade att en fartygsimulering pågår.

Framkomna synpunkter och frågeställningar kommer att bemötas i ansökan och tillhörande MKB.

Anläggningsarbeten

Frågor som uppkom var hur stora volymerna uppskattas bli vid utfyllnad av bergmassor i området. Var ska muddermassorna tippas och kommer skyddsåtgärder vidtas vid muddring (grumling) och sprängningsarbeten i vatten.

Hamnen svarade att ca 2,7 miljoner m³ berg kommer att sprängas bort och användas till utfyllnad. Muddermassor uppskattas till 600 000 m³. Lokal för tipplats är under utredning. Möjliga skyddsåtgärder för att minimera effekterna i anläggningsfasen är under utredning.

Frågor som uppkom var när på året vattenarbeten planeras att äga rum. SWECO svarade att från vinter till tidig vår är den bästa tiden för arbeten i vatten, eftersom den biologiska aktivitet är som lägst och påverkan på fisk och annat som minst.

En fråga ställdes om när insektsinventeringen och marksvampsinventeringen sker. SWECO svarade att inventeringen sker i höst. Hamnen bedömer att ansökan kan lämnas in med nuvarande inventering.

Framkomna synpunkter och frågeställningar kommer att bemötas i ansökan och tillhörande MKB.

Buller

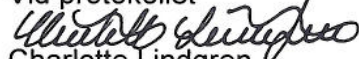
Frågor som uppkom gällande buller var om man ska utgå från nivåer från byggbuller även här. Läggs olika bullerkällor ihop, då flera verksamheter pågår samtidigt. Vid vilka vindförhållanden görs bullerberäkningarna.

WSP svarade att för byggbullerberäkningarna summeras verksamheter som kan komma att pågå samtidigt, d.v.s. ekvivalentnivåer från spontning och transporter redovisas tillsammans. Vad gäller vindförhållande förutsätter den nordiska beräkningsmodellen för industribuller svag medvind i alla riktningar. Detta gör att bullerkartorna visar ogynnsamma förhållanden åt alla håll. I verkligheten kommer ljudnivåerna på motvindssidan vara lägre än beräknat. Ljud kan ibland spridas mycket långt över vatten på grund av speciella vindförhållanden och på grund av att vattenytan är totalt reflekterande vad gäller ljud. Vid extrema tillfällen kan därför ljudnivån bli högre än beräknat men detta bedöms endast ske i undantagsfall.

Framkomna synpunkter och frågeställningar kommer att bemötas i ansökan och tillhörande MKB.

Övriga frågor Övriga frågor som uppkom under mötet var vad som händer med Nynäsvägen. Bör man inte ha tagit fram en strategisk miljöbedömning innan projektets start. Varför planeras det inte för passagerarfartyg till Nynäshamn.

Vid protokollet


Charlotte Lindgren

Närvarolista:

Samråd - Tillstånd för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Stockholms Hamn AB

Plats: Utsikten Meetings, 2006-05-22

NAMN	ADRESS
Mikael Nielsen	VA-för Nynäshamn kommun
Gert Karlsson	Stockholm Hamn
Magnus Dybeck	Nynäshamn kommun
Sölve Lundén	Nynäs Mark AB
Christer Sundqvist	Sorunda.net
PER RANCT	SORUNDA.NET
Anne Wollmde	Stockholms Hamnar
Ingemar Skinningsjö	Nynäshamn kommun MSF
BEN NECKMAN	STOCKHOLMS HAMNAR
Roland Dehlén	N-hamns kommun
Keith B. Olsson	— " —
FREDRIK JOHNSON	ORTS BO
Anders Olsson	Horagatan 23/1493/ Nynäshamn
Folke Jacobsson	Telegrafg. 8 14941 Nynäshamn
Josef Remény	Marstav. 1 B. 148 60 Stora Viken
Kåre Hagman	Yxlö 74 Björkången 14891 Ösma
Gunn Hagman	Yxlö 74 Björkången 14891 Ösma
Torbjörn Gärden	Grönvinsvarvet
Hans Ståhlberg	Herrn 54
Ulf Ståhlberg	Herrn 34 Varvik
Eva Danneberg Branting	MILJÖ PARTIET
Maud Knutson	— " —
Magnus Holstenson	— " —

pm01s 2005-01-17

2

Bilaga 12

Nynäshamn den 7 juni 2006

Till
Stockholms Hamn AB
Att: SWECO VIAK AB
Jenny Svärd
Box 34044
100 26 Stockholm

Yttrande över hamn samt drift av hamnverksamhet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Intresseföreningen för Naturens bevarande i Nynäshamn har tagit del av Swecos underlag inför Samråd avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Eftersom vi är en ideell förening har vi inte de utredningsresurser som Stockholms hamn och Nynäshamns kommun har. Men som boende i området har vi har god lokalkännedom och ett långsiktigt perspektiv, som gör att vi inser vilka katastrofala följder en etablering av en storhamn i Norvik kommer att medföra.

Vi kräver därför att vidareplaneringen av hamnen omedelbart avbryts och att Nynäshamns kommun istället sätter igång och planerar för en alternativ användning av Norviksområdet som gagnar både kommuninvånarna, skärgårdsmiljön och det rörliga friluftslivet.

Framförallt bör detta vackra och attraktiva område omplaneras från att vara avsett för tung industri till ett område som lockar till sig boende, turister och småföretagare. Ett antal tidigare fiaskoprojekt i detta område visar att tung industri (som hamnverksamhet är exempel på) inte är lämplig att anlägga i ett känsligt skärgårdsområde som Norvik. Byggandet av en storhamn i Norvik mitt i Stockholms södra skärgård är också olaglig enligt Miljöbalken och går tvärs emot flera av de 16 nationella miljömålen. Aktuella erfarenheter och remissvaren på "Att hamna rätt" visar också att en storhamn som Norvik inte skapar särskilt många arbetstillfällen. Kommunen skulle få betydligt fler om man satsa på småföretag som båtvarv, äventyrscenters och andra servicenäringsar som har anknytning till skärgården och det rörliga friluftslivet. Planeringen av Norvik som storhamn kostar många miljoner och blockerar en alternativ planering av Norviksområdet.

Enligt de planer som presenterats i förslaget till hamnstrategi för Stockholm "Att hamna rätt" ska Norvik bli 10 gånger större än den nuvarande hamnverksamheten i Stockholm. Av remissvaren framgår det klart att det inte finns underlag för denna väldiga expansion, inte ens om man tar en stor del av det gods som idag går till andra ostkusthamnar och till Göteborg. Enligt det underlag som vi har tagit del av ska utredarna även ta fram ett nollalternativ för Norvik. Här framgår det också klart av remissvaren på "Att hamna rätt" att om ingen hamn kommer till stånd i Norvik så kan de nuvarande 142 containerfartygen som anlöper Stockholms Hamn lätt överföras till befintliga hamnar i regionen.

Hela utgångspunkten för förslaget om en storhamn i Norvik är således bevisat grovt felaktig. Det kommer inte att bli en storhamn i Norvik, eftersom trafik- och godsunderlaget saknas och därmed förutsättningarna för lönsam drift. Det enda man kan åstadkomma är en förstörd miljö med ödsliga, kilometerlånga kajer och stora upplag av rostiga containrar

Varken i "Att hamna rätt" eller i det aktuella "samrådsunderlaget" finns det något om vilken samhällsnytta en storhamn i Norvik skulle medföra. Sanningen är att samhällsnyttan skulle bli negativ, eftersom transportarbetet till lands ökar och en alternativ, mer samhällsnyttig användning av Norviksområdet förhindras.

Vi anser inte att de handlingar som distribuerats inför mötet i Nynäshamn den 22 maj 2006 är ett samrådsunderlag. De presenterade handlingarna är mycket knapphändiga och ger inte den information och det underlag som krävs för att göra en strategisk miljöbedömning. Formuleringarna både i sammanfattningen och i själva PM:et är svävande och inte underbyggda med fakta. Här är ett exempel:

"Genom att utveckla verksamheten i Stockholm-Nynäshamn (d.v.s. Norvik) med ro-ro- och containerverksamhet förutses miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen."

Tvärtom visar utredningsunderlaget och remissinstanserna på en kraftigt ökad negativ miljöpåverkan inte bara i Norvik utan i hela regionen. Vi anser att etableringen av en storhamn som Norvik (för det är inte en utbyggnad utan en nybyggnad!) måste bygga på en nationell hamnstrategi. I Transportpropositionen påpekar regeringen att en statlig förhandlare bör tillsättas för att utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Denna nationella hamnstrategi måste vara klar innan beslut om nya stora hamnetableringar såsom Norvik tas. Stockholms hamn hävdar visserligen att man har ett "Mälardalsperspektiv". En genomläsning av remissvaren på Hamnvisionen "Att hamna rätt" visar att så inte är fallet. Många av Mälardalens kommuner och alla hamnar är kritiska till en etablering i Norvik.

Regionplanekontoret och Länsstyrelsen i Stockholm utreder hamnfrågan i regionen, den utredningen bör bli färdig innan processen går vidare.

Syftet med att göra en miljökonsekvensbedömning (MKB) är att i ett tidigt stadium i planeringen göra en samlad och övergripande bedömning av den tänkta verksamhetens effekter på människors hälsa, miljön och hushållningen av naturresurser. I den information som vi har fått står det emellertid att hamn i Norvik ska börja byggas 2008. Om så ska ske måste planeringen av hamnen idag befinna sig i ett slutskede. Både en MKB och en MB (Miljöbeskrivning) borde därför ha gjorts och presenterats för längesen!

Vi frågar oss också av vilka skäl de två tidigare tillståndsprövningarna avbrutits. Är det möjligt för att de visat att de inte klarar en strategisk miljöbedömning enligt Miljöbalken?

Fortfarande är många av de miljöutredningar som krävs inte klara. I "samrådsunderlaget" står det att de är "under framtagande". Bl.a. står det att en bullerutredning, en emissionsutredning, en naturmiljöutredning, en marinbiologisk utredning en utsläppsutredning, en utredning om olika alternativa reningsmetoder samt en riskanalys är "under framtagande". Detsamma gäller utredningar om konsekvenser och risker med transporterna i farled samt på väg och järnväg

som också är ”under framtagande”. Vi anser att alla dessa konsekvensutredningar borde vara klara och offentliggjorda före samrådet. Men så är inte fallet.

Vidare anser vi att det är hög tid att göra en strategisk miljöbedömning (SMB) för att på ett strukturerat och metodiskt sätt få fram de miljömässiga konsekvenserna av att bygga en storhamn i Norvik och ge underlag för att ta fram alternativ till Norvik.

Både anläggandet och driften av en hamn av den storleken som Stockholms Hamn AB planerar i Norvik utsätter miljön både till lands och till sjöss för stora påfrestningar och förändringar.

I underlaget för Samrådet finns inga beräkningar av hur stora dessa påfrestningar och förändringar av miljön kommer att bli. I underlagets sammanfattning står det bara att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) grundar sig på ett stort antal utredningar avseende miljökonsekvenserna samt riskerna. Men dessa utredningar presenteras inte sedan i själva samrådsunderlaget. Vi anser att dessa utredningar och allt annat underlag till den miljökonsekvensbeskrivning ”som är under framtagande” måste fram och vara föremål för samråd!

Här är våra synpunkter vad gäller olika delar av det underlag som nu presenterats:

Transporter

”Nynäshamn har ett fördelaktigt läge genom närheten till Stockholm och Mälardalsregionen” står det i underlaget. Det stämmer inte! Flera av remissinstanserna i ett tidigare samråd har påpekat de geografiska nackdelarna med en hamnetablering i Norvik med långa landtransporter. Norviks läge längst ner på en udde kräver, som vi ser det, på sikt en motorväg tvärs över Södertörn till E4:an (E4 syd). Andra hamnar, t.ex. Södertälje har betydligt närmare till lämplig infrastruktur i form av motorväg och järnvägsspår. Hamnens uppgift att endast 15% av godset beräknas gå per järnväg är alldeles för lite för att säkerställa hållbara transporter. Kapaciteten på nuvarande Nynäsbanan medger inte heller större andel. En utbyggnad till dubbelspår kostar 2 miljarder och finns inte med i Banverkets Framtidsplan. Vägverket hävdar vidare i sitt remissvar till Nynäshamns kommun att Norvikhamnen inte bör påbörjas förrän Väg 73 är färdigbyggd.

Lokaliseringen

I underlaget vill man påskina att Norvikudden ligger i så gott som i omedelbar anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB. Sanningen är att Norvik ligger mycket närmare orörd, värdefull skärgårdsnatur på bl. a. Himmelsö, Herrö och Yxlö. Det planerade hamnområdet gränsar inte alls till raffinaderiet, även om tyvärr naturen genom den åverkan som redan gjorts har skadats men med en alternativ användning av Norvik kan dessa sår i naturen åtgärdas.

Naturen

Två miljoner ton berg skall sprängas bort och 1 800 meter kajer anläggas. Hamnanläggningen kommer att ha en storskalighet som kommer att fördärva naturen och landskapet runt Norvik och förstöra skärgårdskaraktären i området totalt. Norviksområdet har en värdefull natur. Till stora delar domineras Norrviksudden av hållmarkstallskog med många gamla träd, som gagnar insektsfaunan. En skogsinventering som gjordes 2005 visar också att det finns viktiga nyckelbiotoper i området. Alhagens våtmark som ligger alldeles intill Norvik har också ett rikt fågelliv som också allvarligt kommer att störas av framtida hamn- och transportverksamhet.

Miljön

I underlaget står det att Stockholms Hamn AB *"ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete"*. Vidare står det att med en hamn i Norvik *"förutsätts miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen"*. Detta stämmer inte heller eftersom den miljöpåverkan, som långtradartrafiken från en storhamn i Norvik kommer alstra, vida överstiger dagens miljöpåverkan. De dagliga lastbilstransporterna från hamnen beräknas till ca 1000 per dag. De förekommer inte idag. De kan befaras rulla på väg 225 till största delen, till Södertälje och vidare västerut. En väg som absolut inte är avsedd för denna trafik.

Skärgårdsmiljön

Ett av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen som vi och kommande generationer ska efterleva lyder *"Hav i balans samt levande kust och skärgård i Stockholms län"*. Länsstyrelsen i Stockholms län har gjort den bedömningen att detta miljömål kommer att bli mycket svårt att nå. Stockholms skärgård och havsområden är en unik tillgång för länet med sina cirka 30 000 öar. Men Östersjön är ett hav som är hårt drabbat av miljöproblem och Stockholms skärgård är fortfarande landets mest övergödda kustområde. Även i den Kustplan som Nynäshamns kommun antagit tillsammans med Haninge kommun står det uttryckligen att skärgårdsnaturen måste bevaras I *"Samrådsunderlaget"* medger man också att *"Anläggandet av hamnen medför att områdets karaktär förändras"*. Vilka miljökonsekvenser förändringarna får redogör man däremot inte för.

Klimatmålet

Miljömålet Begränsad klimatpåverkan innebär att transporterna måste minska, inte öka. På lång sikt är det inte hållbart med ett konsumtionssamhälle där produktionen sker långt ifrån konsumenten. Koldioxidhalt och kommande bränslebrist är faktorer som påverkas.

Biologisk mångfald

Eftersom MKB saknas, finns heller inte de av Hamnen utlovade inventeringarna av svampar och insekter tillgängliga förrän i höst. Dessa inventeringar måste finnas innan man kan gå vidare i processen.

Luftföroreningar

Transporterna till och från hamnen kommer att medföra ett ökat transportarbete enligt *"Samrådsunderlaget"* med ökade luftföroreningar till följd. Hur stora dessa kommer att bli vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte. Erfarenheter från andra hamnar visar dock att fartygen när de ligger i hamnen hela tiden måste ha sina dieselmotorer igång för att klara elförsörjningen ombord. Lastning och lossning av fartygen görs av kranar och truckar. Transporterna till och från hamnen kommer vidare till största del ske med långtradare. Både fartygen, arbetsmaskinerna i hamnen och långtradarna alstrar avsevärda utsläpp av bl. a. kolväten, svaveloxider, koldioxid och partiklar.

Vattenföroreningar

Alla vikar norr om Norvik är viktiga lekplatser för stora mängder fisk bl.a. sik och strömning. Enligt *"Samrådsunderlaget"* ska vattnen runt Norvik muddras. Våldiga krossmassor kommer även att användas som utfyllnad runt det tilltänkta hamnområdet. Detta kommer att förstöra bottenarna för all framtid och försämra vattenkvaliteten betydligt.

Buller

Det ökade transportarbetet medför även ökat buller enligt "Samrådsunderlaget". Hur stora bullerökningarna blir och hur långt de sträcker vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte. En bullerutredning måste ingå i samrådshandlingarna! Sanningen är att en av de mest påtagliga miljöeffekterna som uppstår direkt eller indirekt av hamnverksamhet är buller. Buller kommer att uppstå både när hamnen byggs och när storhamnen sedan är i drift kommer både verksamheten i hamnen och transporterna till och från den att lägga en tung bullermatta över den nordöstra delen av Nynäshamns kommun och södra delen av Stockholms skärgård.

Riksintressen

Enligt "Samrådsunderlaget" finns inga utpekade regionala och kommunala intressen för naturmiljö, kulturmiljö eller friluftsliv. Detta stämmer inte! Hela den yttre skärgården i Stockholms län är av riksintresse för naturvården och stora delar av den yttre skärgården i Nynäshamns kommun är av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Att själva Norviksområdet inte längre gör det, beror på alla de bergsmassor som dumpats där. I generationer har människor på öarna runtom kring använt Norvik, dess vatten och stränder för bad, rekreation och fiske. En stor hamnanläggning kommer också att allvarligt påverka vattnet och stränderna runt de kringliggande öarna.

För hela området gäller också att det är av riksintresse för högexploaterad kust, vilket innebär att området ingår i kust- och skärgårdsområde som är av riksintresse enligt 4 kap. 4§ miljöbalken. Riksintresset innebär att särskild hänsyn ska tas till turismens och friluftslivets intressen vid tillåtlighetsprövningar av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön! Hur detta ska ske runt Norvik står det ingenting om i "Samrådsunderlaget"!

Norviksområdet har också ett stort kulturhistoriskt intresse. I Norviksområdet finns tre kulturhistoriskt intressanta/värdefulla torp med bl a ett av Nynäshamns äldsta hus. Sydväst om Norvik finns vidare en stenåldersboplatz och på 1600-talet var bl.a. stora delar av den svenska örlogsflottan vintertid förlagd till Norvik och omgivande fjärdar. En marin arkeologisk undersökning (liknande den som nyligen gjorts i Riddarfjärden inför byggandet av Citytunneln) måste därför snarast göras.

Vår slutsats är att vidareplaneringen av hamnen i Norvik omedelbart måste avbrytas och att Nynäshamns kommun istället måste sätta igång och planerar för en alternativ användning av Norviksområdet som gagnar både kommuninvånarna, skärgårdsmiljön, det rörliga friluftslivet och företagsamheten i Nynäshamn.

INTRESSEFÖRENINGEN FÖR NATURENS BEVARANDE I NYNÄSHAMN

Nynäshamn den 7 juni 2006

Till
Stockholms Hamn AB
Att: SWECO VIAK AB
Jenny Svärd
Box 34044
100 26 Stockholm

Yttrande över hamn samt drift av hamnverksamhet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Intresseföreningen för Naturens bevarande i Nynäshamn har tagit del av Swecos underlag inför Samråd avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Eftersom vi är en ideell förening har vi inte de utredningsresurser som Stockholms hamn och Nynäshamns kommun har. Men som boende i området har vi god lokalkännedom och ett långsiktigt perspektiv, som gör att vi inser vilka katastrofala följder en etablering av en storhamn i Norvik kommer att medföra.

Vi kräver därför att vidareplaneringen av hamnen omedelbart avbryts och att Nynäshamns kommun istället sätter igång och planerar för en alternativ användning av Norviksområdet som gagnar både kommuninvånarna, skärgårdsmiljön och det rörliga friluftslivet.

Framförallt bör detta vackra och attraktiva område omplaneras från att vara avsett för tung industri till ett område som lockar till sig boende, turister och småföretagare. Ett antal tidigare fiaskoprojekt i detta område visar att tung industri (som hamnverksamhet är exempel på) inte är lämplig att anlägga i ett känsligt skärgårdsområde som Norvik. Byggandet av en storhamn i Norvik mitt i Stockholms södra skärgård är också olaglig enligt Miljöbalken och går tvärs emot flera av de 16 nationella miljömålen. Aktuella erfarenheter och remissvaren på "Att hamna rätt" visar också att en storhamn som Norvik inte skapar särskilt många arbetstillfällen. Kommunen skulle få betydligt fler om man satsa på småföretag som båtvarv, äventyrscenters och andra servicenäringar som har anknytning till skärgården och det rörliga friluftslivet. Planeringen av Norvik som storhamn kostar många miljoner och blockerar en alternativ planering av Norviksområdet.

Enligt de planer som presenterats i förslaget till hamnstrategi för Stockholm "Att hamna rätt" ska Norvik bli 10 gånger större än den nuvarande hamnverksamheten i Stockholm. Av remissvaren framgår det klart att det inte finns underlag för denna väldiga expansion, inte ens om man tar en stor del av det gods som idag går till andra ostkusthamnar och till Göteborg. Enligt det underlag som vi har tagit del av ska utredarna även ta fram ett nollalternativ för Norvik. Här framgår det också klart av remissvaren på "Att hamna rätt" att om ingen hamn kommer till stånd i Norvik så kan de nuvarande 142 containerfartygen som anlöper Stockholms Hamn lätt överföras till befintliga hamnar i regionen.

Hela utgångspunkten för förslaget om en storhamn i Norvik är således bevisat grovt felaktig. Det kommer inte att bli en storhamn i Norvik, eftersom trafik- och godsunderlaget saknas och därmed förutsättningarna för lönsam drift. Det enda man kan åstadkomma är en förstörd miljö med ödsliga, kilometerlånga kajer och stora upplag av rostiga containrar

Varken i "Att hamna rätt" eller i det aktuella "samrådsunderlaget" finns det något om vilken samhällsnytta en storhamn i Norvik skulle medföra. Sanningen är att samhällsnyttan skulle bli negativ, eftersom transportarbetet till lands ökar och en alternativ, mer samhällsnyttig användning av Norviksområdet förhindras.

Vi anser inte att de handlingar som distribuerats inför mötet i Nynäshamn den 22 maj 2006 är ett samrådsunderlag. De presenterade handlingarna är mycket knapphändiga och ger inte den information och det underlag som krävs för att göra en strategisk miljöbedömning. Formuleringarna både i sammanfattningen och i själva PM:et är svävande och inte underbyggda med fakta. Här är ett exempel:

"Genom att utveckla verksamheten i Stockholm-Nynäshamn (d.v.s. Norvik) med ro-ro- och containerverksamhet förutses miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen."

Tvärtom visar utredningsunderlaget och remissinstanserna på en kraftigt ökad negativ miljöpåverkan inte bara i Norvik utan i hela regionen. Vi anser att etableringen av en storhamn som Norvik (för det är inte en utbyggnad utan en nybyggnad!) måste bygga på en nationell hamnstrategi. I Transportpropositionen påpekar regeringen att en statlig förhandlare bör tillsättas för att utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Denna nationella hamnstrategi måste vara klar innan beslut om nya stora hamnetableringar såsom Norvik tas. Stockholms hamn hävdar visserligen att man har ett "Mälardalsperspektiv". En genomläsning av remissvaren på Hamnvisionen "Att hamna rätt" visar att så inte är fallet. Många av Mälardalens kommuner och alla hamnar är kritiska till en etablering i Norvik.

Regionplanekontoret och Länsstyrelsen i Stockholm utreder hamnfrågan i regionen, den utredningen bör bli färdig innan processen går vidare.

Syftet med att göra en miljökonsekvensbedömning (MKB) är att i ett tidigt stadium i planeringen göra en samlad och övergripande bedömning av den tänkta verksamhetens effekter på människors hälsa, miljön och hushållningen av naturresurser. I den information som vi har fått står det emellertid att hamn i Norvik ska börja byggas 2008. Om så ska ske måste planeringen av hamnen idag befinna sig i ett slutskede. Både en MKB och en MB (Miljöbeskrivning) borde därför ha gjorts och presenterats för längesen!

Vi frågar oss också av vilka skäl de två tidigare tillståndsprövningarna avbrutits. Är det möjligen för att de visat att de inte klarar en strategisk miljöbedömning enligt Miljöbalken?

Fortfarande är många av de miljöutredningar som krävs inte klara. I "samrådsunderlaget" står det att de är "under framtagande". Bl.a. står det att en bullerutredning, en emissionsutredning, en naturmiljöutredning, en marinbiologisk utredning en utsläppsutredning, en utredning om olika alternativa reningsmetoder samt en riskanalys är "under framtagande". Detsamma gäller utredningar om konsekvenser och risker med transporterna i farled samt på väg och järnväg

som också är "under framtagande". Vi anser att alla dessa konsekvensutredningar borde vara klara och offentligt gjorda före samrådet. Men så är inte fallet.

Vidare anser vi att det är hög tid att göra en strategisk miljöbedömning (SMB) för att på ett strukturerat och metodiskt sätt få fram de miljömässiga konsekvenserna av att bygga en storhamn i Norvik och ge underlag för att ta fram alternativ till Norvik.

Både anläggandet och driften av en hamn av den storleken som Stockholms Hamn AB planerar i Norvik utsätter miljön både till lands och till sjöss för stora påfrestningar och förändringar.

I underlaget för Samrådet finns inga beräkningar av hur stora dessa påfrestningar och förändringar av miljön kommer att bli. I underlagets sammanfattning står det bara att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) grundar sig på ett stort antal utredningar avseende miljökonsekvenserna samt riskerna. Men dessa utredningar presenteras inte sedan i själva samrådsunderlaget. Vi anser att dessa utredningar och allt annat underlag till den miljökonsekvensbeskrivning "som är under framtagande" måste fram och vara föremål för samråd!

Här är våra synpunkter vad gäller olika delar av det underlag som nu presenterats:

Transporter

"Nynäshamn har ett fördelaktigt läge genom närheten till Stockholm och Mälardalsregionen" står det i underlaget. Det stämmer inte! Flera av remissinstanserna i ett tidigare samråd har påpekat de geografiska nackdelarna med en hamnetablering i Norvik med långa landtransporter. Norviks läge längst ner på en udde kräver, som vi ser det, på sikt en motorväg tvärs över Södertörn till E4:an (E4 syd). Andra hamnar, t.ex. Södertälje har betydligt närmare till lämplig infrastruktur i form av motorväg och järnvägsspår. Hamnens uppgift att endast 15% av godset beräknas gå per järnväg är alldeles för lite för att säkerställa hållbara transporter. Kapaciteten på nuvarande Nynäsbanan medger inte heller större andel. En utbyggnad till dubbelspår kostar 2 miljarder och finns inte med i Banverkets Framtidsplan. Vägverket hävdar vidare i sitt remissvar till Nynäshamns kommun att Norvikhamnen inte bör påbörjas förrän Väg 73 är färdigbyggd.

Lokaliseringen

I underlaget vill man påskina att Norvikudden ligger i så gott som i omedelbar anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB. Sanningen är att Norvik ligger mycket närmare orörd, värdefull skärgårdsnatur på bl. a. Himmelsö, Herrö och Yxlö. Det planerade hamnområdet gränsar inte alls till raffinaderiet, även om tyvärr naturen genom den åverkan som redan gjorts har skadats men med en alternativ användning av Norvik kan dessa sår i naturen åtgärdas.

Naturen

Två miljoner ton berg skall sprängas bort och 1 800 meter kajer anläggas. Hamnanläggningen kommer att ha en storskalighet som kommer att fördärva naturen och landskapet runt Norvik och förstöra skärgårdskaraktären i området totalt. Norviksområdet har en värdefull natur. Till stora delar domineras Norrviksudden av hällmarkstallskog med många gamla träd, som gagnar insektsfaunan. En skogsinventering som gjordes 2005 visar också att det finns viktiga nyckelbiotoper i området. Alhagens våtmark som ligger alldeles intill Norvik har också ett rikt fågelliv som också allvarligt kommer att störas av framtida hamn- och transportverksamhet.

Miljön

I underlaget står det att Stockholms Hamn AB *"ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete"*. Vidare står det att med en hamn i Norvik *"förutsätts miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen"*. Detta stämmer inte heller eftersom den miljöpåverkan, som långtradartrafiken från en storhamn i Norvik kommer alstra, vida överstiger dagens miljöpåverkan. De dagliga lastbilstransporterna från hamnen beräknas till ca 1000 per dag. De förekommer inte idag. De kan befaras rulla på väg 225 till största delen, till Södertälje och vidare västerut. En väg som absolut inte är avsedd för denna trafik.

Skärgårdsmiljön

Ett av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen som vi och kommande generationer ska efterleva lyder *"Hav i balans samt levande kust och skärgård i Stockholms län"*. Länsstyrelsen i Stockholms län har gjort den bedömningen att detta miljömål kommer att bli mycket svårt att nå. Stockholms skärgård och havsområden är en unik tillgång för länet med sina cirka 30 000 öar. Men Östersjön är ett hav som är hårt drabbat av miljöproblem och Stockholms skärgård är fortfarande landets mest övergödda kustområde. Även i den Kustplan som Nynäshamns kommun antagit tillsammans med Haninge kommun står det uttryckligen att skärgårdsnaturen måste bevaras I *"Samrådsunderlaget"* medger man också att *"Anläggandet av hamnen medför att områdets karaktär förändras"*. Vilka miljökonsekvenser förändringarna får redogör man däremot inte för.

Klimatmålet

Miljömålet Begränsad klimatpåverkan innebär att transporterna måste minska, inte öka. På lång sikt är det inte hållbart med ett konsumtionssamhälle där produktionen sker långt ifrån konsumenten. Koldioxidhalt och kommande bränslebrist är faktorer som påverkas.

Biologisk mångfald

Eftersom MKB saknas, finns heller inte de av Hamnen utlovade inventeringarna av svampar och insekter tillgängliga förrän i höst. Dessa inventeringar måste finnas innan man kan gå vidare i processen.

Luftföroreningar

Transporterna till och från hamnen kommer att medföra ett ökat transportarbete enligt *"Samrådsunderlaget"* med ökade luftföroreningar till följd. Hur stora dessa kommer att bli vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte. Erfarenheter från andra hamnar visar dock att fartygen när de ligger i hamnen hela tiden måste ha sina dieselmotorer igång för att klara elförsörjningen ombord. Lastning och lossning av fartygen görs av kranar och truckar. Transporterna till och från hamnen kommer vidare till största del ske med långtradarare. Både fartygen, arbetsmaskinerna i hamnen och långtradararna alstrar avsevärda utsläpp av bl. a. kolväten, svaveloxider, koldioxid och partiklar.

Vattenföroreningar

Alla vikar norr om Norvik är viktiga lekplatser för stora mängder fisk bl.a. sik och strömming. Enligt *"Samrådsunderlaget"* ska vattnen runt Norvik muddras. Väldiga krossmassor kommer även att användas som utfyllnad runt det tilltänkta hamnområdet. Detta kommer att förstöra bottenarna för all framtid och försämra vattenkvaliteten betydligt.

Buller

Det ökade transportarbetet medför även ökat buller enligt "Samrådsunderlaget". Hur stora bullerökningarna blir och hur långt de sträcker vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte. En bullerutredning måste ingå i samrådshandlingarna! Sanningen är att en av de mest påtagliga miljöeffekterna som uppstår direkt eller indirekt av hamnverksamhet är buller. Buller kommer att uppstå både när hamnen byggs och när storhamnen sedan är i drift kommer både verksamheten i hamnen och transporterna till och från den att lägga en tung bullermatta över den nordöstra delen av Nynäshamns kommun och södra delen av Stockholms skärgård.

Riksintressen

Enligt "Samrådsunderlaget" finns inga utpekade regionala och kommunala intressen för naturmiljö, kulturmiljö eller friluftsliv. Detta stämmer inte! Hela den yttre skärgården i Stockholms län är av riksintresse för naturvården och stora delar av den yttre skärgården i Nynäshamns kommun är av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Att själva Norviksområdet inte längre gör det, beror på alla de bergsmassor som dumpats där. I generationer har människor på öarna runtom kring använt Norvik, dess vatten och stränder för bad, rekreation och fiske. En stor hamnanläggning kommer också att allvarligt påverka vattnet och stränderna runt de kringliggande öarna.

För hela området gäller också att det är av riksintresse för högexploaterad kust, vilket innebär att området ingår i kust- och skärgårdsområde som är av riksintresse enligt 4 kap. 4§ miljöbalken. Riksintresset innebär att särskild hänsyn ska tas till turismens och friluftslivets intressen vid tillåtlighetsprövningar av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön! Hur detta ska ske runt Norvik står det ingenting om i "Samrådsunderlaget"!

Norviksområdet har också ett stort kulturhistoriskt intresse. I Norviksområdet finns tre kulturhistoriskt intressanta/värdefulla torp med bl a ett av Nynäshamns äldsta hus. Sydväst om Norvik finns vidare en stenåldersboplatz och på 1600-talet var bl.a. stora delar av den svenska örlogsflottan vintertid förlagd till Norvik och omgivande fjärdar. En marinarkeologisk undersökning (liknande den som nyligen gjorts i Riddarfjärden inför byggandet av Citytunneln) måste därför snarast göras.

Vår slutsats är att vidareplaneringen av hamnen i Norvik omedelbart måste avbrytas och att Nynäshamns kommun istället måste sätta igång och planerar för en alternativ användning av Norviksområdet som gagnar både kommuninvånarna, skärgårdsmiljön, det rörliga friluftslivet och företagsamheten i Nynäshamn.

INTRESSEFÖRENINGEN FÖR NATURENS BEVARANDE I NYNÄSHAMN

*Gunnel Hamilton
Himmelsö gård
14891 Ösmå*

Nynäshamn den 7 juni 2006

Till
Stockholms Hamn AB
Nynäshamns kommun
Länsstyrelsen i Stockholm

Yttrande över hamn samt drift av hamnverksamhet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Intresseföreningen för Naturens bevarande i Nynäshamn har tagit del av Swecos underlag inför Samråd avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Eftersom vi är en ideell förening har vi inte de utredningsresurser som Stockholms hamn och Nynäshamns kommun har. Men som boende i området har vi har god lokalkännedom och ett långsiktigt perspektiv, som gör att vi inser vilka katastrofala följder en etablering av en storhamn i Norvik kommer att medföra.

Vi kräver därför att vidareplaneringen av hamnen omedelbart avbryts och att Nynäshamns kommun istället sätter igång och planerar för en alternativ användning av Norviksområdet som gagnar både kommuninvånarna, skärgårdsmiljön och det rörliga friluftslivet.

Framförallt bör detta vackra och attraktiva område omplaneras från att vara avsett för tung industri till ett område som lockar till sig boende, turister och småföretagare. Ett antal tidigare fiaskoprojekt i detta område visar att tung industri (som hamnverksamhet är exempel på) inte är lämplig att anlägga i ett känsligt skärgårdsområde som Norvik. Byggandet av en storhamn i Norvik mitt i Stockholms södra skärgård är också olaglig enligt Miljöbalken och går tvärs emot flera av de 16 nationella miljömålen. Aktuella erfarenheter och remissvaren på "Att hamna rätt" visar också att en storhamn som Norvik inte skapar särskilt många arbetstillfällen. Kommunen skulle få betydligt fler om man satsa på småföretag som båtvarv, äventyrscenters och andra servicenärningar som har anknytning till skärgården och det rörliga friluftslivet. Planeringen av Norvik som storhamn kostar många miljoner och blockerar en alternativ planering av Norviksområdet.

Enligt de planer som presenterats i förslaget till hamnstrategi för Stockholm "Att hamna rätt" ska Norvik bli 10 gånger större än den nuvarande hamnverksamheten i Stockholm. Av remissvaren framgår det klart att det inte finns underlag för denna väldiga expansion, inte ens om man tar en stor del av det gods som idag går till andra ostkusthamnar och till Göteborg. Enligt det underlag som vi har tagit del av ska utredarna även ta fram ett nollalternativ för Norvik. Här framgår det också klart av remissvaren på "Att hamna rätt" att om ingen hamn kommer till stånd i Norvik så kan de nuvarande 142 containerfartygen som anlöper Stockholms Hamn lätt överföras till befintliga hamnar i regionen.

Hela utgångspunkten för förslaget om en storhamn i Norvik är således bevisat grovt felaktig. Det kommer inte att bli en storhamn i Norvik, eftersom trafik- och godsunderlaget saknas och därmed förutsättningarna för lönsam drift. Det enda man kan åstadkomma är en förstörd miljö med ödsliga, kilometerlånga kajer och stora upplag av rostiga containrar

Varken i "Att hamna rätt" eller i det aktuella "samrådsunderlaget" finns det något om vilken samhällsnytta en storhamn i Norvik skulle medföra. Sanningen är att samhällsnyttan skulle bli negativ, eftersom transportarbetet till lands ökar och en alternativ, mer samhällsnyttig användning av Norviksområdet förhindras.

Vi anser inte att de handlingar som distribuerats inför mötet i Nynäshamn den 22 maj 2006 är ett samrådsunderlag. De presenterade handlingarna är mycket knapphändiga och ger inte den information och det underlag som krävs för att göra en strategisk miljöbedömning. Formuleringarna både i sammanfattningen och i själva PM:et är svävande och inte underbyggda med fakta. Här är ett exempel:

"Genom att utveckla verksamheten i Stockholm-Nynäshamn (d.v.s. Norvik) med ro-ro- och containerverksamhet förutses miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen."

Tvärtom visar utredningsunderlaget och remissinstanserna på en kraftigt ökad negativ miljöpåverkan inte bara i Norvik utan i hela regionen. Vi anser att etableringen av en storhamn som Norvik (för det är inte en utbyggnad utan en nybyggnad!) måste bygga på en nationell hamnstrategi. I Transportpropositionen påpekar regeringen att en statlig förhandlare bör tillsättas för att utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Denna nationella hamnstrategi måste vara klar innan beslut om nya stora hamnetableringar såsom Norvik tas. Stockholms hamn hävdar visserligen att man har ett "Mälardalsperspektiv". En genomläsning av remissvaren på Hamnvisionen "Att hamna rätt" visar att så inte är fallet. Många av Mälardalens kommuner och alla hamnar är kritiska till en etablering i Norvik.

Regionplanekontoret och Länsstyrelsen i Stockholm utreder hamnfrågan i regionen, den utredningen bör bli färdig innan processen går vidare.

Syftet med att göra en miljökonsekvensbedömning (MKB) är att i ett tidigt stadium i planeringen göra en samlad och övergripande bedömning av den tänkta verksamhetens effekter på människors hälsa, miljön och hushållningen av naturresurser. I den information som vi har fått står det emellertid att hamn i Norvik ska börja byggas 2008. Om så ska ske måste planeringen av hamnen idag befinna sig i ett slutskede. Både en MKB och en MB (Miljöbeskrivning) borde därför ha gjorts och presenterats för längesen!

Vi frågar oss också av vilka skäl de två tidigare tillståndsprövningarna avbrutits. Är det möjligen för att de visat att de inte klarar en strategisk miljöbedömning enligt Miljöbalken?

Fortfarande är många av de miljöutredningar som krävs inte klara. I "samrådsunderlaget" står det att de är "under framtagande". Bl.a. står det att en bullerutredning, en emissionsutredning, en naturmiljöutredning, en marinbiologisk utredning en utsläppsutredning, en utredning om olika alternativa reningsmetoder samt en riskanalys är "under framtagande". Detsamma gäller utredningar om konsekvenser och risker med transporterna i farled samt på väg och järnväg som också är "under framtagande". Vi anser att alla dessa konsekvensutredningar borde vara klara och offentliggjorda före samrådet. Men så är inte fallet.

Vidare anser vi att det är hög tid att göra en strategisk miljöbedömning (SMB) för att på ett strukturerat och metodiskt sätt få fram de miljömässiga konsekvenserna av att bygga en storhamn i Norvik och ge underlag för att ta fram alternativ till Norvik.

Både anläggandet och driften av en hamn av den storleken som Stockholms Hamn AB planerar i Norvik utsätter miljön både till lands och till sjöss för stora påfrestningar och förändringar.

I underlaget för Samrådet finns inga beräkningar av hur stora dessa påfrestningar och förändringar av miljön kommer att bli. I underlagets sammanfattning står det bara att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) grundar sig på ett stort antal utredningar avseende miljökonsekvenserna samt riskerna. Men dessa utredningar presenteras inte sedan i själva samrådsunderlaget. Vi anser att dessa utredningar och allt annat underlag till den miljökonsekvensbeskrivning "som är under framtagande" måste fram och vara föremål för samråd!

Här är våra synpunkter vad gäller olika delar av det underlag som nu presenterats:

Transporter

"Nynäshamn har ett fördelaktigt läge genom närheten till Stockholm och Mälardalsregionen" står det i underlaget. Det stämmer inte! Flera av remissinstanserna i ett tidigare samråd har påpekat de geografiska nackdelarna med en hamnetablering i Norvik med långa landtransporter. Norviks läge längst ner på en udde kräver, som vi ser det, på sikt en motorväg tvärs över Södertörn till E4:an (E4 syd). Andra hamnar, t.ex. Södertälje har betydligt närmare till lämplig infrastruktur i form av motorväg och järnvägsspår. Hamnens uppgift att endast 15% av godset beräknas gå per järnväg är alldeles för lite för att säkerställa hållbara transporter. Kapaciteten på nuvarande Nynäsbanan medger inte heller större andel. En utbyggnad till dubbelspår kostar 2 miljarder och finns inte med i Banverkets Framtidsplan. Vägverket hävdar vidare i sitt remissvar till Nynäshamns kommun att Norvikhamnen inte bör påbörjas förrän Väg 73 är färdigbyggd.

Lokaliseringen

I underlaget vill man påskina att Norvikudden ligger i så gott som i omedelbar anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB. Sanningen är att Norvik ligger mycket närmare orörd, värdefull skärgårdsnatur på bl. a. Himmelsö, Herrö och Yxlö. Det planerade hamnområdet gränsar inte alls till raffinaderiet, även om tyvärr naturen genom den åverkan som redan gjorts har skadats men med en alternativ användning av Norvik kan dessa sår i naturen åtgärdas.

Naturen

Två miljoner ton berg skall sprängas bort och 1 800 meter kajer anläggas. Hamnanläggningen kommer att ha en storskalighet som kommer att fördärva naturen och landskapet runt Norvik och förstöra skärgårdsskarakteren i området totalt. Norviksområdet har en värdefull natur. Till stora delar domineras Norrviksudden av hällmarkstallskog med många gamla träd, som gagnar insektsfaunan. En skogsinventering som gjordes 2005 visar också att det finns viktiga nyckelbiotoper i området. Alhagens våtmark som ligger alldeles intill Norvik har också ett rikt fågelliv som också allvarligt kommer att störas av framtida hamn- och transportverksamhet.

Miljön

I underlaget står det att Stockholms Hamn AB *"ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete"*. Vidare står det att med en hamn i Norvik *"förutsätts miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen"*. Detta stämmer inte heller eftersom den miljöpåverkan, som långtradartrafiken från en storhamn i Norvik kommer alstra, vida överstiger dagens miljöpåverkan. De dagliga lastbilstransporterna från hamnen beräknas till ca 1000 per dag. De förekommer inte idag. De kan befaras rulla på väg 225 till största delen, till Södertälje och vidare västerut. En väg som absolut inte är avsedd för denna trafik.

Skärgårdsmiljön

Ett av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen som vi och kommande generationer ska efterleva lyder *"Hav i balans samt levande kust och skärgård i Stockholms län"*. Länsstyrelsen i Stockholms län har gjort den bedömningen att detta miljömål kommer att bli mycket svårt att nå. Stockholms skärgård och havsområden är en unik tillgång för länet med sina cirka 30 000 öar. Men Östersjön är ett hav som är hårt drabbat av miljöproblem och Stockholms skärgård är fortfarande landets mest övergödda kustområde. Även i den Kustplan som Nynäshamns kommun antagit tillsammans med Haninge kommun står det uttryckligen att skärgårdsnaturen måste bevaras. I *"Samrådsunderlaget"* medger man också att *"Anläggandet av hamnen medför att områdets karaktär förändras"*. Vilka miljökonsekvenser förändringarna får redogör man däremot inte för.

Klimatmålet

Miljömålet Begränsad klimatpåverkan innebär att transporterna måste minska, inte öka. På lång sikt är det inte hållbart med ett konsumtionssamhälle där produktionen sker långt ifrån konsumenten. Koldioxidhalt och kommande bränslebrist är faktorer som påverkas.

Biologisk mångfald

Eftersom MKB saknas, finns heller inte de av Hamnen utlovade inventeringarna av svampar och insekter tillgängliga förrän i höst. Dessa inventeringar måste finnas innan man kan gå vidare i processen.

Luftföroreningar

Transporterna till och från hamnen kommer att medföra ett ökat transportarbete enligt *"Samrådsunderlaget"* med ökade luftföroreningar till följd. Hur stora dessa kommer att bli vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte. Erfarenheter från andra hamnar visar dock att fartygen när de ligger i hamnen hela tiden måste ha sina dieselmotorer igång för att klara elförsörjningen ombord. Lastning och lossning av fartygen görs av kranar och truckar. Transporterna till och från hamnen kommer vidare till största del ske med långtradarare. Både fartygen, arbetsmaskinerna i hamnen och långtradararna alstrar avsevärda utsläpp av bl. a. kolväten, svaveloxider, koldioxid och partiklar.

Vattenföroreningar

Alla vikar norr om Norvik är viktiga lekplatser för stora mängder fisk bl.a. sik och strömning. Enligt *"Samrådsunderlaget"* ska vattnen runt Norvik muddras. Våldiga krossmassor kommer även att användas som utfyllnad runt det tilltänkta hamnområdet. Detta kommer att förstöra bottenarna för all framtid och försämma vattenkvaliteten betydligt.

Buller

Det ökade transportarbetet medför även ökat buller enligt *"Samrådsunderlaget"*. Hur stora bullerökningarna blir och hur långt de sträcker vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte.

En bullerutredning måste ingå i samrådshandlingarna! Sanningen är att en av de mest påtagliga miljöeffekterna som uppstår direkt eller indirekt av hamnverksamhet är buller. Buller kommer att uppstå både när hamnen byggs och när storhamnen sedan är i drift kommer både verksamheten i hamnen och transporterna till och från den att lägga en tung bullermatta över den nordöstra delen av Nynäshamns kommun och södra delen av Stockholms skärgård.

Riksintressen

Enligt "Samrådsunderlaget" finns inga utpekade regionala och kommunala intressen för naturmiljö, kulturmiljö eller friluftsliv. Detta stämmer inte! Hela den yttre skärgården i Stockholms län är av riksintresse för naturvården och stora delar av den yttre skärgården i Nynäshamns kommun är av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Att själva Norviksområdet inte längre gör det, beror på alla de bergsmassor som dumpats där. I generationer har människor på öarna runt om kring använt Norvik, dess vatten och stränder för bad, rekreation och fiske. En stor hamnanläggning kommer också att allvarligt påverka vattnet och stränderna runt de kringliggande öarna.

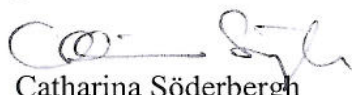
För hela området gäller också att det är av riksintresse för högexploaterad kust, vilket innebär att området ingår i kust- och skärgårdsområde som är av riksintresse enligt 4 kap. 4§ miljöbalken. Riksintresset innebär att särskild hänsyn ska tas till turismens och friluftslivets intressen vid tillåtlighetsprövningar av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön! Hur detta ska ske runt Norvik står det ingenting om i "Samrådsunderlaget"!

Norviksområdet har också ett stort kulturhistoriskt intresse. I Norviksområdet finns tre kulturhistoriskt intressanta/värdefulla torp med bl a ett av Nynäshamns äldsta hus. Sydväst om Norvik finns vidare en stenåldersboplats och på 1600-talet var bl.a. stora delar av den svenska örlogsflottan vintertid förlagd till Norvik och omgivande fjärdar. En marinarkeologisk undersökning (liknande den som nyligen gjorts i Riddarfjärden inför byggandet av Citytunneln) måste därför snarast göras.

Vår slutsats är att vidareplaneringen av hamnen i Norvik omedelbart måste avbrytas och att Nynäshamns kommun istället måste sätta igång och planerar för en alternativ användning av Norviksområdet som gagnar både kommuninvånarna, skärgårdsmiljön, det rörliga friluftslivet och företagsamheten i Nynäshamn.

INTRESSEFÖRENINGEN FÖR NATURENS BEVARANDE I NYNÄSHAMN

genom



Catharina Söderbergh
Norra Skeppsholmen
148 91 Ösmo

Nynäshamn den 7 juni 2006

Till
Stockholms Hamn AB
Att: SWECO VIAK AB
Jenny Svärd
Box 34044
100 26 Stockholm

Yttrande över hamn samt drift av hamnverksamhet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Intresseföreningen för Naturens bevarande i Nynäshamn har tagit del av Swecos underlag inför Samråd avseende utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Eftersom vi är en ideell förening har vi inte de utredningsresurser som Stockholms hamn och Nynäshamns kommun har. Men som boende i området har vi har god lokalkännedom och ett långsiktigt perspektiv, som gör att vi inser vilka katastrofala följder en etablering av en storhamn i Norvik kommer att medföra.

Vi kräver därför att vidareplaneringen av hamnen omedelbart avbryts och att Nynäshamns kommun istället sätter igång och planerar för en alternativ användning av Norviksområdet som gagnar både kommuninvånarna, skärgårdsmiljön och det rörliga friluftslivet.

Framförallt bör detta vackra och attraktiva område omplaneras från att vara avsett för tung industri till ett område som lockar till sig boende, turister och småföretagare. Ett antal tidigare fiaskoprojekt i detta område visar att tung industri (som hamnverksamhet är exempel på) inte är lämplig att anlägga i ett känsligt skärgårdsområde som Norvik. Byggandet av en storhamn i Norvik mitt i Stockholms södra skärgård är också olaglig enligt Miljöbalken och går tvärs emot flera av de 16 nationella miljömålen. Aktuella erfarenheter och remissvaren på "Att hamna rätt" visar också att en storhamn som Norvik inte skapar särskilt många arbetstillfällen. Kommunen skulle få betydligt fler om man satsa på småföretag som båtvarv, äventyrscenters och andra servicenäringar som har anknytning till skärgården och det rörliga friluftslivet. Planeringen av Norvik som storhamn kostar många miljoner och blockerar en alternativ planering av Norviksområdet.

Enligt de planer som presenterats i förslaget till hamnstrategi för Stockholm "Att hamna rätt" ska Norvik bli 10 gånger större än den nuvarande hamnverksamheten i Stockholm. Av remissvaren framgår det klart att det inte finns underlag för denna väldiga expansion, inte ens om man tar en stor del av det gods som idag går till andra ostkusthamnar och till Göteborg. Enligt det underlag som vi har tagit del av ska utredarna även ta fram ett nollalternativ för Norvik. Här framgår det också klart av remissvaren på "Att hamna rätt" att om ingen hamn kommer till stånd i Norvik så kan de nuvarande 142 containerfartygen som anlöper Stockholms Hamn lätt överföras till befintliga hamnar i regionen.

Hela utgångspunkten för förslaget om en storhamn i Norvik är således bevisat grovt felaktig. Det kommer inte att bli en storhamn i Norvik, eftersom trafik- och godsunderlaget saknas och därmed förutsättningarna för lönsam drift. Det enda man kan åstadkomma är en förstörd miljö med ödsliga, kilometerlånga kajer och stora upplag av rostiga containrar

Varken i "Att hamna rätt" eller i det aktuella "samrådsunderlaget" finns det något om vilken samhällsnytta en storhamn i Norvik skulle medföra. Sanningen är att samhällsnyttan skulle bli negativ, eftersom transportarbetet till lands ökar och en alternativ, mer samhällsnyttig användning av Norviksområdet förhindras.

Vi anser inte att de handlingar som distribuerats inför mötet i Nynäshamn den 22 maj 2006 är ett samrådsunderlag. De presenterade handlingarna är mycket knapphändiga och ger inte den information och det underlag som krävs för att göra en strategisk miljöbedömning. Formuleringarna både i sammanfattningen och i själva PM:et är svävande och inte underbyggda med fakta. Här är ett exempel:

"Genom att utveckla verksamheten i Stockholm-Nynäshamn (d.v.s. Norvik) med ro-ro- och containerverksamhet förutses miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen."

Tvärtom visar utredningsunderlaget och remissinstanserna på en kraftigt ökad negativ miljöpåverkan inte bara i Norvik utan i hela regionen. Vi anser att etableringen av en storhamn som Norvik (för det är inte en utbyggnad utan en nybyggnad!) måste bygga på en nationell hamnstrategi. I Transportpropositionen påpekar regeringen att en statlig förhandlare bör tillsättas för att utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Denna nationella hamnstrategi måste vara klar innan beslut om nya stora hamnetableringar såsom Norvik tas. Stockholms hamn hävdar visserligen att man har ett "Mälardalsperspektiv". En genomläsning av remissvaren på Hamnvisionen "Att hamna rätt" visar att så inte är fallet. Många av Mälardalens kommuner och alla hamnar är kritiska till en etablering i Norvik.

Regionplanekontoret och Länsstyrelsen i Stockholm utreder hamnfrågan i regionen, den utredningen bör bli färdig innan processen går vidare.

Syftet med att göra en miljökonsekvensbedömning (MKB) är att i ett tidigt stadium i planeringen göra en samlad och övergripande bedömning av den tänkta verksamhetens effekter på människors hälsa, miljön och hushållningen av naturresurser. I den information som vi har fått står det emellertid att hamn i Norvik ska börja byggas 2008. Om så ska ske måste planeringen av hamnen idag befinna sig i ett slutskede. Både en MKB och en MB (Miljöbeskrivning) borde därför ha gjorts och presenterats för längesen!

Vi frågar oss också av vilka skäl de två tidigare tillståndsprövningarna avbrutits. Är det möjligen för att de visat att de inte klarar en strategisk miljöbedömning enligt Miljöbalken?

Fortfarande är många av de miljöutredningar som krävs inte klara. I "samrådsunderlaget" står det att de är "under framtagande". Bl.a. står det att en bullerutredning, en emissionsutredning, en naturmiljöutredning, en marinbiologisk utredning en utsläppsutredning, en utredning om olika alternativa reningsmetoder samt en riskanalys är "under framtagande". Detsamma gäller utredningar om konsekvenser och risker med transporterna i farled samt på väg och järnväg

som också är ”under framtagande”. Vi anser att alla dessa konsekvensutredningar borde vara klara och offentliggjorda före samrådet. Men så är inte fallet.

Vidare anser vi att det är hög tid att göra en strategisk miljöbedömning (SMB) för att på ett strukturerat och metodiskt sätt få fram de miljömässiga konsekvenserna av att bygga en storhamn i Norvik och ge underlag för att ta fram alternativ till Norvik.

Både anläggandet och driften av en hamn av den storleken som Stockholms Hamn AB planerar i Norvik utsätter miljön både till lands och till sjöss för stora påfrestningar och förändringar.

I underlaget för Samrådet finns inga beräkningar av hur stora dessa påfrestningar och förändringar av miljön kommer att bli. I underlagets sammanfattning står det bara att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) grundar sig på ett stort antal utredningar avseende miljökonsekvenserna samt riskerna. Men dessa utredningar presenteras inte sedan i själva samrådsunderlaget. Vi anser att dessa utredningar och allt annat underlag till den miljökonsekvensbeskrivning ”som är under framtagande” måste fram och vara föremål för samråd!

Här är våra synpunkter vad gäller olika delar av det underlag som nu presenterats:

Transporter

”Nynäshamn har ett fördelaktigt läge genom närheten till Stockholm och Mälardalsregionen” står det i underlaget. Det stämmer inte! Flera av remissinstanserna i ett tidigare samråd har påpekat de geografiska nackdelarna med en hamnetablering i Norvik med långa landtransporter. Norviks läge längst ner på en udde kräver, som vi ser det, på sikt en motorväg tvärs över Södertörn till E4:an (E4 syd). Andra hamnar, t.ex. Södertälje har betydligt närmare till lämplig infrastruktur i form av motorväg och järnvägsspår. Hamnens uppgift att endast 15% av godset beräknas gå per järnväg är alldeles för lite för att säkerställa hållbara transporter. Kapaciteten på nuvarande Nynäsbanan medger inte heller större andel. En utbyggnad till dubbelspår kostar 2 miljarder och finns inte med i Banverkets Framtidsplan. Vägverket hävdar vidare i sitt remissvar till Nynäshamns kommun att Norvikhamnen inte bör påbörjas förrän Väg 73 är färdigbyggd.

Lokaliseringen

I underlaget vill man påskina att Norvikudden ligger i så gott som i omedelbar anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB. Sanningen är att Norvik ligger mycket närmare orörd, värdefull skärgårdsnatur på bl. a. Himmelsö, Herrö och Yxlö. Det planerade hamnområdet gränsar inte alls till raffinaderiet, även om tyvärr naturen genom den åverkan som redan gjorts har skadats men med en alternativ användning av Norvik kan dessa sår i naturen åtgärdas.

Naturen

Två miljoner ton berg skall sprängas bort och 1 800 meter kajer anläggas. Hamnanläggningen kommer att ha en storskalighet som kommer att fördärva naturen och landskapet runt Norvik och förstöra skärgårdsskarakten i området totalt. Norviksområdet har en värdefull natur. Till stora delar domineras Norrviksudden av hällmarkstallskog med många gamla träd, som gagnar insektsfaunan. En skogsinventering som gjordes 2005 visar också att det finns viktiga nyckelbiotoper i området. Alhagens våtmark som ligger alldeles intill Norvik har också ett rikt fågelliv som också allvarligt kommer att störas av framtida hamn- och transportverksamhet.

Miljön

I underlaget står det att Stockholms Hamn AB *"ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete"*. Vidare står det att med en hamn i Norvik *"förutsätts miljöpåverkan från transporter kunna minska med gods till Stockholmsregionen"*. Detta stämmer inte heller eftersom den miljöpåverkan, som långtradartrafiken från en storhamn i Norvik kommer alstra, vida överstiger dagens miljöpåverkan. De dagliga lastbilstransporterna från hamnen beräknas till ca 1000 per dag. De förekommer inte idag. De kan befaras rulla på väg 225 till största delen, till Södertälje och vidare västerut. En väg som absolut inte är avsedd för denna trafik.

Skärgårdsmiljön

Ett av de 16 nationella miljökvalitetsmålen som vi och kommande generationer ska efterleva lyder "Hav i balans samt levande kust och skärgård i Stockholms län". Länsstyrelsen i Stockholms län har gjort den bedömningen att detta miljömål kommer att bli mycket svårt att nå. Stockholms skärgård och havsområden är en unik tillgång för länet med sina cirka 30 000 öar. Men Östersjön är ett hav som är hårt drabbat av miljöproblem och Stockholms skärgård är fortfarande landets mest övergödda kustområde. Även i den Kustplan som Nynäshamns kommun antagit tillsammans med Haninge kommun står det uttryckligen att skärgårdsnaturen måste bevaras I "Samrådsunderlaget" medger man också att *"Anläggandet av hamnen medför att områdets karaktär förändras"*. Vilka miljökonsekvenser förändringarna får redogör man däremot inte för.

Klimatmålet

Miljömålet Begränsad klimatpåverkan innebär att transporterna måste minska, inte öka. På lång sikt är det inte hållbart med ett konsumtionssamhälle där produktionen sker långt ifrån konsumenten. Koldioxidhalt och kommande bränslebrist är faktorer som påverkas.

Biologisk mångfald

Eftersom MKB saknas, finns heller inte de av Hamnen utlovade inventeringarna av svampar och insekter tillgängliga förrän i höst. Dessa inventeringar måste finnas innan man kan gå vidare i processen.

Luftföroreningar

Transporterna till och från hamnen kommer att medföra ett ökat transportarbete enligt "Samrådsunderlaget" med ökade luftföroreningar till följd. Hur stora dessa kommer att bli vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte. Erfarenheter från andra hamnar visar dock att fartygen när de ligger i hamnen hela tiden måste ha sina dieselmotorer igång för att klara elförsörjningen ombord. Lastning och lossning av fartygen görs av kranar och truckar. Transporterna till och från hamnen kommer vidare till största del ske med långtradare. Både fartygen, arbetsmaskinerna i hamnen och långtradarna alstrar avsevärda utsläpp av bl. a. kolväten, svaveloxider, koldioxid och partiklar.

Vattenföroreningar

Alla vikar norr om Norvik är viktiga lekplatser för stora mängder fisk bl.a. sik och strömning. Enligt "Samrådsunderlaget" ska vattnen runt Norvik muddras. Väldiga krossmassor kommer även att användas som utfyllnad runt det tilltänkta hamnområdet. Detta kommer att förstöra bottenarna för all framtid och försämra vattenkvaliteten betydligt.

Buller

Det ökade transportarbetet medför även ökat buller enligt "Samrådsunderlaget". Hur stora bullerökningarna blir och hur långt de sträcker vid olika utbyggnadsnivåer anges dock inte. En bullerutredning måste ingå i samrådshandlingarna! Sanningen är att en av de mest påtagliga miljöeffekterna som uppstår direkt eller indirekt av hamnverksamhet är buller. Buller kommer att uppstå både när hamnen byggs och när storhamnen sedan är i drift kommer både verksamheten i hamnen och transporterna till och från den att lägga en tung bullermatta över den nordöstra delen av Nynäshamns kommun och södra delen av Stockholms skärgård.

Riksintressen

Enligt "Samrådsunderlaget" finns inga utpekade regionala och kommunala intressen för naturmiljö, kulturmiljö eller friluftsliv. Detta stämmer inte! Hela den yttre skärgården i Stockholms län är av riksintresse för naturvården och stora delar av den yttre skärgården i Nynäshamns kommun är av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Att själva Norviksområdet inte längre gör det, beror på alla de bergsmassor som dumpats där. I generationer har människor på öarna runt om kring använt Norvik, dess vatten och stränder för bad, rekreation och fiske. En stor hamnanläggning kommer också att allvarligt påverka vattnet och stränderna runt de kringliggande öarna.

För hela området gäller också att det är av riksintresse för högexploaterad kust, vilket innebär att området ingår i kust- och skärgårdsområde som är av riksintresse enligt 4 kap. 4§ miljöbalken. Riksintresset innebär att särskild hänsyn ska tas till turismens och friluftslivets intressen vid tillåtlighetsprövningar av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön! Hur detta ska ske runt Norvik står det ingenting om i "Samrådsunderlaget"!

Norviksområdet har också ett stort kulturhistoriskt intresse. I Norviksområdet finns tre kulturhistoriskt intressanta/värdefulla torp med bl a ett av Nynäshamns äldsta hus. Sydväst om Norvik finns vidare en stenåldersboplats och på 1600-talet var bl.a. stora delar av den svenska örlogsflottan vintertid förlagd till Norvik och omgivande fjärdar. En marinarkeologisk undersökning (liknande den som nyligen gjorts i Riddarfjärden inför byggandet av Citytunneln) måste därför snarast göras.

Vår slutsats är att vidareplaneringen av hamnen i Norvik omedelbart måste avbrytas och att Nynäshamns kommun istället måste sätta igång och planerar för en alternativ användning av Norviksområdet som gagnar både kommuninvånarna, skärgårdsmiljön, det rörliga friluftslivet och företagsamheten i Nynäshamn.

INTRESSEFÖRENINGEN FÖR NATURENS BEVARANDE I NYNÄSHAMN

Olga Wallenberg



SWEKO VIAK
Att Jenny Svärd
Box 34044

100 26 STOCKHOLM

Synpunkter på Stockholms Hamn AB:s avsikt att anlägga hamn på Norvikudden i Nynäshamn.

Bakgrundsmaterialet till våra synpunkter är Sweco Viak:s "Underlag inför samråd" samt vår närvaro på samrådet 22:a maj i Nynäshamn och tidigare erfarenheter av liknande frågor.

Container- och RoRo-trafik.

År 2010 när första etappen av hamnen beräknas tas i bruk räknar man med att 100 000 RoRo-enheter (lastbilar med eller utan släpvagnar) samt 100 000 TEU (containerenheter, varje container-enhet räknas som 6 meter) passerar hamnen. Sammanlagt c:a 130 000 till 150 000 lastbilar med släpvagn eller containrar beroende på hur många eller hur långa containrarna är. Det finns containrar i 6, 9, 12, och 13,7 meters längder. SWEKO VIAK uppskattar att detta ger c:a 130 000 lastbilstransporter per år.

År 2015 räknar man med att det blir 200 000 RoRo-enheter och 300 000 TEU. Med samma förhållande mellan enheter och lastbilar som år 2020 uppskattar vi att 500 000 enheter ger 333 000 lastbils-transporter. SWEKO VIAK anger ingen siffra för 2015.

År 2020 räknar man med att det blir 300 000 RoRo-enheter och 500 000 TEU. Av dessa 500 000 TEU är 200 000 sjötransit som bara omlastas i hamnen för andra destinationer. SWEKO VIAK uppskattar att detta ger c:a 400 000 lastbilstransporter.

Det framgår ingenstans om dessa lastbilar räknas som enkelriktad trafik eller dubbelriktad. Dvs när de lastat av på sin destinationsort, kör de tillbaka till Nynäshamn med en tom container/släpvagn? Räknas detta som en lastbil eller två? Skall år 2010 räknas som 260 000 st (130 000 + 130 000)? Skall övriga års lastbilstransporter fördubblas?

På samrådsmötet framkom det att c:a 75% av trafiken räknas gå väg 73/259 och resterande 25% på väg 225. Motsatt uppfattning hade den Nynäsbo som hävdade att han räknat lastbilar vid Ösmo-rondellen och funnit att i verkligheten valde 75% av lastbilarna idag väg 225 och resten väg 73/259.

Vi fick också veta att man intervjuat de chaufförer som idag kommer från alla olika länder och på deras hemspråk frågat vilken slutdestination de hade för sin last. Med stöd av denna information kunde man sedan påstå att 75% kommer att ta väg 73/259 och resten väg 225. En mer adekvat frågeställning hade varit **om man också frågat efter vilken väg chauffören tänkte köra!**

Enligt Vägverkets trafikmätningar år 2005 passerade 390 lastbilar Vårsta på väg 225. Detta är ett **dygnsmedeltal på årets alla dagar**. År 2001 var samma siffra 240 lastbilar. 390 lastbilar/dygn ger per år **lågt räknat** c:a 142 000 lastbilar med dagens trafik, **innan** Norvikhamnen har blivit byggd.

Länsstyrelsen har nyligen gett tillstånd till öppnandet av grustakten i Byrsta, varvid lastbils- trafiken beräknas öka med 8 lastbilar i timmen. Detta ger c:a 70 st fler lastbilar/dygn och **lågt räknat** c:a 15 000 lastbilar/år.

Summeras ovanstående siffror blir summan av hur många lastbilar **som per år** passerar Vårsta på väg 225 följande. Detta under förutsättning att **bara 25 %** svänger vänster vid Ösmokorset.

År 2010	32 500	(25% av 130 000) + 142 000 + 15 000 =	189 500
År 2015	83 250	(25% av 333 000) + 142 000 + 15 000 =	240 250
År 2020	100 000	(25% av 400 000) + 142 000 + 15 000 =	257 000

Norvikhamnen syftar till att serva Stockholm och Mälardalen med gods och förhoppningsvis export från Sverige åt andra hållet. Olika siffror om vart allt godset skulle gå presenterades på samrådsmötet i Nynäshamn. Stockholm 56%, Sörmland 16%, Västmanland 17% och Uppsala 11 %. Klart är att alla som kan och inte hindras kör den kortaste och enklaste vägen till sin destination och den vägen är inte förbi Stockholm på Essingeleden för transporter till Mälardalsregionerna. Siffran 25% är för låg och måste revideras.

Väg 259, Södertörnsleden.

Södertörnsleden består av 16 km väg mellan Vårby och Jordbro, varav sträckan Gladö kvarn - Jordbro redan är byggd. Det som återstår av Södertörnsleden är: **Masmolänken**, en försättning av Botkyrka-leden. **Botkyrkaleden**, som ersätter Glömstavägen (Masmo-Flemingsberg). **Haningeleden 1** (Fle-mingsberg-Gladö kvarn). Vägarna finns med i Vägverkets vägplanering **med byggstart tidigast 2010!** Hur lång tid det tar att bygga ovanstående vägar framgår inte. En uppskattning är att det tar **minst 3 år till från dagens datum** innan vägarna är helt klara. Med byggstart tidigast år 2010 plus 3 års byggande är vi framme vid år 2013. Då har ju enligt planerna verksamheten i Norvikhamnen pågått i 3 år! Utan att alla vägar är färdiga!

I Vägverkets dokument som varit tillgängliga för oss, skall Masmolänkens sista del svänga mot Stockholm! **Hur trafiken skall svänga mot söder på E4/E20 framgår inte.**

Då Södertörnsleden är flera mil längre för att komma söderut på E4/E20 behöver man inte vara speciellt kunnig för att förstå **att alla lastbilschaufförer som kan , kör den kortaste vägen**. Den kortaste vägen är väg 73 till Ösmokorset sedan väg 225 till E4/E20 via den nybyggda sista sträckan förbi AstraZeneca i Gärtuna/Södertälje. Resultatet blir att väg 73 som tidigare kallades **DÖDENS VÄG** slipper detta epiteta och väg 225 får det istället.

Väg 225.

Väg 225 är smal och slingrig med dålig sikt för de flesta omkörningar och då speciellt omkörningar av långa och tunga lastbilar! I dag är personbilshastigheten högt uppskruvad och hetsigheten stor på väg 225 till och från Nynäshamn. Att detta skulle bli annorlunda i

framtiden är naivt att tro, vare sig man sätter upp trafikkameror eller inte. De kan inte täcka allt.

Genom att allt fler bygger villor och flyttar ut till Ösmo, Sorunda, Grödingelandet och Mörkö har personbilstrafiken ökat kraftigt. På vår, sommar och höst har även antalet motorcyklar ökat mycket kraftigt och antalet vansinnesomkörningar med dessa är snarare regel än undantag. Antalet personbilar, motorcyklar och lastbilar i dagens trafik rymmer inte på väg 225 med kommande lastbilstrafik från och till Norvikhamnen. **Ansvar**et för kommande dödsolyckor **vilat tungt** på de som trots varningar hävdar att väg 225 skall användas för transporter till och från Norvikhamnen.

Farligt gods och miljö.

Idag sker transporter av farligt gods på väg 225 mot Södertälje förbi Malmsjö skola och Bremorabebyggelsen. Godset tar även väg 226 genom bostadsområdena i Vårsta, Tumba, Alby och Hallunda. Med Norvikhamnen kommer missförhållandet att öka om inte kraftfulla åtgärder sätts in för att förhindra detta.

Den stora ökningen på handel mellan Sverige, Ryssland och Baltikum innebär att vi får in mer trafik från länder med annan trafikkultur än den svenska. Både med avseende på chaufförers körsätt, lastbilarnas miljöutrustning i form av rena motorer, bränslen mm samt däcksskick. Därför är det viktigt att transporterna styrs upp på ett mer adekvat sätt. Idag kör man i princip som man vill med för svenska förhållanden undermålig utrustning samt utan styrning på vilka vägar som skall användas. Man kan befara att dålig märkning eller brist på information/förståelse om farligt gods kommer att öka med godsmängden. Detta måste motarbetas.

I Vårstarondellen, väg 225, som är underdimensionerad, har långa lastbilar svårt att ta sig igenom. Om en lastbil med ammoniak välter i rondellen och ett utsläpp sker, får detta konsekvenser för alla människor inom en radie på minst 3000 meter. Detta är trots allt ett troligt scenario. Har Vägverket, Polisen och resp. kommun koll på alla transporter av farligt gods? Nu kan vi förvänta oss en ökning genom Norvikhamnen samt Nynäshamns övriga verksamhet med fartygs/lastbilstransporter. Vem skyddar Vårstaborna och Malmsjö skola? Vägverket som ansvarar för vägarna? Polisen som ser till att lagar och förordningar efterlevs? Botkyrka kommun med stolta skrivningar i Agenda 21? Finns det pengar att bevaka dessa frågor?

Vägbuller och utsläpp från trafik.

I Botkyrka kommuns Agenda 21 revision står som uppdrag 42: "Påverka Vägverket att minska buller-störningar och utsläpp i dagvattnet från det statliga vägnätet". Uppdrag 42 gäller i än större grad i framtidens Botkyrka. Uppdraget står som genomfört idag! Ett tilläggsuppdrag bör komma till stånd där man åtar sig att i samverkan med Nynäshamns kommun, Vägverket, Polisen, Norvikshamnen och Regeringen ser till att styra upp den kommande hamnverksamheten med transporter så att lagar och förordningar verkligen efterlevs. Att bygga ut vägar så att de står klara när Norvikhamnen börjar användas. I Vårstarondellen bromsas lastbilstrafiken upp genom att rondellen är svår att ta sig igenom. Bromsar man inte är risken stor att välta. De lastbilar som tar sig igenom med låg hastighet går därmed ner på låg växel och högt motorvarv. Resultatet när man kommit igenom rondellen blir hög bullernivå när man på högt varv växlar sig igenom alla växlar för att få rull på ekipaget igen.

Utsläppen blir också högre när man startar om på nytt för att få fart. **Miljön vid skolan och alla bostäder påverkas alltså av högt buller, höga avgasutsläpp och risk för miljökatastrof vid farligt godskörning.**

Det framgår inte av SWEKO VIAK:s underlag för samråd, om lastbilstransporterna kommer att ske dygnet om eller bara morgon, dag och kväll. Är det inte hela dygnet skall man inte försöka blanda bort maxbullret med ekvivalent buller som slås ut på dygnets alla timmar. Detta teoretiska buller kamouflerar bara verkligheten och är i sak en osanning, hur många

lärde som än säger att det är ett korrekt förfarande. Buller skall mätas på plats inte beräknas i teorin. Vi förutsätter **att mätning sker på plats** med verkliga lastbilar från Östsidan innan MKB görs..

Vägverkets finansiering.

Väg 73 skulle få motorvägsstandard utlovades från Vägverk och Regering. 3 körfält och mittfältswire verkar bli det slutliga resultatet. Vid ett flertal kontakter med Vägverkets personal har vi fått klart för oss att det garderas med kryss och tvåa om man får pengar eller inte till beslutade vägbyggen. Vägbyggen skjuts på framtiden och allmän förvirring verkar råda vad som gäller när beslut har tagits. Vägar som behövs, som Södertörnsleden, dras igång senare än vad som behövs och andra vägar belastas med mer trafik än de tål.

Det som sker är mycket otillfredsställande och när ansvarsfrågorna bollas mellan Vägverket, Regeringen, Botkyrka kommun, Länsstyrelsen m.fl. är det inte lätt att veta vilken fot man skall stå på.

Ovan nämnda exempel talar för sig.

Ett annat är Vägverkets vägräcke som för några år sedan sattes upp på höger sida mot Malmköping, söder om Vårsta, på väg mot golfbanan. De gång- eller cykeltrafikanter som vågar sig ut där som sentida kamikazepiloter, vågar livet. Det finns ingenstans att ta vägen och kasta sig undan för att undvika att bli mosad mot staketet, när en lastbil styr emot en. Olycksrisken är stor också för moped och motorcyklar.

Frågan om en gång- och cykelbana längs väg 225 bollas mellan Vägverket och Botkyrka kommun där båda hävdar att det är den andres ansvar. Skall vår förmodan bli sann att ingen tar något ansvar förrän ett dödsfall har hänt? Trots allt finns ju möjligheten att om man inte är överens kan man Salomoniskt dela på kostnaderna. Vägverket vill ju få ner dödstaten i trafiken och Botkyrka kommun kan knappast ha någon annan åsikt.

Grödinge den 7 juni 2006

För Grödingerrådet



Björn Sahlin
Ordförande

Kopia

Ledamöterna i Botkyrka kommunstyrelse
Generaldirektören för Vägverket, Ingemar Skogö



2006-06-07

Till Jenny Svärd
SWECO VIAK

Yttrande över Samråd Norviksudden från Miljöpartiet de Gröna Nynäshamn

Sammanfattning:

Strategisk miljöbedömning bör göras först
Tillräcklig järnvägskapacitet saknas
E4 Syd är inte önskvärd men blir ett krav
Transporter bör belysas i ett helhetsperspektiv
Affärsidén inte ett kommunalt intresse
Norvik skyddsvärt område, MKB saknas
Norviks Hamn bör inte komma till stånd.

(Strategisk) miljöbedömning bör göras

Miljöbedömning enligt miljöbalken kap. 6 bör göras på ett så stort projekt. Innan man slår fast den fysiska platsen bör man avgöra om projektet alls behövs. Lösningen på Stockholms brist på hamnkapacitet (vid nedläggning av Värta och Frihamnen) snarare att använda befintlig kapacitet i Östersjöhamnarna och Mälarhamnarna.

Järnväg

Enligt Transek kommer 15 % av godmängden från och till Norvik gå på järnväg. Det är en oacceptabelt låg nivå. En högre procent verkar dock osannolik med dagens spårkapacitet. Det krävs alltså dubbelspår på Nynäsbanan och en anslutning till Norvik, en investering på flera miljarder kronor som inte finns i Banverkets Framtidsplan. Där finns bara partiell utbyggnad som kanske kommer att påbörjas 2007, en utbyggnad motiverad utifrån persontrafiken.

E4 Syd

Nynäshamns tätorts Översiktsplan konstaterar behovet av en ny motorväg mellan Norvik och E4:an. En motorväg som skulle gå tvärs över Sorunda till flermiljardskostnad. En motorväg som skulle göra stora intrång i natur- och kulturbygd. Flera partier och intresseföreningar på Södertörn kräver E4 Syd. Att Stockholms Hamnar idag förnekar behovet av denna E4 Syd bedömer vi som enbart taktiskt.



miljöpartiet de gröna

Vägtransporter

Hamnen hävdar att ca 1000 lastbilar/dygn kommer att trafikera Väg 73. Det ställer stora krav på vägen. Enligt Vägverket motsvarar en 60-tons lastbil 75 000 (!) personbilar i slitage. Detta genererar stora mängder cancerframkallande partiklar i luften.

Miljökonsekvensbeskrivningen måste innehålla bedömningar av transporter på väg i ett regionalt perspektiv. Eftersom hälften av godset redan från början beräknas bli Ro/Ro-gods blir vägtransporterna mycket omfattande. Men endast 10-20 % av detta gods har start eller mål i Stockholms län. Transittrafik genom Sverige på väg är rena dumheter.

Affärsidén

Stockholm Hamn vill bli ledande på östkusten vad gäller sjötransporter och vill öka containerhanteringen minst tio gånger mot dagens. Det känns inte som ett kommunalt intresse för ägarna, Stockholms kommun. Det finns redan mycket gott om hamnkapacitet på östersjökusten. Att öppna ytterligare en hamn betyder bara konkurrens och slöseri med landinfrastruktur. För att kunna bygga bostäder i Värta- och Frihamnen kan man lägga ner containerhanteringen och överlåta den på redan befintliga Östersjöhamnar.

Norvik skyddsvärt

Skogsvårdsstyrelsen har upptäckt 2 nyckelbiotoper och 4 naturvärdesobjekt i Norviksområdet. Följdinventeringar skall göras, dessa borde ingått i den MKB vi efterlyser. Självklart borde MKB:n varit klar och ingått i samrådshandlingarna.

Norviks Hamn bör inte komma till stånd

Miljökonsekvensbeskrivningen bör redovisa de alternativa hamnarna på Östersjökusten (inkl Södertälje och Mälarhamnarna) och deras kapacitet. Redan befintlig infrastruktur från dessa hamnar talar för att de kan användas betydligt mer än idag. Någon storskalig tävlan med Göteborgs hamn ligger inte i allmänhetens intresse.

Miljöpartiet är övertygat om att en regional bedömning ger vid handen att någon storhamn vid Norvik inte behövs. En statlig riksomfattande bedömning bör ge samma resultat.

För Miljöpartiet de Gröna Nynäshamn

Eva Dannstedt Branting



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2006-06-09

Till
SWECO VIAK AB
Jenny Svärd
Box 34044
100 26 Stockholm

Naturskyddsföreningens i Stockholms län yttrande över ny hamn samt drift av hamnverksamhet i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Yttrandet har tagits fram i samråd med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att

1. Stockholms Hamnar AB bör samordna sina planer på en ny hamn för container- och ro-ro-hantering med pågående processer som syftar till att skapa en samsyn kring den regionala hamnutvecklingen och att med hjälp av en statlig förhandlingsman utveckla stärkt samarbete mellan olika hamnbolag.
2. Miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa vilka effekter en ny hamn i Norvik får på transportströmmarna både i Mälardalsregionen och på Södertörn. Likaså bör miljökonsekvenser av alternativa lokaliseringar av hamnverksamheten och dess effekter på transportströmmarna i ovannämnda region redovisas ingående.
3. Stockholms hamn bör redogöra för hur man tänker säkerställa att så stor del av godset som möjligt transporteras till/från hamnen på järnväg.
4. Norvikuddens betydelse för friluftslivet är större än vad som framgår av samrådsunderlaget. En noggrann utredning av nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder med avseende på friluftslivet krävs.
5. Den planerade hamnens påverkan på naturmiljön och fiske inklusive möjliga kompensationsåtgärder för intrång i värdefulla naturområden bör redovisas.

Övergripande synpunkter

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) instämmer att det kan vara ett miljöanpassat transportalternativ när gods med mål i regionen kommer sjövägen till regionens hamnar. Att hamnen ligger mitt i Östersjöregionen som för närvarande är Europas starkaste tillväxtregion är dock svårt att se som en fördel, då Europas stora marknader inte finns i Sverige, och en stor del av transporterna österifrån kommer att ha mål på kontinenten, inte i Sverige och än mindre i Stockholmsregionen. Risker är att Sverige blir transitland för framtida godstransporter som ska vidare till andra länder.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 - 31 38

Miljöbalken (MB) ställer krav på MKB:n att den tydligt måste visa varför den planerade lokaliseringen och utformningen av en ny hamn vid Norvik är lämpligast ur ett hälso- och miljöperspektiv. Den information som presenteras som samrådsunderlag är mycket knapphändig och listar bara ett antal utredningar som ska tas fram för att belysa verksamhetens påverkan på olika aspekter samt möjliga skyddsåtgärder för att minska negativa effekter. Föreningen anser att underlaget inte uppfyller MB:s krav (6:4) att verksamhetsutövaren före samrådet ska lämna uppgifter om den planerade verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning samt dess förutsedda miljöpåverkan. Verksamhetens förutsedda miljöpåverkan framgår inte av samrådsunderlaget.

Enligt 6 kap. 3 § MB är syftet med en miljökonsekvensbeskrivning *att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.*

I enlighet med Esbokonventionen (Konvention om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang, 1991) Artikel 2 punkt 2 bedöms inrättandet av hamnar med kapacitet för fartyg över 1350 metric tons som åtgärder vilka kan befaras medföra påtagligt skadliga gränsöverskridande effekter (Annex 1). Stämmer Stockholms Hamnars AB vision att den planerade storhamnen kommer att kunna locka över sjötransporter från väst- och sydsvenska hamnar till att direkt anlöpa Norvik kommer fler fartyg att trafikera Östersjön och de känsliga stråken bl.a. förbi Gotland. I enlighet med konventionen skall allmänheten i berörda områden ges tillfälle att yttra sig över MKB:n. Eftersom samrådsunderlaget inte nämner något om konventionen och dess tillämpning anser föreningen att MKB:n ska offentliggöras i enlighet härmed och med hänsyn tagen till ”grannelagsprincipen”.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör också belysa den planerade verksamheten och hur den kommer att påverka miljömålen, hotar verksamheten att miljömålen uppnås eller kan den bidra till att nå dessa? De relevanta miljömålen borde vara: Hav i balans och levande kust och skärgård, God bebyggd miljö, Giftfri miljö, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Begränsad klimatpåverkan och eventuellt Levande sjöar och vattendrag.

Lokalisering

Alternativa lokaliseringar

Som många aktörer inkl Länsstyrelsen tidigare har påpekat kommer etableringen av en ny hamn att ha stora konsekvenser för transportflöden i regionen. Att begränsa MKB:n till att belysa de lokala förhållandena möjliggör inte den samlade bedömning av verksamhetens effekter på människors hälsa och miljön som MB kräver. Tvärtom krävs en utförlig analys och redogörelse för hamnens påverkan på regionens transportflöden, luftutsläpp, buller, olycksrisker mm. MKB:n måste visa att den valda lokaliseringen inte leder till påtaglig skada på naturen eller människors hälsa.

Att etablera en ny hamn ger stora möjligheter att pröva den bästa lokaliseringen utifrån ett helhetsperspektiv. Naturvårdsverket skriver i Handbok med allmänna råd, 2003:7¹ (s. 32) följande ”Enligt 6 kap. 7 § första stycket punkt 4 miljöbalken ska en MKB innehålla en redovisning av alternativa lokaliseringar av verksamheten om sådana är möjliga. Orsaken till att flera alternativ ska utredas är att hamnen ska placeras där det är lämpligast ur hälso- och miljöperspektiv (lokaliseringsprincipen). Detta bedöms genom en jämförelse mellan olika alternativ. Finns inga alternativa lokaliseringar ska det anges och motiveras. Det är prövningsmyndigheten som tar ställning till om MKB:n uppfyller kraven, bl.a. i fråga om redovisning av alternativ lokalisering. Redovisning

¹ Naturvårdsverket. Hamnar - Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m. Handbok med allmänna råd 2003:7, november 2003.

av alternativa lokaliseringar gäller i första hand då oexploaterad mark tas i bruk. ...” Vi vill i anslutning till detta understryka att den planerade hamnen kommer att ta oexploaterad mark i anspråk (jfr avsnitt om naturmiljö nedan) och kommer att vara en ny verksamhet i förhållande till nuläget.

Vidare nämns det i förarbetena till MB (Prop 1997/98:45 s. 291) 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.”

Föreningen förväntar sig att noggranna utredningar av alternativa lokaliseringar och dess miljökonsekvenser har gjorts i den slutliga MKB:n.

Vägtransporter

Väg 225 nämns som en av vägarna där vägtransporter till/från hamnen kommer att ske. Vägen är fullständigt olämplig för tunga lastbilstransporter. Riktigt är att det redan nu visar sig att ett antal tunga transporter med mål längre väster- eller söderut väljer väg 225. Användandet av väg 225 ökar riskerna för trafikolyckor pga. vägens dåliga beskaffenhet. Vidare finns det en risk att ökande trafikflöden på väg 225 kommer att leda till krav på nya motorleder såsom en vägförbindelse över Himmerfjärden ("E4-syd"), med höga kostnader för skattebetalarna och stora intrång i naturen till följd.

En rapport från BMT Transport Solutions GmbH² visar vidare vilka start-/målposter 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 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 lyckad lokalisering för ro-ro -transporter till Sverige, effekten kommer att bli många tunga transporter via väg 225 för att komma väster- och söderut.

Järnvägsanslutning

Hamnbolaget har marknadsfört Norvik som en extra miljöanpassad hamn, inte minst tack vare möjligheten att utnyttja järnväg för vidaretransport av gods till/från hamnen. I samrådsunderlaget skrivs det nu att spåren med planerad uppgradering 2014/15 ger den kapacitet som erfordras för godstransporter till/från hamnen. Anledningen är dock 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 ro-ro-delen är bedömningen enligt ovannämnda rapport från BMT Transport Solutions GmbH att ca 2-4 procent av godset kommer att vidaretransporteras på spår. Eftersom den totala andelen järnvägstransporter enligt samrådsunderlaget bedöms som ca 12 procent måste containertrafikens andel ligga på ca 10 procent av de totala godsmängderna. Detta kan jämföras med Göteborgs hamn, där drygt 30 procent av containergodset går på spår. Det är viktigt att utredningarna av alternativa lokaliseringar noggrant undersöker om alternativen skulle medföra en större andel järnvägstransporter än en hamn vid Norvik. Vidare måste förutsättningarna för att öka andelen järnvägstransporter från en hamn vid Norvik undersökas närmare.

Sammanfattningsvis anser föreningen att landinfrastrukturen i anslutning till Norvik inte är tillräcklig för en ny hamn, att transportmönster för ro-ro-gods visar att stora delar av godset har mål utanför regionen samt att det finns andra hamnar som kan hantera fartyg av de storlekar som förväntas anlöpa

² BMT Transport Solutions GMBH. Potential RoRo-volumes via Port of Nynäshamn/Norvikudde. Final report 15 March 2006.

Norvik. Samtidigt kan containergodset förväntas ha Stockholms län respektive Mälardalsregionen som mål i mycket högre utsträckning.

Därför föreslår föreningen att Stockholms hamn redovisar effekterna av alternativa lokaliseringar för containergoods och för ro-ro-gods var för sig.

Direkta effekter av hamnverksamheten

Emissioner till luft

En viktig punkt och direkt effekt av hamnverksamheten är miljöpåverkan från fartyg i hamnområdet, antingen under manövrering i hamnbassängen eller när de ligger vid kaj. Att bygga en ny hamn borde ge förträffliga förutsättningar att använda sig av bästa möjliga tekniken i olika avseenden. Förutsättningar för el-anslutning för fartyg vid kaj bör skapas från början. Åtgärder för att minska luftutsläpp och buller från fartyg inom hamnområdet bör vidtas. Även om hamnbolaget inte kan tvinga fartyg att tex installera ljuddämpande utrustning, tanka lågsvavelhaltigt bränsle och/eller installera teknik för att minska kväveoxidutsläppen finns det stora möjligheter att antingen via incitamentsystem eller genom samtal med rederier i linjetrafik komma så långt som möjligt. MKB:n måste redogöra för hur hamnbolaget tänker arbeta för att minska miljöpåverkan från fartyg i hamnområdet.

Naturmiljön

Skogsvårdsstyrelsens nyckelbiotopsinventering från 2005 har visat att det finns höga eller mycket höga naturvärden inom det planerade hamnområdet. Enligt samrådsunderlaget kommer de nyckelbiotoper och det naturvärde som har identifierats inom hamnområdet att helt eller delvis avlägsnas vid anläggandet av hamnen. Med tanke på de höga naturvärdena anser föreningen att det är nödvändigt att de olika utformningar av hamnen som nämns på s. 12 i underlaget innefattar alternativ som undviker inverkan på naturvärdena. De alternativa utformningar som innebär intrång i områden med höga naturvärden bör inkludera åtgärder som kompenserar naturvärdesförlusterna genom t.ex. ökat skydd av andra skogsområden med höga naturvärden. Föreningen förväntar sig vidare noggranna kompletterande inventeringar av insekter och svampar med sakkunnig experthjälp.

Marinbiologi

Av underlaget framgår att anläggandet av hamnen medför omfattande störningar av vattenmiljön i form av t.ex. utfyllnader, muddringar och sprängningar. Utredningen som är under framtagande för att redovisa nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder bör ta särskild hänsyn till att redan i nuläget har Fiskeriverket konstaterat att rekryteringssituationen för viktiga fritidsfiskearter såsom abborre är kritisk i Stockholms södra skärgård.³ Med tanke på denna situation är varje tillkommande ny störning av fiskfaunan särskilt allvarlig. Enligt uppgift från sportfiskare är vidare viken vid Norviksholmen viktig för havsöring. Förekomst av eventuella miljögifter på bottenarna bör också undersökas.

Friluftsliv

Underlaget ger en missvisande bild av områdets betydelse för friluftslivet. Området utnyttjas för exempelvis promenader, bad och fiske. Inom själva hamnområdet utgör särskilt Norviksholmen ett mål för friluftslivet. Vidare ligger Alhagens våtmark nära det planerade hamnområdet, och denna våtmark är ett populärt friluftsområde med iordninggjorda promenadslingsor och picknickplatser samt med ett rikt fågelliv. I underlagets beskrivning av lokaliseringen (avsnitt 2.4) nämns inte våtmarkens funktion för friluftslivet, utan enbart våtmarkens vattenreningsfunktion. I detta avsnitt beskrivs vidare hamnområdet som att det ligger "i så gott som omedelbar anslutning till raffinaderiet Nynäs Refining AB" trots att raffinaderiet knappt är synligt från Norvikudden. Det framgår inte heller uttryckligen att hamnområdets nordvästra hörn och järnvägsanslutningen skulle göra intrång i områden som enligt den

³ Ljunggren, L. Sandström, A., Johansson, G., Sundblad, G., Karås, P., Rekryteringsproblem hos Östersjöns kustfiskbestånd. Finfo 2005:5, Fiskeriverket, Göteborg, 2005.

fördjupade översiktsplanen för Nynäshamns stad är avsett som grön skyddszon och parkmark (jfr underlagets bilaga 1 och 3).

I avsnitt 7 i underlaget hävdas att naturområdena i södra Norviksområdet och Alhagens våtmark utgör närrekreationsområden för boende i bostadsområdena Hacktorp och Kalvö. Föreningens bedömning är att Norviksområdet och Alhagens våtmark utgör rekreationsområden även för en betydligt större krets av boende och besökare. Vidare är själva vattenområdet livligt trafikerat av fritidsbåtar. Det är därför mycket viktigt med en ambitiös och noggrann utredning av nuvarande förhållanden, konsekvenser och skyddsåtgärder med avseende på friluftslivet är tillräckligt ambitiös och görs med sakkunnig experthjälp.

Dagvatten

Bästa möjliga teknik (BAT) för rening av dagvatten som uppkommer genom verksamheten bör tillämpas.

Indirekta effekter av hamnverksamheten

Föreningen anser att avgränsningen för utredning av indirekta effekter från transporter till och från hamnen som redovisas på s 9 samrådsunderlaget är godtagbar när det gäller vägtrafiken. Angående sjötrafiken menar föreningen däremot att den planerade hamnen ska hantera så stora trafikmängder att det är rimligt att redovisa den sjötrafik som går till/från Norvik fram till den punkt där fartygen från hamnen inte längre är den dominerande sjöfarten. Var denna punkt ligger bör analyseras för de olika utbyggnadsetapperna som planeras. Angående järnvägen bör även här gränsen dras vid den punkt där godstransporterna som kan hänföras till hamnen inte längre utgör den dominerande trafiken. Detta är troligen inte där spåren träffar på Nynäsbanan utan där Nynäsbanan träffar på stambanan.

Övrigt

Norvik planeras för att kunna hantera containervolymer mer än 10 gånger större än den nuvarande hamnverksamheten i Stockholm. Många remissyttranden till utredningen "Att hamna rätt" anser att det inte finns underlag för denna väldiga expansion, inte ens om man tar en stor del av det gods som idag går till andra ostkusthamnar och till Göteborg. Föreningen konstaterar också att den planerade hamnen sedan det tidiga samrådet hösten 2005 har vuxit och att det nu planeras för ytterligare 200 000 TEU som förväntas hanteras av Norvik.

Samtidigt pågår olika processer både för att skapa en samsyn kring den regionala hamnutvecklingen och för att med hjälp av en statlig förhandlingsman utveckla stärkt samarbete mellan olika hamnbolag. Föreningen förordar starkt att Stockholms Hamnar AB inväntar resultat från dessa pågående processer för att sätta sina planer på ny hamn i Norvik i ett större, samhällsekonomiskt sammanhang istället för att låta rent företagsekonomiska intressen styra. Optimalt vore en nationell hamnstrategi som syftar till att samordna infrastruktursatsningar för väg, järnväg och hamnar samt att peka ut de hamnlägen i Sverige som ger störst samhällsekonomiskt nytta.

Stockholm den 9 juni 2006

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

.....
Mårten Wallberg
Ordförande

.....
Susanne Ortmanns
Kanslichef

Yttrande över det utkast till MKB för nybyggnad av Norvik-hamn, Nynäshamn

Med anledning av den pågående MKB som för närvarande pågår både inom Nynäshamns kommun och Stockholms Hamn angående den planerade "storhamnen" i Norvik vill jag lämna följande yttrande.

Bakgrunden till mitt ställningstagande är att jag bor i en kommun som under en lång följd av året arbetat med och tagit ställning för att all utveckling framöver skall gå i en långsiktig hållbar riktning. För denna politik har det rätt stor politisk enighet. Jag kan inte finna att det nu framkommit något som helt plötsligt kan kasta denna insikt och uppfattning åt sidan för att några eller någon i "kraft av sitt ämbete" helt plötsligt bytt ståndpunkt, utan att en genomgripande diskussion bland medborgarna har förekommit. Nämnas bör att kommunen innan "samarbetet" med Stockholm Hamn inleddes inte själva gjorde någon form av konsekvens analys av vad samarbetet skulle kunna innebära ex.vis för turismen, kryssningsfartygen eller det rörliga friluftslivet. Ser man sedan på de handlingar och samrådsyttranden som finns redovisade i de planuppdrag som förvaltningen gjort slås man av den uppsjö av hänvisningar till kommande planarbete. Detta försvårar ett aktivt deltagande för medborgarna i processen.

För att skydda människor och miljö och därmed även bevaka deras intressen finns instrumentet, Miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Den kan man antingen se på som något nödvändigt ont som försenar och försvårar ett projekts genomförande eller också kan man se den som ett bra, vällovligt hjälpmedel för att belysa och minimera risker och problem för att därigenom arbeta för en hållbar utveckling.

Mot denna bakgrund menar jag att i "Underlag inför samråd" framgår att MKB endast avser konsekvenserna för anläggningsarbetena och själva verksamheten inom själva hamnområdet. Det framgår att avgränsningen inom havsområdet sträcker sig ner till allmän farled dvs dit ungefär där gotlandbåtarna svänger. Här saknar jag konsekvensanalys över hur bl a fritidsbåtarna påverkas. Vattenområdet kan ju avlysas för all icke nyttotrafik. Sådana krav har börjat initieras av försäkringsbolag. Ett annat problem som jag anser bör utredas är även Nynäs Refinings planer på en LNG-terminal på Brunnsviksholme med dess skyddskrav. Här måste en samordning och en samsyn till.

Den största invändningen har jag dock när det gäller den avgränsning exploatören gör vad gäller MKB. Man kan ju inte först tala om att man har ett "UPPDRAG" att bidra till mälardals-regionens utveckling med allt vad det innebär av transporter etc utan att belysa hela den påverkan regionen därmed långsiktigt utsätts för.

Jag delar alltså den uppfattning som framkom i den "Förberedande miljökonsekvensbeskrivning för hamn i Nynäshamnsområdet" som Institutionen för naturgeografi och kvartärgeologi låtit göra och som utgör en god grund att arbeta vidare med. Vid presentationen fanns representanter från Stockholm Hamn närvarande varför jag förutsätter att de lämnat in 1 ex av rapporten.

Det betyder att jag anser det som självklart, om man menar något med en MKB, att en strategisk miljöbedömning (SMB) måste göras eftersom miljökonsekvenserna spänner över ett så stort område även geografiskt. Allt annat vore uteslutet!

Nynäshamn 2006-06-08
Ove Marklund



Grödinge Hembygdsförening



Sid. 1(2).

SWECO VIAK AB

Grödinge den 22 maj 2006

Att: Jenny Svärd

Ärende: Samrådsyttrande gällande Stockholm-Nynäshamn, Norviksudden
Vår referens: Bo Sigerlov Grödinge Hembygdsförening.

Underlagsrapport:

4) Avgränsningar sid. 9

"Miljökonsekvensbeskrivningen beaktar framförallt de lokala förhållandena i anslutning till Norviksudden och Nynäshamn.

Transporter till och från hamnen, s k indirekta effekter, studeras mer översiktligt. den geografiska avgränsningen för transporterna och dess påverkan har avgränsats enligt nedan.

- Farleden fram till allmän farled.
- **Väg 73 från hamnen och fram till Södra Länken.**
- **Väg 259 (Södertörnsleden) mellan väg 73 och E4.**
- **Väg 225 från hamnen och fram till E4 (Södertälje).**
- Järnvägen från hamnen och fram till stambanan (Nynäsbanan)."

9) Indirekta effekter sid. 19

"Hamnen har gjort uppskattningar av omfattningen av transporterna till och från hamnen i de olika etapperna. Antalet anlöp per år uppskattas till ca 1 200 för första etappen (2010) och ca 2 400 för en fullt utbyggd hamn (2020). Antalet **lastbilstransporter** uppskattas till ca 130 000 per år för första etappen och ca **400 000 per år för den fullt utbyggda hamnen.**

Miljöeffekterna av anlöp och transporter utgörs främst av buller och emissioner till luft, (luftföroreningar)."

Postadress	Telefon	Hembygdsgård	Postgiro	Hemsidan:
Grödinge	08-530 254 47 (Vårstavi)	VASASTUGAN	28 47 11-9	www.home.bip.net/ grodinge.hbf
Hembygdsförening	08-530 293 04 (Vasastugan)	Nynäsvägen 4, Vårsta		E-mail: grodinge.hbf@mail. bip.net
Box 2		GRÖDINGE		
147 07 GRÖDINGE	Org. Nr. 812800-2410			

Vårt yttrande och kommentarer till nämnda stycken:

Väg 225 från riksväg 73 Ösmo till E4/E20 trafikplats Moraberg, är den väg som avses för godstrafik inklusive farligt gods för vidare transport till Mellansverige (väster) och södra Sverige (söder) samt fjärrtrafiken från nuvarande hamnen i Nynäshamn.

Väg 225 är den naturliga och närmaste vägen (11 km kortare än över Södertörnsleden). Väg 225 är skyltad som förbindelseväg från E4/E20 Södertälje mot Nynäshamn.

Väg 225 är mycket undermålig enligt Vägverkets yttringar i skrivelser: "Smal, backig och kurvig samt saknar vägrenar. Oskyddade trafikanter med livet som insats blandas med fordonstrafiken."

Södertörnsledens sista länkar är beräknad färdigbyggd till BK 1 väg år 2015.

Sista etappen Masmolänken, med på och avfart i nordlig riktning mot Stockholm vid Lindvretens trafikplats. (Södergående får vända).

Södertörnsleden är och förblir 11 km. längre vilket leder till att transportörerna väljer den dåliga väg 225!

Norvikshamnen blir en Frihamn.

Frihamnar etablerar distributionsföretag med frihandelslager, vilket medför flera godstransporter då godsmottagaren portionerar ut godset och erlägger tullavgiften vid varje utförsel från frihamnen.

SWECO VIAKS Miljökonsekvensbeskrivning är undermålig.

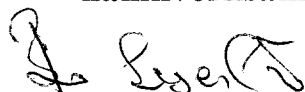
Gällande: de lokala förhållandena i anslutning till Norviksudden och Nynäshamn. Acceptabla tvärförbindelser saknas i utredningen.

MILJÖKONSEKVENSERNA förorsakar en mycket dålig trafikmiljö och mycket höga emissioner samt buller i Grödinge med tätorten Vårsta (Botkyrka kommun).

Grödinge Hembygdsförening yrkar:

Att SWECO VIAK och Stockholm Hamn AB med kännedom om nämnda samrådsyttrande.

- 1) **Påtar sig ansvar för miljökonsekvenserna gällande väg 225.**
- 2) **Att påtvinga andra myndigheter och politiker, acceptabla lösningar, av alternativa transportvägar. Vilket är ett krav, för att anlägga en ny hamnverksamhet i Nynäshamn, "Norviksudd".**



Bo Sigerlöv
ordförande.

52014473

JOHAN STURESSON

UPPVÄXT NYNÄSHAMNS SEDAN 1950-TALET

SWECO VIAK AB
Jenny Svärd

JS/- Nynäshamn 2006-05-23

SKRIFTLIG SYNPOINT II, NORVIKS HAMN

=====

JÄRNVÄGSAKTERNATIVET S:t PETERSBURG-NORVIK-GÖTEBORG

I sin föredragning av Stockholm hamnars lastbilsprojekt Stockholm-Nynäshamn/Mälardalen under Samrådsmötet 22.5 på Utsikten fastslog Björn Neckman att en grundläggande förutsättning för Norvik är att hamnbehovet önskas av marknaden.

LÄS: KONTINENTEN-NORVIK-RYSSLAND V.V. (CONTAINER)

Men vem ska finansiera hamnen? Ett rederi?

Om svaret är stuveriföretaget Hutchison torde godsmängderna i rubricerat järnvägsalternativ vara deras intresse!

Järnvägsalternativet är likaså avsevärt miljövänligare än tänkt lastbilsprojekt även i avseende berguttag i hamnstruktur. Samt sammanfaller med Göteborgs utbyggnad av containerkapacitet - riksintresse.

Som tidigare godsbeifraktare vid ett mälarrederi syns mig Stockholm Hamns mälardalsvision ej marknadsmässig. Däremot torde intresset för S:t Petersburg-Norvik-Göteborg öka hos marknaden om Hutchison etablerar sig i Norvik. Varför hamnstrukturer är ett viktigt kapitel, att inte förstöra framtidsförutsättningar.

Jag utgår ifrån att Järnvägsalternativets för- och nackdelar kommer att bemötas i planprocessen av Stockholm Hamn, Nynäshamns kommun och MKB.

JOHAN STURESSON
Realpolitiska Partiet



Postadress	Hemsida	Telefon & Fax	Postgiro
Estövägen 4 A 149 50 Nynäshamn	Avvaktar förundersökning	08-520 14473	432 79 15 - 7



FORTIFIKATIONSVERKET

Fastighetsavdelning Svealand

SWECO VIAK AB
Box 340 44

100 26 Stockholm

Er referens
Jenny Svärd

Vår referens, direkttelefon
Christer B Andersson, 0708-172 998

ANKOM
2006-05-17

Datum
2006-05-15

Ert datum
060505

Vårt föregående datum

Vår beteckning
1810/06 SV
Sid 1 (1)

Er beteckning

Vår föregående beteckning

SAMRÅD ENLIGT MILJÖBALKEN NORVIKSHAMN, NYNÄSHAMN

Fortifikationsverket har inget att erinra mot redovisad byggnation.

Christer B Andersson
Chef Fastighetsenhet Södertörn

Inom FORTV
Ärendet
Arkivet

VIDBYNÄS FÖRVALTNINGS AB

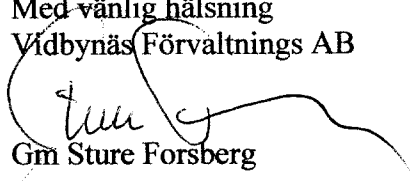
Jenny Svärd
Sweco Viak AB
Box 34044
100 26 Stockholm

2006-05-28

Norviks Hamn i Nynäshamn. Synpunkter på UNDERLAG FÖR SAMRÅD 2006-05-04.

Med anledning av rubricerade underlag samt vad som i övrigt framkom vid samrådsmötet i Nynäshamn den 22 maj 2006 får vi hänvisa till vad som anförts i vår inläga 2005-09-09 i samband med det tidiga samrådet i målet. Kopia av denna inläga bifogas.

Med vänlig hälsning
Vidbynäs Förvaltnings AB



Gm Sture Forsberg
e.u.

Kvarnvägen 59, 806 48 Gävle.

0708-454416

VIDBYNÄS FÖRVALTNINGS AB

SWECO VIAK
Att Petra Carlén
Box 34044
100 26 Stockholm

2005-09-09

Tidigt samråd enligt miljöbalken gällande planerad utbyggnad av hamn i Norvik, Nynäshamns kommun.

På uppdrag av Vidbynäs Förvaltnings AB, som förvaltar fastigheterna Vidbynäs 1:3 m fl, får vi anföra följande synpunkter med anledning av rubricerade.

Allmänt.

Det material som vi beretts tillfälle att ta del av är benämnt "Underlag för tidigt samråd" dat 2005-05-30 och upprättat av Sweco Viak AB. Materialet är synnerligen kortfattat och omfattar endast tio sidor jämte ett fåtal kartbilagor. Ni begär våra synpunkter på den planerade hamnens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehållet och utformning av kommande miljökonsekvensbeskrivning, allt på basis av Ert kortfattade material. Vårt svar kan av denna anledning endast bli av principiell natur och långt ifrån uttömmande. Vi förbehåller oss rätt att senare inkomma med ytterligare synpunkter och yrkanden.

Nationell och övergripande bedömning.

Det är väl känt att flertalet av Sveriges hamnar vid Östersjön har en stor överkapacitet som inte utnyttjas. Exempelvis Gävle, som redan är ostkustens största hamn för containerhantering, har en kapacitet om 70 000 containrar per år. Här pågår redan en omfattande utbyggnad till en kapacitet om 170 000 containrar per år. Andra hamnar med liknande förutsättningar är Norrköping, Södertälje, Kapellskär, Harg och Västerås. Frågan huruvida man i det läget alls skall bygga en helt ny hamn i Norvik måste därför bedömas utifrån ett nationellt perspektiv där samtliga bedömningsgrunder, speciellt då de miljömässiga och de nationalekonomiska, måste vägas in. Det kan inte vara förenat med god hushållning att satsa ytterligare stora resurser när sådana redan finns och som ligger outnyttjade. Dessa måste i första hand tas i anspråk. Det förhållandet att sökanden redan äger den mark o det vatten i Norvik kan på intet sätt få styra ett beslut i frågan. Vi åberopar Miljöbalkens krav att olika alternativ skall studeras och att det alternativ skall väljas som medför minsta möjliga miljöskada. En sådan bedömning måste rimligtvis göras initialt och av en överordnad instans innan man fördjupar sig i detaljutformningen av en hamn i Norvik.

För det fall en sådan överordnad bedömning leder till att en lokalisering i Norvik har sådana fördelar att projektet kan drivas vidare har vi följande synpunkter och krav.

Detaljplaneförhållanden.

Gällande detaljplan upprättades ursprungligen år 1986. Utdrag ur planen bifogas i det av Sweco utsända materialet som bilaga 2. Förutom själva hamnen omfattade 1986 års plan hela raffinaderiområdet samt ett betydande område avsett för industriändamål Jr. Det bör emellertid observeras att planen för sistnämnda område blivit upphävd genom beslut år 1993. I samma beslut uttalade planmyndigheten att en eventuell utbyggnad av den del av planområdet som utlagts som hamn ”skall föregås av att en ny detaljplan upprättas”. Sistnämnda avser det område som nu skall bli föremål för miljöprövning.

Detaljplanen från 1986 upprättades långt före miljöbalkens ikraftträdande varför balkens krav, vilka skall vara styrande vid all sorts planering, av naturliga skäl inte har beaktats när planen upprättades. Därför kan planen inte få bli vägledande vid kommande beslut om markanvändning på denna plats. Motsvarande får anses gälla den fördjupade översiktsplanen som upprättades 1998-99 och som även den utgör en bilaga till det utsända underlagsmaterialet. Härtill noteras att genomförandetiden för detaljplanen från 1986 har gått ut. Detta innebär att planen inte längre ger någon formell byggrätt.

Vi anser därför att det översända utdraget ur detaljplanen är klart missvisande eftersom det ger intrycket av att planen idag har den byggrätt som var rådande år 1986 och åren närmast därefter. Dessutom bör noteras att detaljplanen inte heller fysiskt skulle kunna inrymma den byggnation som Stockholms Hamn nu planerar.

Mot bakgrund av ovanstående förutsätts att det aviserade detaljplanearbetet för Norvik måste ske helt förutsättningslöst och utan beaktande av planen från 1986 eftersom denna plan får anses helt föråldrad och otidsenlig. Dagens syn på byggande och utnyttjande av naturresurser bygger på helt andra värderingar än de som gällde vid tiden för den gamla planens upprättande.

Infrastruktur.

Nynäshamns geografiska läge ytterst på en halvö är på intet sätt lämpligt för en hamn eftersom landtransporterna till och från hamnen av naturliga skäl måste bli orationella. Detta förhållande kommer ständigt att bli såväl en miljömässig som ekonomisk belastning för projektet.

Om Norvikshamnen över huvud taget skall realiseras måste omfattande insatser göras på regional infrastruktur i form av vägar och järnvägar för åtkomst det nationella nätet. Byggstart för väg 73, Nynäsvägen, är planerad till hösten 2005. Väg 73 kommer emellertid inte att få någon naturlig förbindelse med riksvägnätet utan mynnar i lokala vägar med redan otillräcklig kapacitet i Stockholms innerstad. Exempelvis är den nyligen färdigställda Södra Länken redan överbelastad och måste tidvis stängas av. Vi anser därför att det krävs en helt ny tvärförbindelse mellan Nynäsvägen och E4 med lokalisering söder om Storstockholm för att erhålla en fungerande vägförbindelse till och från Södertörn. Denna förbindelse är en absolut förutsättning för ett hamnprojekt i Norvik eftersom gods som inte har Storstockholm som målpunkt annars kommer att ledas in på det lokala vägnätet i Stockholm. Gods med annan målpunkt än Stockholm förväntas få en betydande volym, uppskattningsvis mer än hälften av den totala godsmängden vid Norvik.

Järnvägsanslutning är även den en självklar förutsättning för en hamnanläggning av planerad storlek och omfattning eftersom järnvägstransport bevisligen ger minimal miljöpåverkan. Nynäsbanan har emellertid på intet sätt den kapacitet och kvalitet i form av bärighet och standard i övrigt som erfordras. Det handlar således om en total nyanläggning av en järnväg med dubbelspår som har förbindelse med riksnätet. Ett sådant järnvägsprojekt är förenat med högst avsevärda kostnader, säkert i mångmiljardklassen. Projektet och kommer dessutom att medföra stora ingrepp i naturmiljön samt beröra tätbebyggda områden i södra Storstockholm. Därför är en synnerligen svårbemästrad planprocess att vänta, en process som ofta är ytterst tidsödande och erfarenhetsmässigt inte alltid brukar leda till det mål som sökanden förväntat. I detta sammanhang vill vi erinra om att befintliga hamnar i ex vis Gävle och Oxelösund redan har väg- och järnvägsanslutningar med de kvalitéer som behövs. Vi förordar att man utnyttjar dessa investeringar istället för att göra resurskrävande satsningar på nya.

För det fall en övergripande nationell bedömning leder till att Norviksprojektet skall drivas vidare förutsätts att genomförandet av nu angivna insatser på infrastrukturen i form av vägar och järnvägar kan garanteras vad gäller politiska beslut, formella tillstånd samt finansiering. Dessa garantier måste givetvis vara fullgoda och föreligga före byggstart för Norvik.

Relationen mellan miljöbelastningen och nyttan av projektet måste utredas.

En ny hamn i Norvik innebär att stora orörda mark- och vattenområden kommer att exploateras. Ett av skälen till att Stockholms Hamn vill flytta verksamhet till Norvik är att man därigenom frilägger mark för bostadsbyggande där nuvarande hamnverksamhet bedrivs. I Norvik kommer stora orörda mark- och vattenområden att tas i anspråk. Vi ifrågasätter starkt huruvida ett intrång i naturmiljön kan motiveras under åberopande av att mark därigenom kommer att friläggas för bostadsbebyggelse. Den numera allmänt vedertagna policyn när det gäller byggnation innebär att redan exploaterad mark skall utnyttjas innan orörd sådan får tas i anspråk. Vi anser att en flyttning av Stockholms hamnverksamheter till Norvik strider mot nyssnämnda policy.

Projektets påverkan på redan gjorda investeringar i mark och vatten vid befintliga hamnar i regionen.

Flera hamnar vid ostkusten har redan kapacitet i form av mark, vattenområden och infrastruktur som inte utnyttjas i tillräcklig omfattning. Här kan nämnas bl.a. Norrköping, Oxelösund, Harg o Gävle. I Gävle, som redan är ostkustens största containerhamn, satsas på att mer än fördubbla kapaciteten. Vissa av hamnarna dras emellertid redan med bristande lönsamhet beroende på överkapaciteten. Vilka konsekvenser kommer en ny storhamn i Norvik att ge för de befintliga hamnarna? Stor risk föreligger att dessa hamnar kommer att drabbas av ytterligare vakanser i form av vikande underlag och friställning av arbetskraft. Att samtidigt satsa på en ny storhamn i Norvik kan komma att innebära dålig hushållning med mark och vatten. Frågan måste utvärderas ur ett nationellt perspektiv innan beslut tas att driva Norviksprojektet vidare.

Ekonomisk analys av hamnprojektet.

En satsning i Norvik bedöms vara synnerligen kostnadskrävande. Det gäller inte bara själva hamnanläggningen utan även de satsningar som erfordras på den allmänna infrastrukturen. Sistnämnda i form av allmänna vägar och järnvägar kommer troligen att vida överstiga

kostnaden för själva hamnanläggningen. Hur skall dessa satsningar prioriteras i relation till andra angelägna väg- och järnvägsprojekt i landet? Vem skall bära kostnaderna? Hamnprojektet eller det allmänna? Eftersom det kan komma att handla om allmänna medel efterlyses en allsidig investeringskalkyl för projektet. Kalkylen skall givetvis vara offentlig.

Val av olika alternativ.

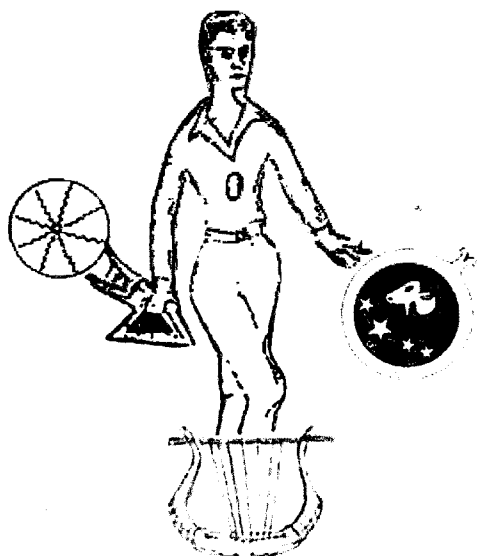
En hamn i Norvik kommer att ianspråkta stora orörda mark- och vattenområden inom intresseområde för det rörliga friluftslivet i stockholmsregionen. Området är dessutom ett närområde till Nynäshamns tätort och har god sjökontakt. Ett alternativ till hamnverksamhet kan mycket väl vara bostäder och kunskapsintensiv näringsverksamhet. En sådan utveckling skulle kanske vara väl så intressant för Nynäshamn alldenstund hamnverksamhet av erfarenhet ger relativt begränsat antal arbetstillfällen. Frågeställningen bör penetreras ytterligare innan alltför många bindningar görs till ett hamnprojekt.

Med vänlig hälsning

Sture Forsberg
Enligt uppdrag

Kvarnvägen 59, 806 48 Gävle.

Fax 026-168005.
Mobil 0708-454416



Nynäshamn, 2006-05-30

Cosmic

Construction & Build Co.

SWECO VIAK AB
Jenny Svärd
Box 34044
100 26 STOCKHOLM

Synpunkter ang. Stockholm-Nynäshamn, (Norviks hamn)
Samråd i Nynäshamn den 22 maj 2006

Jag har noggrant studerat "Underlaget inför samrådet" 2006-05-04 och andra handlingar i samband med Norviks hamn. Jag är för hamnen men jag har några synpunkter angående miljön kring den blivande hamnen.

Som alla vet är miljön beroende av klimat och när klimatet ändras, så ändras även miljön. Alla känner till växthuseffekten och dess inverkan på vårt klimat som samtidigt ändrar även miljön. Engelsmannen Peter Cox är en av världens ledande klimatforskare har följande att rapportera: "Om vi inte ingriper, hamnar vi i en situation där koldioxidutsläppen minskar. I så fall accelerera den globala uppvärmningen, eftersom nedkylningen minskar medan uppvärmningen ökar. Vi har två konkurrerande effekter: Växthuseffekten som ökar värmen, och den nedkylande effekten från partiklarna i atmosfären. De konkurrerar. Klimatet har blivit 0,6 varmare de senaste 100 åren. Om både nedkylningen och uppvärmningen är starkare än vi trott, kan våra modeller ha tagit för liten hänsyn till koldioxiden."

Dem modeller som alla har använt för att bedöma en förändring av klimatet förutsäger en uppvärmning med upp till 5 grader i slutet av det här århundradet. Men nu är Cox och hans medarbetare är rädda för att modellerna kan vara felaktiga. Dem befarar att temperaturen kan öka dubbelt så snabbt och orsakar bestående skador om bara 25 år.

Postadress: Marstavägen 1B, 148 80 Stora Vika
Telefon: 08-520 355 99, Mobil: 0708-58 27 87
Hemsida: www.cosmic-construction.com

E-postadress: info@cosmic-construction.com
Org.nummer: 969689-0947
PlusGirot: 127 7836-1, Bankgirot: 5769-2840

Cox fortsätter: "Om vi inte gör något, kan uppvärmningen vara över 2 °C år 2030. Då börjar troligen Grönlands istäcke smälta. Då går det inte att hejda. Och så småningom höjs havsytan med 7-8 meter. När istäcket på Grönland väl har börjat smälta, kan ingenting hejda det, och då klämtar klockan för många av världens storstäder och hamnar."

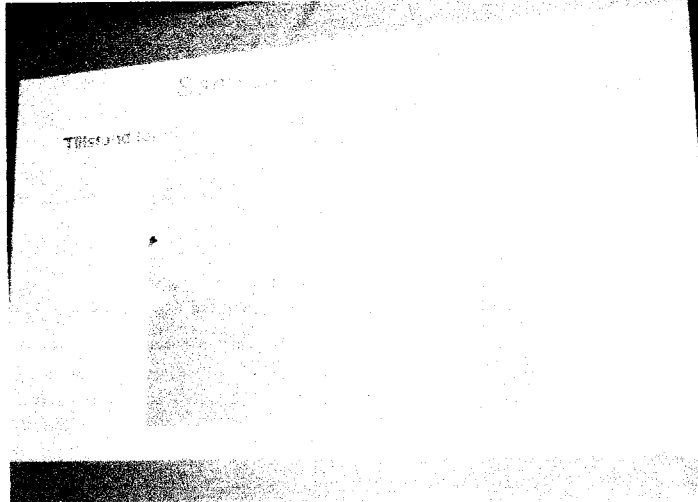
Att Grönland och Arktis/Nordpolen samt Antarktis/Sydpolen smälter med allt snabbare takt är känd, men enligt den senaste forskningsrapporten av en ny studie av 30 års data från Antarktis visar att uppvärmningen där går tre gånger snabbare än genomsnittet för resten av världen. Det har tidigare varit känt att delar av Antarktis värms upp mycket fort, men den nya studien visar att det gäller hela kontinenten. De klimatmodeller som forskare arbetar efter förutsäger inte denna snabba uppvärmning.

Hamnen är ett känsligt projekt som är totalt beroende av framtidens klimat. Klimat som ändrar sig årligen och blir allt värre bör man ta hänsyn till i projektet. Även ändras miljön i det. Forskningsrapporter från världens alla håll bekräftar att hänsyn till klimatförändringar är ett utmärkt verktyg till framtidens bygge.

Stora Vika, den 30 maj 2006

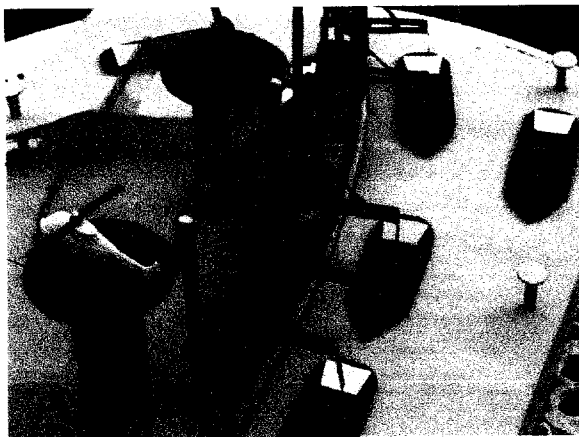


Josef Kemény
Cosmic Construction & Build Co.

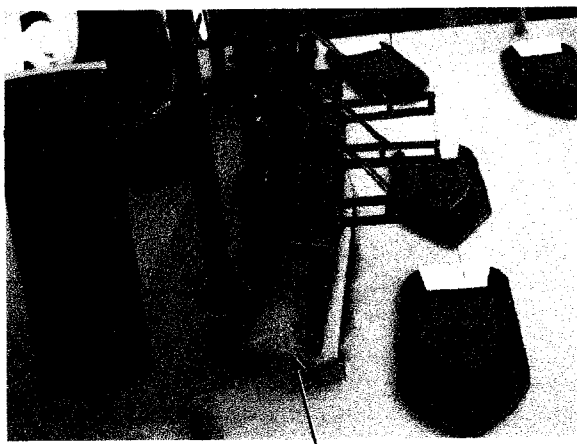


Norviks Hamn

Cosmic Construction & Build Co.



En illustrerad modell av Norviks hamn
Som är anpassad till klimatförändringar

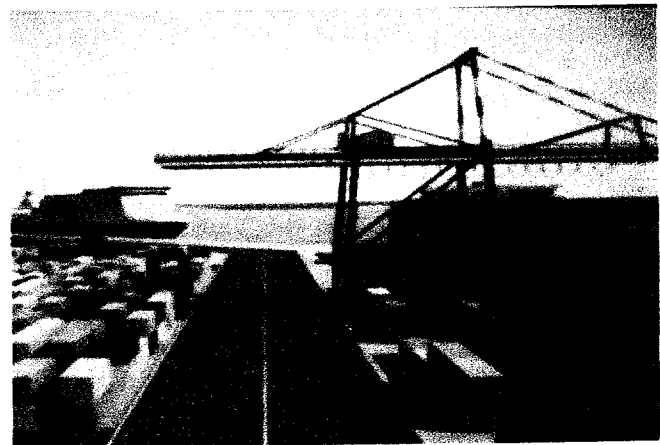


Flytande kaj

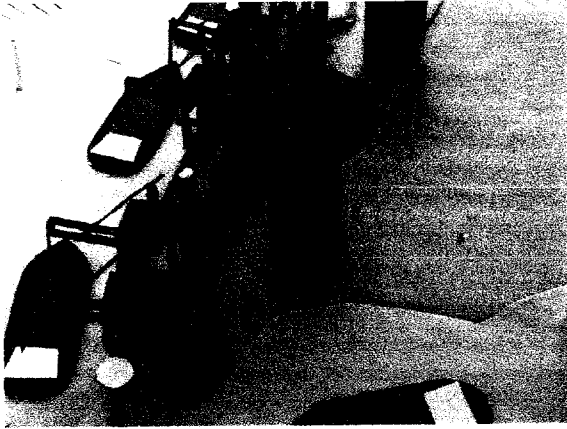
Stockholms Hamn AB



Scenarier av Norviks hamn som är inte
anpassade till klimatförändringar



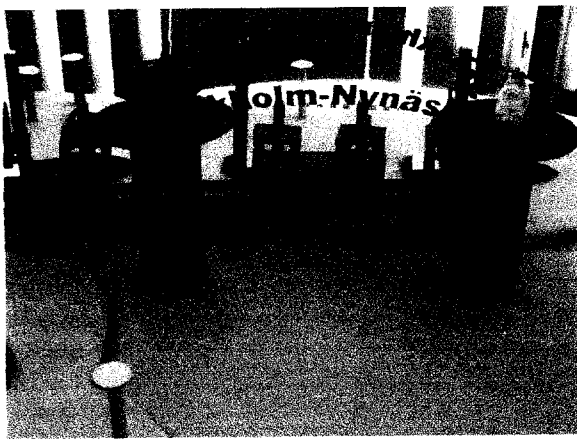
Fast kaj



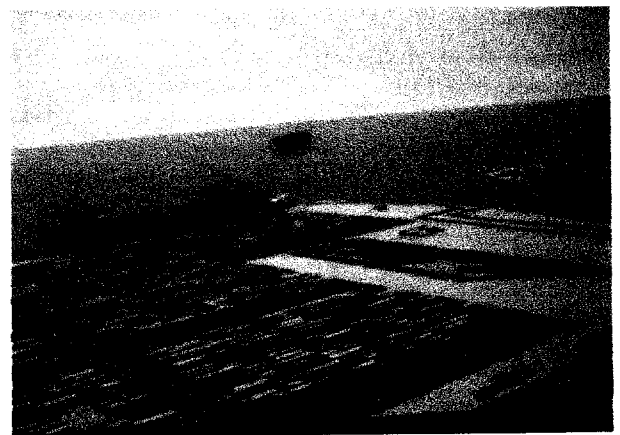
Två magasin/lagerbyggnad för inkommande och utgående gods. Ett nödfall.



Parkering för container, eller lägen, eller parkeringsplatser, containerkvarter

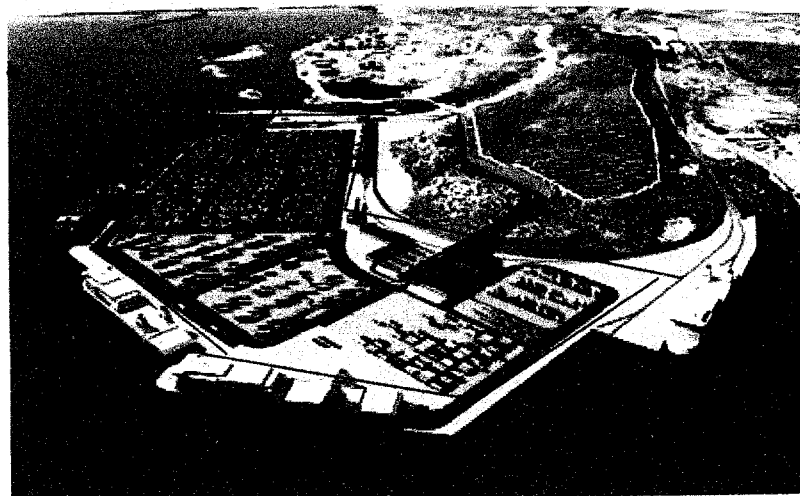


Vid en översvämning följer kajen havsnivån och nödfallet används för hantering av inkommande och utgående container.



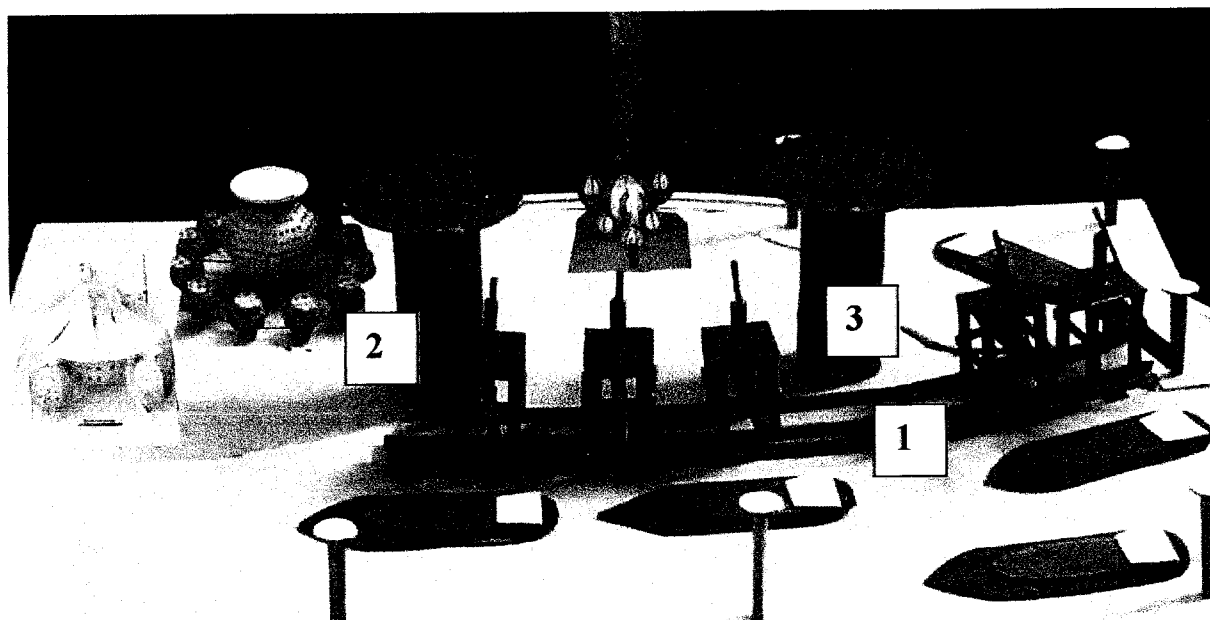
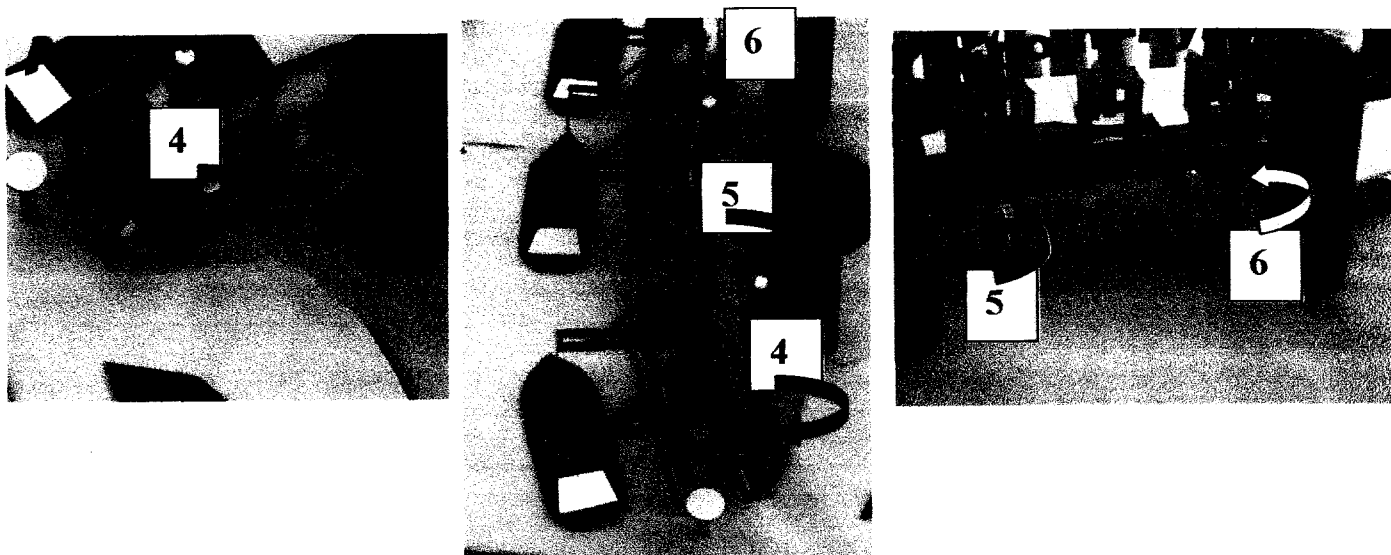
Vid en översvämning spolas container bort av vattenmassorna och lastkajen kommer att hamna under vatten.

Det rödmarkerade området vid en kraftigare översvämning (havsnivåstigning med ca 3-6m) kommer att hamna under vatten om ca 20-30 år eller ännu tidigare..



Bilden illustrerar Stockholms-Nynäs hamn fullt utbyggd om 20-25 år. Efterhand som utredningens resultat kommer att bli klart utvärderas också Stockholms-Nynäs hamn.

En framtidshamn

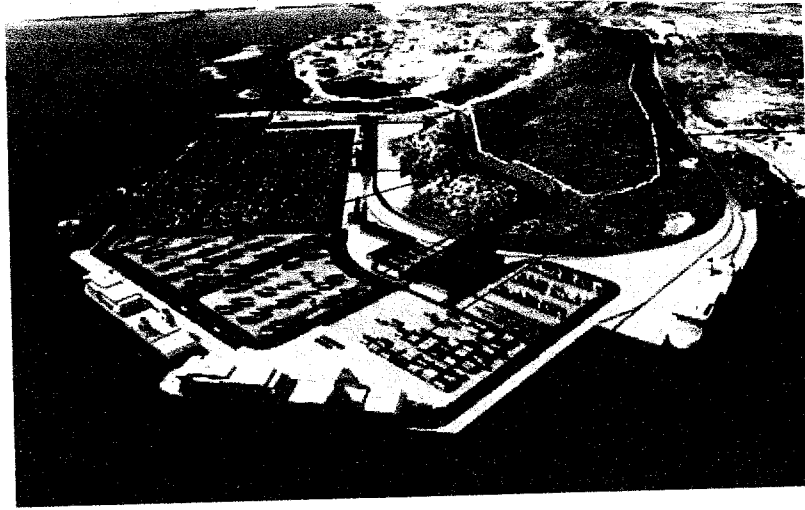


En tänkbar hamn i framtiden i samband med klimatförändringar. 1 Flytande lastkaj, som följer alltid vattennivån. Detta betyder att vattenmassorna vid översvämningar lyfter upp hela lastkajen. Lastkajen styrs upp via ett flertal pinnar (4-6) som sitter fast i markytan via ett fäste. När vattenmassorna sjunker så sjunker även lastkajen ned tillbaka till ursprungsläget med hjälp av de tre stolparna/pinnarna som sitter fast i markytan.

2 Magasin/lagerbyggnad, vattentät för utgående gods/varor. 3 Magasin/lagerbyggnad, vattentät för inkommande gods/varor. Även vid översvämningar kan arbetet pågå. Denna typ av hamn är oberoende av klimatförändringar.

Magasin/lagerbyggnad byggs ut enligt behov av container och ro-ro gods. Därmed får man en balanserad miljö utan skadeståndskrav.

Den mobila hamnen



Även om hamnen står i vatten, kan man transportera containerna från och till hamnen.

Den mobila hamnen

Den mobila hamnen innebär att de parkeringsplatser för container flyttas till ett högre ställe, dvs till nya parkeringsplatser som ligger på en högre nivå än ursprungliga parkeringsplatser.

Vid en eventuell översvämning drängs hela hamnen av vattenmassorna, men då finns ju möjligheter att flytta över alla container till en högre så kallad reservparkeringsplatser innan havsnivån skulle stiga. På det viset undviker man att betala dyrbara skadestånd.

Gore tog Cannes med storm

CANNES. Al Gore är i Cannes för att rädda planeten. Med filmen "An inconvenient truth", som handlar om hur mänskligheten ska besegra växthuseffekten, har den forne presidentkandidaten erövrat Cannes. Men faktum är att "An inconvenient truth" får alla katastroffilmer att blekna. Al Gores budskap är mycket enkelt. Mänskligheten sitter på en tidsinställd bomb. Om vi inte lyckas stoppa växthuseffekten kommer det att sluta som i Hollywoods värsta mardrömmar. **"AN INCONVENIENT TRUTH"** bygger på Gores föreläsningar som ackompanjeras av talande bilder av smältande glaciärer, stigande havsytor och hyperaggressiva orkaner

Jag rekommenderar för alla höga beslutsfattare i detta sammanhang att titta på Al Gores ovanstående film innan man fattar ett slutligt beslut i ärendet. Enligt massmedia har Bulgariens tre största hamnar stått i vatten nu i april och maj månad i samband med översvämningarna i halva Europa.

Dessa är mina synpunkter angående klimatet och miljön kring den blivande hamnen i Nynäshamn.

Svärd Jenny (fd Olsson)

Från: Karin Ekholm [k.ekholm@telia.com]
Skickat: den 1 juni 2006 22:37
Till: Svärd Jenny (fd Olsson)
Ämne: Synpunkter på Norvik med referens till samråd enligt Miljöbalken
Bifogade filer: SYNPUNKTER PÅ NORVIK MED REFERENS TILL SAMRÅD.doc; MKB STH. UNIV. NORVIK INLEDN. DEL1.pdf; MKB STH UNIV.NORVIK DEL 2.pdf

Hej Jenny,
Här kommer våra synpunkter på Norvik med bilagor, att bifogas ansökan till Miljödomstolen. Med referens till vårt telefonsamtal idag skickar vi ingen inlägga per post utan endast detta mail. Tacksam för bekräftelse på att du mottagit bifogade dokument. Kontakta gärna mig om du har några frågor.

Med vänlig hälsning

Sorundanet
Karin Ekholm

Sweco Viak
Box 340 44
100 26 Stockholm

Att. Jenny Svärd

Sorunda 2006-05-28

Synpunkter på Norvik med referens till samråd enligt Miljöbalken

Bakgrund

Sorundanet har tagit del av underlaget från Stockholms hamn AB, nedan kallat "Bolaget", inför samråd angående Norvik. Bolaget vill skapa en storhamn som ska leverera gods till Stockholm och Mellansverige via långtradare.

Majoriteten av av långtradarna kommer inte att ha Stockholms innerstad som destination utan godset ska vidare till E4 för omlastning eller direkt transport inom Mälardalsområdet. Här kommer vi direkt in på ett av huvudproblemen med Norvik: En fungerande anslutning till E4 saknas. Den enda möjlighet till detta som existerar idag är väg 225, en smal och krokig gammal kulturväg och en av de mest olycksdrabbade vägarna i länet. Vägen karaktäriseras av dålig sikt, skymda utfarter och busshållplatser med bl.a. barn och ungdomar på väg till skolan. Majoriteten av de boende i Nynäshamns kommun bor på landsbygden i Ösmo och Sorunda, alltså utanför Nynäshamns Stad, och många använder väg 225 på sin väg till arbete och skola. Väg 225 passerar förbi flera skolor, i Sorunda och Grödinge. Dagens tunga långtradartrafik från Bolagets existerande anläggning i Nynäshamn är redan ett stort problem för övriga trafikanter på väg 225. Dubbla och tredubbla släp har svårt att få plats i de branta hårnålskurvorna och klämmer lätt in personbilar. Dessutom orsakar karavaner med långtradare från hamnen farliga omkörningssituationer. Sorundanet har uppvaktat Vägverkets regiondirektör Susanne Lind och hennes kollegor och har en pågående dialog med Vägverket om säkerheten på väg 225. Grödingeborna har arrangerat öppet stormöte om problemen med dagens tunga trafik på väg 225 genom Vårsta där bl.a. Vägverket och Bolaget deltagit. Det har förekommit dödsolyckor längs vägen och många incidenter.

Mot bakgrund av den nuvarande problematiska trafiksituationen på väg 225 är det helt oacceptabelt att planera för 1000 nya långtradare (baserat på Bolagets egna siffror) som varje dag kommer att välja den kortaste vägen till E4an från Nynäshamn dvs. väg 225. Väg 259 är i dagsläget inget alternativ över huvud taget eftersom viktbegränsningar förbjuder tung trafik (bro över sjön Orången). Visserligen finns en utbyggnad av väg 259 från Jordbro till E4 planerad men den är antagligen inte ens påbörjad när Norvik förväntas vara i drift. Något som Gun Rudeberg, Bolagets miljöchef, förutspår vid samrådsmöte 22 maj 2006: "Däremot behöver väg 259 byggas ut när hamnen har byggts".

Eftersom väg 225 inte kan stängas av enligt Vägverket kommer långtradarna i alla fall att välja väg 225 istället för en utbyggd väg 259 till E4an eftersom väg 225 är flera mil kortare. Dessutom finns ett system inom EU som heter Eurovinjett, vilket gör att det är billigare för åkerierna att välja sämre smalare vägar. Detta system styr, förutom avståndet till E4an, även i framtiden långtradartrafiken till väg 225.

På grund av de dåliga landförbindelserna har Bolaget i ett tidigare skede angivit en ny motorväg, E4-syd, som nödvändig för att hamnen ska vara intressant. E4-syd är tänkt att gå från Nynäshamn, tvärs över Sorunda, vidare över Himmelsfjärden, Mörkö och ansluta till existerande E4 mellan Järna och Vagnhärad. Bolaget har inte officiellt dementerat behovet av E4-syd trots stor oro från Sorundabor och förfrågningar från Sorunda.net. Sorunda.net är mycket oroade över detta scenario vilket skulle innebära icke överblickbara konsekvenser på kultur och miljövärden i Nynäshamns kommun, Sorunda och på Södertörn. Vi föreslår att Miljödomstolen tar med E4-syd-scenariet i sin bedömning av Norviksprojektet.

Effekter på människors hälsa

Enligt 6 kap 3 § Miljöbalken är syftet med en miljökonsekvensbeskrivning att "identifiera de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön." Bolagets planer på Norvik kommer bl.a. att medföra indirekta effekter på människors hälsa. Risken att dödas eller skadas svårt i den kraftigt ökande trafiken från hamnen på väg 225 kommer att öka i stor omfattning från en redan hög nivå. Bolagets kärnverksamhet är hantering av långträdare och containers vilket oundvikligen genererar landstransporter. Den största exponeringen för indirekta hälsoeffekter från Norvik kommer att ske mot de boende i Ösmo och Sorunda som på väg till arbetet och skola dagligen kommer att möta 1000 nya långträdare på väg 225. Exponeringen för 1000 nya långträdare dagligen året runt kommer förmodligen att utgöra den enskilt största kortsiktiga och långsiktiga hälsofaran med Norviksprojektet och dessutom den hälsofara som exponerar flest människor. Därtill kommer ytterligare riskökning vid kollision med Farligt Gods pga. risk för brand, explosion, giftiga och miljöfarliga utsläpp.

Mot bakgrund av ovanstående anser Sorundanet att Bolaget skulle utsätta stora delar av invånarna i Nynäshamns kommun för oacceptabla hälsorisker om Norvik byggs. Vi anser därför att en alternativ lokalisering i Mälardalsområdet med närhet till E4 bör utredas så att säkra och effektiva landstransporter kan garanteras.

Skärgårdsmiljön

Bolaget har anfört att Norvik kommer att vara ett bra alternativ ur miljösynpunkt eftersom fraktfartyg inte behöver gå in i Stockholms känsliga skärgård. Vi förstår att Bolaget valt att jämföra med det egna hamnalternativet Stockholm. Sorundanet vill hellre se en jämförelse med andra alternativ i Mälardalen som Oxelösund och Gävle. Ur skärgårdsmiljösynpunkt är Oxelösund och Gävle minst lika bra som Norvik. Oxelösund och Gävle har existerande hamnar som kräver betydligt mindre ingrepp i den lokala miljön för att utvecklas och dessutom fungerande anslutning till E4an i Mälardalsområdet.

Oberoende utredning av Stockholms Universitet

Stockholm Universitet har gjort en förberedande miljökonsekvensutredning för Norvik. Utredningen bifogas till detta dokument. På sidan 59 under kapitlet "slutsatser" kommer man fram till att de negativa effekterna med Norvik överväger de positiva. Landskapsbilden förändras drastiskt och hela vikar måste fyllas ut, samtidigt som långtradartrafiken ökar dramatiskt. Dessutom vill man se en strategisk miljöbedömning på nationell nivå. Vi anser att Miljödomstolen bör fästa särskild vikt vid detta dokument vid bedömning av Bolagets ansökan om tillstånd för verksamheten. Stockholms

Universitets utredning är att betrakta som ett oberoende dokument medan Bolagets ansökan med tillhörande utredningar givetvis får betraktas som en partsinlägga.

Nationell utredning av hamnars lokalisering i Sverige

Det finns ett stort behov av en samlad nationell bedömning av frågan om hamnars framtida lokalisering i Sverige. Annars finns en risk att starka särintressen, som Bolagets, kommer att avgöra frågan med bl.a. negativa miljökonsekvenser på nationell nivå som följd. Sorundanet välkomnar en bedömning av hamnars lokalisering på nationell nivå och anser att bl.a. följande kriterier för hamnar i Mälardalsområdet bör vara uppfyllda:

- Närhet till Mälardalsregionen
- Fungerande infrastruktur i hela transportkedjan
- Närhet till E4
- Befintlig djuphamn utan större ingrepp i land- eller vattenmiljö
- Direkt insegling utan påverkan på skärgårdsliv
- Järnvägsanslutning

Norvik uppfyller inte kriterierna för närhet till E4, fungerande infrastruktur i hela kedjan eller befintlig hamn. Däremot finns det alternativ som uppfyller alla kriterierna, t.ex. Oxelösund och Gävle. (Dessa hamnar är dessutom bättre ur ett kommunekonomiskt perspektiv pga. ägarförhållanden men det har lämnats utan hänsyn i denna skrivelse.)

Sammanfattning

Sorundanet yrkar på att Bolagets ansökan om tillstånd för verksamheten avslås på följande grunder:

- 1) *Bolagets verksamhet ger bl.a. upphov till indirekta hälsoeffekter i form av helt oacceptabla hälsorisker för stora delar av kommunens invånare, genom att tillföra 1000 nya långtradare dagligen till väg 225. Denna 5 mil långa, smala och krokiga väg är redan idag en av de mest olycksdrabbade i länet med mycket tung långtradartrafik från Bolagets nuvarande verksamhet i Nynäshamn.*
- 2) *Stockholms Universitet har genomfört en förberedande miljökonsekvensutredning om Norvik och kommit fram till att de negativa effekterna av Norvik överväger de positiva. Man vill se en strategisk miljöbedömning på nationell nivå.*
- 3) *Miljödomstolen bör avvakta en nationell utredning om hamnars lokalisering för att undvika att Bolagets särintressen prioriteras på bekostnad av en samlad nationell miljöbedömning av en framtida hamnstruktur.*

Med vänlig hälsning
Sorundanet

Lena Dafgård, Karin Ekholm, Luzzi Herzog, Per Ranch, Christer Sundquist, Rolf Åberg, Irene Ångström, Irene Åström

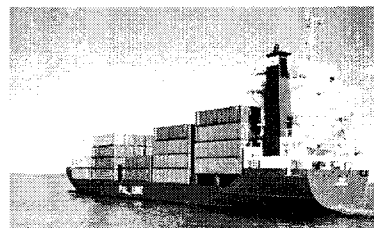
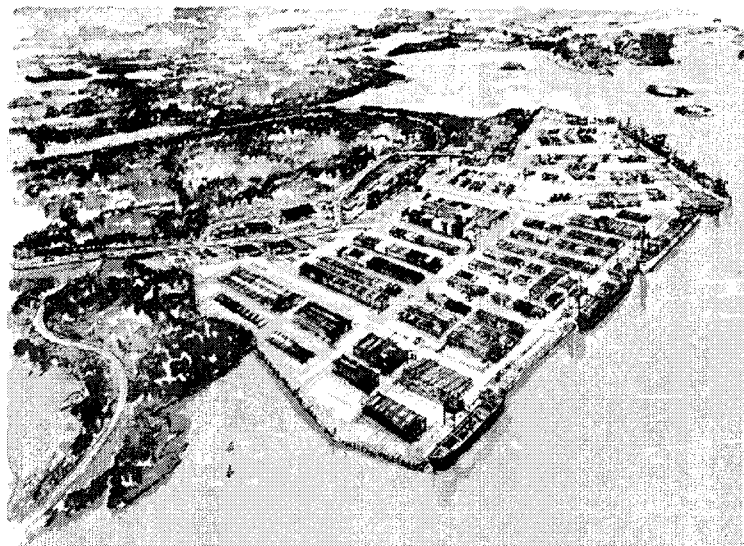
Bilaga: Stockholms Universitets Miljökonsekvensbeskrivning av Norvik (del 1 och 2)



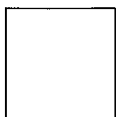
Institutionen för naturgeografi och kvartärgeologi

Storhamn i Norvik

– *“att hamna rätt”*



Förberedande miljökonsekvensbeskrivning för hamn i Nynäshamnsområdet



Försättsblad

Bild 1: www.stockholmshamn.se

Bild 2: Nynäsposten, 30 augusti, 5 *Foto: HGBild/arkiv2005*

Bild 3: <http://www.soeport.se/>



FÖRORD

Denna rapport är ett resultat av kursen miljökonsekvensbeskrivningar, påbyggnadskurs 10 poäng vid institutionen för naturgeografi och kvartärgeologi, Stockholms universitet. Kursen är av tvärvetenskaplig karaktär och riktar sig till studenter med olika bakgrund, såväl naturvetenskaplig som samhällsvetenskaplig. Ett tvärvetenskapligt och sektorsövergripande arbetssätt eftersträvas idag ofta inom samhällsplaneringen för att täcka in ett brett spektrum av aspekter. Genom att studera miljökonsekvenserna av ett planerat projekt ska kursdeltagarna få inblickar i hur planeringsprocessen bedrivs vid olika instanser i samhället på lokal, regional och nationell nivå.

Vårterminen 2006 har vi valt att studera miljökonsekvenserna av en planerad ny storhamn i Norvik, Nynäshamns kommun. En förväntad utökning av handeln bland annat inom Östersjöområdet ställer nya krav på hamnkapacitet. Anläggning av en storhamn kan dock innebära stor påverkan på miljön, såväl direkt som indirekt. I anslutning till hamnområdet planeras också ett tillhörande verksamhetsområde med anslutande infrastruktur. Att studera konsekvenserna av dessa planer har varit kursens huvuduppgift.

Under den begränsade tid som stått till studenternas förfogande har det givetvis inte varit möjligt att täcka in alla aspekter på det planerade hamnprojektet. Mindre tid har fått läggas på studier av alternativa lokaliseringar och utformningar. En viktig utgångspunkt har varit att studera hur planerna stämmer överens med miljömål på nationell, regional och lokal nivå.

De studenter som sammanställt rapporten ansvarar för de åsikter och värderingar som framförs. Dessa kan således inte åberopas som representerande Stockholms universitets uppfattning. Lärare på kursen har varit undertecknad (kursansvarig), universitetsadjunkt Anders Yrgård och amanuens Olle Johansson, samtliga vid institutionen för naturgeografi och kvartärgeologi.

Ett varmt tack riktas till alla som varit behjälpliga med att lämna uppgifter och material under arbetets gång, ingen nämnd men heller ingen glömd. Denna hjälp har varit till stor nytta vid genomförandet av detta projektarbete.

Stockholm i mars 2006
Bo Eknert
Universitetsadjunkt
Kursansvarig

KURSDELTAGARE

Eva Andersson, miljövetare
Helen Bjurling, biogeovetare
Malin Haglund, samhällsplanerare
Jonas Hedlund, biogeovetare
Lisa Hellström, biolog
Anna Hesselgren, miljövetare
Kajsa Holmborn, naturgeograf
Jenny Karlsson, biolog/geovetare
Anna Krohn, samhällsplanerare
Nina Larsson, miljökommunikatör
Kajsa Nilsson, biogeovetare
Shyrete Shalaj, biogeovetare
Samira Shamsa, miljö- och kemitekniker
Monica Sihlén, ekonom
Marie-Louise Stenérus, miljövetare
Beatrice Sundberg, miljöingenjör
Karl Svanberg, biolog
Ida Svärd, samhällsplanerare
Josefine Weinberg, samhällsplanerare

SAMMANFATTNING

Ökad handel med de Baltiska staterna, Ryssland och Kina gör att Stockholms Hamn ser ett behov av en ny storhamn i Stockholmsregionen. För att öka hamnkapaciteten ansöker de om att anlägga en hamn i Norvik, strax norr om Nynäshamn. I anslutning till hamnen planerar NCC Construction AB att utveckla ett tillhörande verksamhetsområde. Byggnationen av hamnen planeras starta 2007, vara i drift 2010 och fullt utbyggd 2029.

Anläggning av en hamn klassificeras som miljöfarlig verksamhet och kräver, enligt miljöbalken, att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Målet med föreliggande rapport är att utgöra en förberedande miljökonsekvensbeskrivning för det planerade hamnområdet. Syftet är att genomföra en opartisk bedömning av hamnprojektets direkta och indirekta miljökonsekvenser

Om hamnen byggs kommer den containertrafik, som idag går till Frihamnen, samt de fartyg med rullande gods som går till Nynäshamns hamn, att flyttas till Norvik. För att möjliggöra anläggandet måste två vikar i området fyllas igen och stora mängder berg sprängas bort. Dessutom behöver muddring av sediment ske på havsbotten för ökat vattendjup.

Norviksområdet är relativt orört och innehåller gammal skog. Det finns ett antal naturvärden, däribland två nyckelbiotoper. Om hamnen byggs skulle det få till följd att nästan alla natur- och kulturvärden försvinner. Den vattenverksamhet som krävs när hamnen anläggs kan leda till giftspridning och grumling av sediment, vilket påverkar djur- och växtlivet negativt. Den planerade hamnen skulle även komma att leda till en kraftig ökning av trafiken på land och till sjöss, vilket vidare skulle resultera i ökade utsläpp av luft- och vattenföroreningar. Buller från trafik, anläggande av störande verksamhet samt den visuella förändringen av området är faktorer som främst skulle påverka de närboende. För att minimera miljöpåverkan föreslås följande:

- Som alternativ utformning föreslås att hamnen och industriområdet utvecklas i mindre skala för att bevara landskapsbilden och öka andelen grönområden.
- Som alternativ lokalisering föreslås att de befintliga hamnarna i Södertälje, Norrköping, Gävle, Västerås, Köping samt Stockholm utnyttjas. Dessa hamnar har nämligen möjlighet till utbyggnad och därmed en ökad kapacitet av godshantering i framtiden.
- Ett antal skadeförebyggande åtgärder rekommenderas, till exempel att en riskbedömning upprättas där det tydligt framgår vilka riskreducerade åtgärder som ska vidtas både under bygg- och driftskedet.

I en sammanvägning framkommer det att de negativa miljöeffekter som en hamn i Norvik skulle generera, är större än de positiva miljöeffekterna för regionen. Detta speciellt med tanke på att det redan råder en överkapacitet hos de befintliga hamnarna på ostkusten. För att få en mer komplett analys av hamnens infrastrukturella och regionala konsekvenser föreslår vi att en strategisk miljöbedömning utförs.

LÄSANVISNING

Syfte och avgränsning med miljökonsekvensbeskrivningen framkommer i rapportens inledning. I nästkommande avsnitt ges en kort bakgrund till ramverket kring MKB, där lagkrav och hänsynstaganden beskrivs. Utdrag ur lagar och förordningar finns i bilaga 1, berörda miljömål presenteras i bilaga 2. I det tredje avsnittet ges en beskrivning av det planerade hamnområdet Norvik. För att få en översikt över det aktuella området finns en karta i bilaga 3. Därefter kommer en projektbeskrivning, där utformning och omfattning av projektet framgår i stora drag. Efter detta avsnitt behandlas de effekter och konsekvenser på miljön som hamnen kan medföra. Under delen alternativ presenteras nollalternativ, utformningsalternativ och lokaliseringsalternativ. I det sista avsnittet diskuteras för- och nackdelar med hamnprojektet och avslutningsvis ges en samlad bedömning. För att underlätta läsningen finns en begreppsförklaring i slutet innan källförteckningen.