



**KOMPLETTERING AV DETALJPLAN FÖR
NORVIK, STOCKHOLM- NYNÄSHAMNS HAMN
MED VERKSAMHETSOMRÅDE**

KALVÖ 1:25, 1:11 M FL,

INDUSTRISPÅR ALTERNATIV 5

Nynäshamns kommun, Stockholms län

Upprättad i Augusti 2008

SAMRÅDET

Hur samrådet har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade, 2006-04-19 § 77, att ge miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att med normalt planförfarande upprätta detaljplan för Stockholms - Nynäshamns Hamn enligt intentionerna i program med tillhörande samrådsredogörelse.

Samråd har skett om upprättat detaljplaneförslag för Norvik, Stockholms - Nynäshamns hamn med verksamhetsområde under våren 2007. Därvid framkom synpunkter som medförde att ytterligare alternativ för industrispårets sträckning behövde utredas. Av de alternativ som järnvägsutredningen studerade förordade kommunen alternativ 5 och alternativ 2.

För industrispårets alternativ 5 upprättades detaljplanehandlingar.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen beslutade, 2008-03-27 § 55, att ge förvaltningen i uppdrag att samråda kring upprättat förslag till detaljplan.

Samråd har skett under tiden 8 april– 8 maj 2008.

Handlingarna har skickats ut i brev 4 april 2008 enligt remisslista och fastighetsförteckning upprättad av lantmäteriets lokalkontor, daterad Nynäshamn 25 mars 2008.

Under samrådstiden har samrådshandlingarna funnits tillgängliga på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens expedition i nämndhuset och på biblioteket i Folkets Hus i Nynäshamn under ordinarie öppettider. Handlingarna har även funnits tillgängliga på kommunens hemsida.

Samrådsmöte har hållits i Folkets Hus den 17 april 2008. Kallelse till mötet skedde dels i det utsända brevet, se ovan, dels genom annons i Nynäshamns-posten den 8 april 2008.

STÄLLNINGSTAGANDE

Ett kompletterande samråd för detaljplan för Norvik, Stockholm – Nynäs-hamns hamn med verksamhetsområde, Industrispår alternativ 5 har varit ute på samråd våren 2008 då nytt läge för industrispår skulle prövas. I denna samrådsredogörelse 2B redovisas och bemöts de synpunkter som framkom under samrådet.

Under samråd om järnvägsplan 2008, enligt lagen om byggande av järnväg, har miljö- och samhällsbyggnadsnämndens Au (Msn Au 2008-08-12 § 91) förordat alternativ 5 B med tunnel vid Hammarhagens industriområde samt alternativ 5C längs Alhagens östra sida.

Detaljplanen för Norvik har bearbetats i enlighet med beslutet ovan. Därvid har detaljplaneförslaget för industrispåret lagts ihop med detaljplaneförslaget för Norvik om vilket samråd skedde under 2007 (samrådsredogörelse 2 A finns tillgänglig på kommunens hemsida). Planområdet omfattar hamn, verksamhetsområde, ny sträckning av järnvägsområde, vägar och natur- och parkområde. Planhandlingarna har kompletterats med trafik- och riskanalyser och kommer att uppdateras inför planutställandet.

I denna samrådsredogörelse bemöts endast sakfrågor inom detaljplan. Politiska ställningstagande och frågor som behandlar regionala frågor får hantteras i annat forum.

Inkomna synpunkter föreslås inte medföra någon förändring av detaljplanen.

Sammanfattning: inkomna synpunkter och bemötanden

Länsstyrelsen, liksom Vägverket, poängterar vikten av att hänsyn tas till väg 73:s framtida breddning och trafikplats Kalvö.

Detaljplaneförslaget har bearbetats med hänsyn taget till detta.

Länsstyrelsen framför att utrymme ges inom järnvägsområdet för riskreducerande åtgärder. Räddningsverket efterfrågar vissa förtydliganden av gjorda riskanalyser samt att säkerhetshöjande åtgärder regleras i detaljplanen. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund har även yttrat sig angående riskfrågorna och efterfrågar mer detaljerad utredning med avseende på två konflikt-punkter.

Den sammanvägda riskanalysen har slutförts vilket bland annat innebär fördjupad utredning för konfliktpunkt 3.

Länsstyrelsen framför vikten av att de skyddsåtgärder och uppföljningar som anges i MKB:n säkerställs.

Genomförandebeskrivningen ska redovisa en sammanställning av åtgärder samt hur dessa säkerställs.

SGU anser att yt- och grundvattenfrågorna behöver beläggas ytterligare.

I arbetet med järnvägsplanens MKB har fördjupade studier genomförts. Resultatet av dessa redovisas i detaljplanens MKB. Förutsatt att erforderliga skyddsåtgärder vidtas bedöms de långsiktiga konsekvenserna för yt- och grundvatten bli små.

SL förordar det alternativ för spårsträckning som påverkar övrig tågtrafik minst; de önskar att industrispåret planeras för avfartshastighet från Nynäs-banan om 100 km/tim.

Kommunstyrelsen förordade i första hand alternativ 5 och i andra hand alternativ 2. Detaljplan har upprättats enligt detta beslut.

Vattenfall önskar att avtal upprättas mellan Vattenfall/kommun/exploatör

och kan innan sådant finns ej godkänna detaljplaneförslaget.

TeliaSonera önskar att deras ledningar beaktas.

Va-förvaltningen konstaterar att omfattande omläggningar av va-ledningar behövs, att vägförbindelser till va-anläggningar skärs av och måste ersättas, att del av Alhagens våtmark berörs och eventuellt måste ersättas, att dagvattnen ej får tillföras våtmarken samt att VA-kollektivet ej ska belastas med kostnader.

I detaljplanearbetet beaktas dessa frågor. Avtal som reglerar genomförandet kommer att upprättas mellan berörda parter.

Fastighetsägarna till Plogen 6 och Plogen 11 efterfrågar en annan sträckning gång- och cykelvägen då den föreslagna sträckning mellan fastigheterna medför negativa konsekvenser för utvecklingen av företagen på fastigheterna.

GC-vägen har omstuderats och är placerad utanför Plogen 6 och 11.

Moderaterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet framför i ett gemensamt yttrande att de betonar vikten av att hamnen på Norvikudden byggs men att helhetsgreppet saknas när det gäller transportinfrastrukturen. De förordar alternativ 1 för industrispårets dragning.

Kurt och Brita Lagerström, Elektronen 25 förordar tunnelalternativen samt kräver bullerskydd under byggnadstiden. Anne Stenberg, Villagatan 46, förordar alternativ 5. Åke Karlsson, Neutronen 22, anser att spåralternativ 1 ska studeras vidare samt kombineras med motorväg. Ille Kull och Jan Gustavsson, Kalvö 1:20, känner oro och irritation över detta stora byggprojekt nära bostaden och anser det oacceptabelt att Nynäshamn som ekokommun låter detta ske. Elektronens radhusförening kräver för alternativ 5 att tunnelalternativen genomförs, att bullerskydd ordnas under byggtiden samt förordar alternativ 1. Jennie Karlqvist och Roland Dehlin, Hacktorpsvägen 17, anser att även med spåralternativ 5 så riskerar Hacktorpsområdet att bli ett dött område med järnvägsspår i "vardagsrummet", att väg 73 med mer trafik innebär mer buller och sämre trafiksäkerhet, samt att ett helhetsgrepp bör tas med anledning av miljö- och klimatfrågorna och Nynäshamns stads framtida utveckling. Johan Stureson efterfrågar likaså ett helhetsgrepp över framtidsfrågorna.

Detaljplan upprättas för alternativ 5 med underalternativ 5B, tunnel förbi Hammarhagens industriområde samt underalternativ 5C.

Kommunstyrelsen har förordat alternativ 5 i första hand och alternativ 2 i andra hand.

Detaljplaneförslaget anger att bullerskydd ska ordnas mot Hacktorp längs med väg 73.

Samrådsmötet

Vid samrådsmötet, som hade cirka 45 mötesdeltagare, framfördes följande frågor och synpunkter. Svar som gavs på mötet redovisas med indragen text.

Kommer ljuset från godstågen att störa bostäderna i Hacktorp?

Nej. Eventuellt kommer något ljus att nå väg 73.

Kommer det att bli bulleravskärmning på den öppna ytan längs Alhagen?

Plank kan anordnas. Dessa har olika höjd beroende på var de placeras.

Kan väg 73 ges fyrfältighet?

Det ska vara möjligt.

Kommer det att anges ett max-värde för buller i kommunens beslut?

För bullerstörningar finns det riktvärden som ej får överskridas och det är dessa bullervärden som ska klaras.

Vad gör man för att undvika visuella störningar för bostadsområdet, det vill säga att de boende i Hacktorp inte ska behöva se industrispåret med godståg. Med hjälp av överskottsmassor kan en avskärmning anordnas. Inger Schmiedhofer sa att kommunen ska låta undersöka om området längs väg 73 på Hacktorpsidan kan höjas. Kjell Karlsson meddelade att Stockholms Hamnar är positiva till att medverka till en bullervall.

Från kolonistugeområdet framfördes frågan om det var olika förutsättningar för Hacktorp och kolonistugeområdet fastän bägge områdena är bostadsområden. De ansåg vidare att parallellspåret och det nordligaste underalternativet för alt 5 innebar en försämring för deras del.

Kolonistugeområdet är ej ett bostadsområde utan ett fritidshusområde varför det gäller andra riktvärden för detta än för ett bostadsområde.

Ketil Kindestam instämde i att det blir sämre för kolonistugeområdet.

Skiljer sig järnvägsutredningsalternativen åt med avseende på risk?

Alt 5 är bättre då detta alternativ ligger längre från bostäder. I Alhagens våtmark kan den biologiska reningen påverkas men med hjälp av skyddsriäl kan tåget hindras att gå utanför banvallen vid urspårning. Vid vattenverket, som ska vara kvar som reservvattentäkt, skyddar tätskikt vid olycksfall.

Det har hänt olycka norr om vattenverket under 1950-talet och denna orsakades av solkurva.

Vilken tid på dygnet kommer godstågen?

Tider för godstågen beror på tillgänglig kapacitet på banan och när båtar kommer. Godstågen kommer ej att gå enbart på natten. I hamnens inledningsskede kommer det inte att vara så mycket tåg. Stockholms Hamnars önskemål är att banan byggs ut.

Hur klarar mötesspårerna som byggs nu de långa tågen?

Mötesspåret i Segersäng kommer att vara tillräckligt långt för de längsta tågen.

Hur lång tid tar det för godståget att passera?

Ett 750 m långt tåg i 70 km/tim innebär ca 1 minut passagetid.

INKOMNA YTTRANDEN

Yttranden

Yttranden har kommit in från:

(Siffror inom parentes avser diarienummer)

Statliga organ

1. Länsstyrelsen (219)
2. Banverket (201)
3. Räddningsverket (211)
4. Sveriges geologiska undersökning, SGU (208)
5. Vägverket (217)

Regionala organ

6. Regionplane- och trafiknämnden (198)
7. AB Storstockholms Lokaltrafik (216)
8. Vattenfall (213)
9. TeliaSonera (212)
10. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (218)

Kommunala organ

11. Va-förvaltningen, Nynäshamns kommun (205)

Intresseföreningar, sammanslutningar

12. Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet i Nynäshamn (214)

Fastighetsägare inom detaljplaneområdet

13. Stefan Olsson i Nynäshamn AB, Plogen 6 (200)
14. Nynäs Godsförvaltning, Plogen 11 (202)

Fastighetsägare utanför detaljplaneområdet

15. Kurt och Brita Lagerström, Elektronen 25 (203)
16. Anne Stenberg, Villagatan 46 (204)
17. Åke Karlsson, Neutronen 22 (206)
18. Ille Kull, Jan Gustavsson, Kalvö 1:20 (209)
19. Elektronens radhusförening (210)
20. Jennie Karlqvist, Roland Dehlin, Hacktorpsvägen 17 (215)

Övriga

21. Johan Sturesson (197)
22. Johan Sturesson (207)

Inkomna yttranden redovisas nedan i sin helhet. De bilagor som en del yttranden hänvisar till redovisas ej men finns tillgängliga på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

STATLIGA ORGAN

1. Länsstyrelsen (219)

Det rubricerade planförslaget, upprättat i mars 2008, har översänts för samråd. Förslaget innehåller ett nytt läge (alt. 5) för industrispår från Nynäsbanan till hamnen på Norviksudden. Samråd om detaljplanen för hamn- och industriområdet i Norvik hölls våren 2007. Den planen innehöll spåralternativ 2. Nyligen genomförd utställning av järnvägsutredningen för industrispåret till Norvik redovisar tre alternativa sparsträckningar, förutom alternativen 2 och 5 även ett alternativ 1, som dock av kommunen bedömts ge alltför stora negativa konsekvenser, varför det inte prövas i detaljplan. Kommunen förordar i första hand alternativ 5 och i andra hand alternativ 2.

Länsstyrelsen har i ett omfattande yttrande, daterat 2007-05-14, lämnat synpunkter på detaljplaneförslaget för Norviks hamn- och industriområde med spåralternativ 2. Länsstyrelsens synpunkter i nu aktuellt yttrande berör endast detaljplaneförslaget för spåralternativ 5.

Länsstyrelsen har nyligen lämnat yttrande, daterat 2008-04-23, i samband med utställningen av järnvägsutredningen. Av detta framgår att Länsstyrelsen i princip gör samma bedömning som kommunen och förordar alternativ 5, i första hand 5B, bl.a. för att i detta sker betydligt mindre påverkan på Kvarnbäcken än i 5A. I valet mellan alternativen 5C och 5D anser Länsstyrelsen att Stockholms Hamnar bör lägga stor vikt vid att minimera störnings- och barriäreffekter samt vid frågor skapade av klimatförändringar, såsom stabilitetsförhållanden, översvänningsrisker, mm.

Detaljplaneförslaget för alternativ 5 har av kommunen bedömts medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbedömning avses genomföras. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats. Den MKB som tidigare togs fram för järnvägsutredningen har legat till grund för detaljplaneförslagets MKB.

Planförslagets huvuddrag

Spåralternativ 5 är indelat i fyra underalternativ, 5A – 5D. Alternativ 5A viker av från Nynäsbanan strax norr om vattenverket och alternativ 5B strax söder därom. Vid norra Hammarhagen kommer båda dessa spåralternativ att dras under en ny bro för väg 73. Nordost om väg 73 går alternativ 5A och 5B ihop och ligger sedan parallellt med vägen i bergsskärning, alternativt tunnel för delar av sträckan. I dalgången vid Alhagens våtmark ligger spåret fortfarande intill väg 73 och kan där förläggas på en lägre bro eller bank. Alternativ 5C går från övergången mellan dalgång och berg i snäv kurva nordost ut för att ansluta till den sträckning som redovisades för alternativ 2 i detaljplaneförslaget för hamn- och industriområdet för Norvik. Spåralternativ 5D förs från övergången mellan dalgång och berg nordost ut i en vidare kurva förlagd i tunnel. Spåret ansluter sedan vid den planerade bangården i höjd med torpet Blommenstorp.

Länsstyrelsens synpunkter

Vägfrågor

Länsstyrelsen har tagit del av Vägverkets yttrande daterat 2008-05-07 och instämmer i stort i de synpunkter som där framförs.

I föreliggande planförslag passerar industrispåret under väg 73. Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att den planerade vägbron ges en bredd så att den

rymmer fyra körfält.

Alternativ 5 innebär konflikt med tidigare skissad ombyggnad av infarten till Kalvö industriområde (Kalvö trafikplats). Länsstyrelsen anser att i det fall alternativ 5 avses att väljas, måste Stockholms Hamnar i samråd med Vägverket, innan slutligt ställningstagande har gjorts, klara ut att en planskild korsning på ett godtagbart sätt kan åstadkommas. Kommunen behöver vidare stämma av trafikplatsens utrymmesbehov med detaljplaneförslaget för spåralternativ 5, för att undvika att detaljplanen för industrispåret behöver ändras inom genomförandetiden (15 år), bl.a. med tanke på PBL 5: 11.

Riskfrågor

Länsstyrelsen vill betona vikten av att i detaljplanen ge tillräckligt stort utrymme för järnvägsområdet (T₁ och T₂), så att erforderliga riskreducerade åtgärder ryms inom området. Det kan t.ex. gälla för eventuella tunnlar, där det är av stor vikt att räddningstjänstens insatsmöjligheter beaktas.

Vattenfrågor

Alternativen 5A och 5B berör vattenskyddsområdet vid Berga. Av MKB:n framgår att arbete med att uppdatera vattenskyddsföreskrifterna pågår inom kommunen. Vattenskyddsområdets storlek föreslås i det sammanhanget utökas.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att alternativen 5A och 5B bedöms kunna ge stora negativa konsekvenser för vattenresursen. Dock framgår även att med skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna som måttliga, och MKB:n innehåller också förslag till skyddsåtgärder. Ytterligare utredningar beträffande skyddsåtgärder avses tas fram i kommande skeden. Med skyddsåtgärder bedöms, enligt MKB:n, inget av alternativen 5A-5D hindra uppfyllelsen av miljömålet "Grundvatten av god kvalitet". Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att erforderliga skyddsåtgärder säkerställs på lämpligt sätt och inte endast nämns som förslag i MKB:n.

Om alternativ 5 blir aktuellt för fortsatt planläggning anser Länsstyrelsen att plankartan bör ha en upplysningsruta med information om att planområdet berör vattenskyddsområdet samt en hänvisning till skyddsföreskrifterna.

Av planbeskrivningen framgår att en planbestämmelse anger att dagvattnet ska avledas till ett lokalt dagvattensystem. Planbestämmelsen saknas dock i detaljplaneförslaget.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen har inga synpunkter ur kulturmiljöhänseende.

Naturvård

Länsstyrelsen har inga synpunkter ur naturvårdshänseende.

Övrigt

Av MKB:n framgår att vissa frågor nu studeras vidare i det pågående arbetet med järnvägsplanen, t.ex. bullerskydd, och att skyddsåtgärder och uppföljning av dessa kommer till utställningen att föras in i MKB:n för detaljplanen. Länsstyrelsen vill återigen framhålla vikten av att kommunen ser till att tillräckligt utrymme finns i planen för erforderliga skyddsåtgärder, och att de säkerställs på lämpligt sätt och inte bara nämns i MKB:n.

Länsstyrelsen har tagit del av Banverkets yttrande 2008-04-24 och har inget att tillägga beträffande de synpunkter som där framförs.

- *Kommentar*

Vägfrågor

Stockholms Hamnar har i samråd med Vägverket studerat framtida planskild trafikplats Kalvö. Detaljplaneförslaget tar hänsyn till en framtida planskildhet för trafikplatsen och planändring behöver inte ske för att trafikplatsen ska kunna komma till stånd. Detaljplanen har även beaktat att väg 73 ska kunna byggas om till fyrfältig väg. Dessa frågor hanteras även i exploateringsavtal mellan kommunen och Stockholms Hamnar. Avtal ska även upprättas mellan Stockholms Hamnar och Vägverket.

Riskfrågor

Riskfrågorna har behandlats i en särskild utredning där de aktuella riskanalyserna har "lagts ihop" och studerats. Därvid har fyra konfliktpunkter konstaterats; vid LNG:s utfartsväg och korsning med Norvikvägen, Norvikvägens utfart på väg 73, invid godsbangården samt längs med väg 73 vid Hammarhagens industriområde. Vid LNG:s utfartsväg hanteras risksituationen genom enkelriktning av trafik vid särskilda tillfällen samt signalreglering och dessa åtgärder är, eller ska bli, reglerade genom exploateringsavtal. Vid Norvikvägens utfart bedöms risksituationen vara hanterbar beroende på de stora nivåskillnaderna som finns mot bostäderna. Vid godsbangården har tillräckligt skyddsavstånd lagts ut i detaljplanen genom prickad mark inom verksamhetsområdet i kombination med bestämmelse som anger hur nära spår får förläggas kvartergränsen. Vid Hammarhagens industriområde har en fördjupad riskutredning genomförts och denna har konstaterat att särskilda åtgärder ej behöver genomföras.

Planbestämmelse anger även inom vilka områden det ska vara möjligt att anlägga väg för räddningstjänstens behov fram till industrispåret.

Vattenfrågor

Plankartan kompletteras med upplysningsruta med information om att planområdet berör vattenskyddsområde samt hänvisning till skyddsföreskrifter.

Detaljplanens bestämmelser för dagvatten har bearbetats.

Övrigt

I genomförandebeskrivningen redovisas de skyddsåtgärder som erfordras samt andra åtgärder som MKB:n anger samt hur dessa säkerställs.

2. Banverket (201)

Banverket har mottagit ovan nämnda plan och vill härmed framföra följande synpunkter.

Detaljplanen

Det är inget krav att upprätta en detaljplan för ny järnväg. Att anslutningen till Nynäsbanan och ett eventuellt mötesspår längs Nynäsbanan inte finns med i planen har Banverket därför inga synpunkter på. Det väsentliga är att industrispåret till Norvik inte får byggas i strid mot detaljplanen.

Avtal

Initialt skall minst två avtal tecknas mellan Stockholms Hamn AB och Banverket; ett anslutningsavtal och ett genomförandavtal. Avtalen bör tecknas innan detaljplanen fastställs.

Övrigt

Nynäsbanan har utpekats som riksintresse av Banverket enligt följande kriterium: Spåranläggningar som är av nationell, interregional, särskild regional-

betydelse eller av särskild betydelse för den regionala utvecklingen.

De vattenledningar som ligger på den östra sidan av Nynäsbanan kan komma i konflikt med ett eventuellt mötesspår längs Nynäsbanan.

- *Kommentar*

Föreliggande detaljplan upprättas för att området är detaljplanelagt sedan tidigare och den detaljplanen möjliggör ej tillkomsten av ett industrispår.

Genomförandebeskrivningen redovisar de avtal som ska tecknas, bland annat de som nämns i yttrandet.

Föreliggande detaljplan reglerar ej tillkomsten av ett eventuellt mötesspår längs Nynäsbanan.

3. Räddningsverket (211)

Räddningsverket har fått kompletterande plansamråd om alternativ 5 med varianter för detaljplan och MKB för planerat industrispår i Norvik. Verket har tidigare lämnat synpunkter i ärendet den 8 november 2005 och 26 mars 2007, samt ett flertal i järnvägsärendet gällande industrispåret med Räddningsverkets diarienummer 172-5420-2006.

Räddningsverkets ställningstagande

Räddningsverket väntar med att ta ställning till alternativ 5 med varianter tills samtliga riskanalyser är klara.

Tydliggörande av riskkällor

Det är viktigt att det tydligt redogörs för vilka risker detta nya alternativ medför. Bland annat kan konsekvenser för människa och miljö förändras jämfört med tidigare presenterade alternativ 2. Räddningsverket saknar bland annat en tydlig redogörelse av rangerbangården, tunnelsäkerhet, den planerade plankorsningen vid alternativ 5B, förväntad total mängd transport av farligt gods på väg och järnväg och de risker dessa kan medföra. Detta bör utredas och ingå i MKBn.

Reglering av säkerhetshöjande åtgärder

Räddningsverket förutsätter att de relevanta resultat som framkommer av riskanalysen för detaljplaneområdet, inklusive LNG-anläggningen och Alhagens reningsanläggning, ska regleras i planbestämmelser. Detta gäller framförallt säkerhetshöjande åtgärder, vilket ni kan finna mer information om i rapporten "Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner" (Räddningsverket/Boverket 2006).

Tunnelsäkerhet

Det är Räddningsverkets uppfattning att vid passage genom tunnel skall trafiktunnlar utformas så att personer ges möjlighet att utrymma på egen hand utan assistans från räddningstjänsten, samt att det finns förutsättningar för effektiva räddningsinsatser. Räddningsverket förordar därför att eventuella tunnlar utformas med förutsättning för självutrymning och tillgänglighet för räddningstjänst via anslutningsvägar m.m.

- *Kommentar*

Riskfrågorna har behandlats i en särskild utredning där de aktuella riskanalyserna har "lagts ihop" och studerats. Därvid har fyra konfliktpunkter konstaterats; vid LNG:s utfartsväg och korsning med Norvikvägen, Norvikvägens utfart på väg 73, invid godsbangården samt längs med väg 73 vid Hammarhagens industriområde. Vid LNG:s utfartsväg hanteras risksituationen genom enkelriktning av trafik vid särskilda tillfällen samt signalreglering och dessa

åtgärder är, eller ska bli, reglerade genom exploateringsavtal. Vid Norvikvägens utfart bedöms risksituationen vara hanterbar beroende på de stora nivå-skillnaderna som finns mot bostäderna. Vid godsbangården har tillräckligt skyddsavstånd lagts ut i detaljplanen genom prickad mark inom verksamhetsområdet i kombination med bestämmelse som anger hur nära spår får förläggas kvartergränsen. Vid Hammarhagens industriområde har en fördjupad riskutredning genomförts och denna har konstaterat att särskilda åtgärder ej behöver genomföras.

Planbestämmelse anger även inom vilka områden det ska vara möjligt att anlägga väg för räddningstjänstens behov fram till industrispåret.

4. SGU (208)

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 7 april 2008 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning härav får SGU framföra följande.

Generella synpunkter på grundvattnet som en resurs i Nynäshamns kommun

Den planerade järnvägssträckningen för alternativ 5 passerar en av de fåtal större grundvattentillgångar som finns i regionen. Tillgången tas i anspråk för Nynäshamns vattenförsörjning. Förekomsten bör därför betraktas som en särskilt värdefull grundvattentillgång. På sidan 55 i miljökonsekvensbeskrivningen framhålls att kommunen har gott om grundvatten men brist på ytvatten. SGU anser att detta ger en delvis felaktig bild av situationen. Inom Nynäshamns kommun såväl som inom hela Stockholms län finns det endast relativt begränsade vattentillgångar som kan användas för dricksvattenförsörjning. Detta gäller särskilt grundvattentillgångar. Vidare bör noteras att den nu föreslagna järnvägssträckningen delvis ligger inom befintligt fastställt skyddsområde. En revidering av skyddsområdet pågår och såvitt kan utläsas ur det presenterade underlaget kommer sträckningen att ligga inom planerad primär skyddszon. Mot bakgrund av detta anser SGU det mindre bra att kommunen förordar alternativ 5 i första hand och alternativ 2 i andra hand. Valet har dock redan gjorts och det är nu viktigt att erforderlig hänsyn tas till grundvattenfrågorna i den fortsatta planläggningen, detta oavsett om den allmänna vattentäkten vid Berga kommer användas som ordinarie vattentäkt eller reservvattentäkt.

Synpunkter på innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen

Generellt anser SGU att de hydrogeologiska förhållandena är undermåligt beskrivna och tolkade i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta gäller såväl beskrivningarna av effekter och konsekvenser som effekterna av föreslagna skyddsåtgärder. För att en miljökonsekvensbeskrivning skall fylla sitt syfte är det av stor vikt att man konkret kan utläsa såväl kvantitativa som kvalitativa effekter av alternativa sträckningar. Ett mer faktabaserat underlag för en korrekt bedömning av de olika alternativen hade därför behövts.

Likasa är beskrivningen av jordartsgeologin mycket övergripande. Det vore lämpligt att redovisa en jordartskarta med det aktuella området samt skyddsområden inlagda så att det går att göra en bedömning av riskerna avseende t.ex. infiltration.

Kartunderlagen i handlingarna håller en ojämn kvalitet. Uppgifter om SGU:s kartmaterial finns i Kartplan 2008, bifogas. Kartplanen finns även digitalt på www.lm.se/kartplan. För ytterligare upplysningar samt beställning av material kan kundtjänst kontaktas på tel. 018-17 90 00 eller via e-post kund.service@sgu.se. Utöver kartmaterial har SGU olika databaser som rör grundvatten, jord och berg som även de presenteras i Kartplan 2008.

Bedömning av föreslagna alternativ

Underlaget är otillräckligt för att göra någon bedömning av alternativen men med stöd av erfarenheter från SGU:s tidigare undersökningar i området anser SGU att alternativ 5A är att föredra framför 5B. Detta eftersom alternativ 5B passerar områden där isälvavlagringen går i dagen och läget för en av vattentäkterna. Det kommer därför att krävas ett kvalificerat grundvattenskydd om man väljer denna sträckning. Vid sträckningen för alternativ 5A kan däremot lerorna delvis ge ett naturligt grundvattenskydd.

I gränsområdet mellan grundvattenmagasinen, strax innan järnvägen viker av mot NO, passerar järnvägslinjen genom en del av tillrinningsområdet till Bergamagasinet med friktionsjord i markytan vilket innebär hög sårbarhet. Behovet av grundvattenskydd bör utredas såväl här som längs hela sträckningen inom tillrinningsområdet till Bergamagasinet.

Beträffande alternativen 5C och 5D har SGU inget att anföra vad avser de hydrogeologiska förhållandena och konsekvenserna för dessa linjealternativ. Grundvattnet inom dessa områden bedöms ej stå i kontakt med det grundvattenmagasin som kommunens vattentäkter vid Berga ligger i.

• *Kommentar*

Parallellt med detaljplanens framtagande sker arbete med järnvägsplan för industrispåret. Utställning av detaljplanen och utställning av järnvägsplanen ska ske samtidigt.

De frågor som yttrandet tar upp hanteras i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och fördjupade studier har genomförts. Resultatet av dessa studier har förts in i detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning; Störst påverkan på vattenmiljöer fås under byggtiden. Banvallen tätas där risk finns för att föroreningar kan nå grundvattnet. Någon väsentlig påverkan på yt- eller grundvattenbildning eller vattenkvalitet bedöms ej uppkomma. Särskilda skyddsåtgärder kommer att vidtas för att förhindra att förorenat vatten når grundvatten eller hav vid eventuell olycka. Förutsatt att erforderliga skyddsåtgärder vidtas bedöms de långsiktiga konsekvenserna för yt- och grundvattenmiljön bli små.

Plankartan kompletteras med upplysningsruta med information om att planområdet berör vattenskyddsområde samt hänvisning till skyddsföreskrifter.

5. Vägverket (217)

Vägverket Region Stockholm har mottagit rubricerat ärende i samband med samråd. Vägverket är väghållare för väg 73 samt sektorsansvarig myndighet för vägtransportsystemet.

För industrispår alternativ 5 har detta detaljplaneförslag arbetats fram för samråd som utgör en komplettering av detaljplanen "Norviksplanen". Alternativ 5 är indelat i fyra underalternativ 5A-5D. Vägverket är positiv till anläggandet av ett industrispår, som kan möjliggöra att en stor del av transporterna kan ske med järnväg istället för med lastbil. Det är viktigt att säkerställa att godstransporterna på järnväg kan ske i tillräcklig omfattning utan att persontrafiken påverkas negativt. Detta skulle avlasta vägsystemet och ge miljövinster.

Alternativ 5 innebär korsning av väg 73, antingen över eller under vägen. Oavsett val av alternativ så får spåret inte förhindra eller begränsa framtida möjligheter till nödvändiga vägåtgärder. Spåret måste utformas så att vägens eventuella framtida breddning inte förhindras eller fördröjas. För att järnvägsspåren skall gå under väg 73 bör den då planerade vägbron göras tillräckligt

bred så att den rymmer fyra körfält. Detta måste studeras noga i järnvägsplanen.

Vid en framtida breddning av väg 73 till fyra körfält kommer det att bli nödvändigt med en planskild korsning vid anslutningen mot Kalvö. Alternativ 5 innebär att trafikplats Kalvö i tidigare skissat läge blir omöjlig att genomföra. Innan slutligt val av alternativ görs skall därför förslag på alternativ utformning även sådan, samt vad denna lösning innebär i form av exempelvis merkostnader jämfört med det av Vägverket tidigare framtagna förslaget. En alternativ anslutning till Kalvö industriområde bör redovisas.

Innan planen antas skall avtal upprättats mellan kommunen, Banverket, Stockholms hamn och Vägverket som reglerar ansvarsfrågor, finansiering för ombyggnad av väg 73 i samband med byggandet av industrispåret liksom övriga åtgärder på det statliga vägnätet mm. Även genomförandefrågor och trafikföring under byggtiden mm krävs avtal om. Inga kostnader skall därvid belasta Vägverket.

• *Kommentar*

Detaljplaneförslaget tar hänsyn till en framtida planskildhet för trafikplatsen och planändring behöver inte ske för att trafikplatsen ska kunna komma till stånd. Stockholms Hamnar har i samråd med Vägverket studerat framtida planskild trafikplats Kalvö.

Detaljplanen har även beaktat att väg 73 ska kunna byggas om till fyrfältig väg.

Genomförandebeskrivningen redovisar de avtal som ska tecknas, bland annat de som nämns i yttrandet.

REGIONALA ORGAN

6. Regionplane- och trafiknämnden (198)

Regionplane- och trafikkontoret har inga synpunkter på sträckningen för industrispårets anslutning till Nynäsbanan.

Detta ärende kommer att anmälas i Regionplane- och trafiknämnden.

• *Kommentar*

Ingen kommentar.

7. SL (216)

Nynäshamns kommun har översänt rubricerade plan till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) för yttrande.

Vi hänvisar till ett yttrande "SLs svar på samråd rörande järnvägsutredning för industrispår till Norviksudden, Nynäshamn2008-03-03". (Se indragen text nedan).

Där framgår bl.a. att SL förordar alternativen med minst påverkan på övrig tågtrafik, dvs där avfartshastigheten från Nynäsbanan mot Norvik är 100 km/h.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har tagit del av materialet rörande järnvägsutredning för industrispår till Norviksudden, Nynäshamn.

För SLs och dess kunder är det viktigt att ett införande av godstrafik till Norvik inte påverkar möjligheten att dels fortsatt kunna trafikera Nynäsbanan med befintlig trafik dels utöka trafiken i takt med att resandeunderlaget ökar. Utökningar av trafiken kan komma att ske

både under rusningstid och övrig tid.

SL förordar därför alternativen med minst påverkan på övrig tågtrafik, dvs där avfartshastigheten från Nynäsbanan mot Norvik är 100 km/h.

I järnvägsutredningen finns den s.k. skytteltågstrafiken avgiven. Den innebär att genomgående tåg inte körs mellan Stockholm och Nynäshamn, utan ett tågbyte behövs i Västerhaninge. Detta tågbyte kommer fortsatt finnas kvar även efter hösten 2008, då detta har medfört en betydande förbättring av punktligheten för pendeltågen, både söder om och norr om Västerhaninge. Något datum för återinförande av genomgående tåg Stockholm – Nynäshamn finns för närvarande inte.

Vad gäller ny mötesstation på Nynäsbanan så förordar SL alternativet med Nynäsård före Björsta.

- *Kommentar*

Kommunstyrelsen förordade i första hand alternativ 5 och i andra hand alternativ 2 för industrispåret under järnvägsutredningens utställningsskede.

Stockholms Hamn AB beslutade om för vilket spåralternativ som järnvägsplan ska upprättas. Beslutet innebär att huvudalternativet 5 väljs och av redovisade underalternativ väljs alternativet 5B med anslutning till Nynäsbanan söder om vattenverket, delen öster om väg 73 vid Hammarhagens industriområde förläggs i tunnel och för anslutningen mot godsbangården parallellt med Alhagens våtmark väljs det ”öppet” förlagda alternativet 5C.

Under järnvägsplanens samrådsskede beslutade miljö- och hälsoskyddsnämndens au att förorda alternativ 5B, tunnel vid Hammarhagens industriområde samt alternativ 5C längs med Alhagens östra sida.

Föreliggande detaljplaneförslag har därefter upprättats enligt det förordade alternativet.

8. Vattenfall (213)

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av rubricerad remisshandling och lämnar här följande yttrande i ärendet.

Av handlingarna kan vi mycket grovt utläsa att planförslaget innebär en mycket omfattande ombyggnad av vårt regionnät inom området. Då över-skickade handlingar är mycket grova kan Vattenfall inte utläsa vilken påverkan järnvägsutbyggnaden har på vårt ledningsnät. Vi behöver detaljerade handlingar för att utläsa spår-lägen, höjder samt om järnvägen går på bank, i skärning eller tunnel.

Planförslaget berör tre 70 kV luftledning (ÄL94 S7, ÄL4 S6, ÄL4 S4) och två 20 kV luftledningar (ÄL441 och ÄL442). Dessa ledningar är säkrade med servitut och ledningsrätter. Samtliga ledningar omfattas av linjekoncession som är beslutad av Energimarknadsinspektionen.

En flyttning och/eller ett förändrat utförande av våra ledningar innebär att nya koncessioner behöver sökas för våra ledningar. En ansökan om förändring av koncession lämnar Vattenfall in till Energimarknadsinspektionen. Ansökan ska bl. a. innehålla MKB, fastighetsägarförteckning, samrådredogörelse, teknisk beskrivning mm. Handläggningstiden är minst ett år. Energi-myndighetens beslut kan överklagas till regeringen. Vattenfall behöver också ledningsrätt eller servitut för den nya sträckningen och utförandet.

Vattenfall godkänner ej plankartan och redovisade I områden avseende sträckning och bredd. En projektering får visa om det är möjligt att genomföra nödvändiga ledningsomflyttningar.

Vattenfall Eldistribution AB kan under inga omständigheter gå med på en förändring av vårt ledningsnät inom området förrän ett avtal finns upprättat mellan Vattenfall Kommun/Exploatörer. Vattenfall yrkar att detta avtal finns upprättat innan detaljplan antas av kommunfullmäktige.

I avvaktan på att önskad ledningsombyggnad är möjlig att genomföra avstyrker Vattenfall planförslaget.

• *Kommentar*

Under upprättandet av utställningshandlingen har kontakt skett med Vattenfall angående flyttning av ledningar. Planförslaget anger områden där luftledningarna kan placeras.

Genomförandebeskrivningen redovisar de avtal som ska tecknas, bland annat de som nämns i yttrandet.

9. TeliaSonera (212)

TeliaSonera Skanova Access AB har tagit del av förslag till detaljplan och har följande synpunkter på förslaget:

De föreslagna förändringarna inom planområdet medför konsekvenser för teleanläggningar, som eventuellt måste byggas om och flyttas vid genomförandet av planen. TeliaSonera har noterat påverkan på det befintliga telenätet. Se bifogade kartutsnitt

Markanvändning: Teleanläggningen påverkas av den föreslagna ändrade markanvändningen.

Tekniska konsekvenser för telenätet: Utbyggnaden av Industrispår kommer att kräva projektering och ombyggnad av befintliga teleanläggningar.

Ekonomiska konsekvenser/fördelning: Detta medför kostnader för TeliaSonera som förutsätter att exploatören bekostar flytt av befintliga teleanläggningar.

Sammanfattning

Tekniska konsekvenser för Telias telenät

Telia önskar sammantaget att så långt som möjligt behålla de befintliga teleanläggningarna i deras nuvarande lägen för att i möjligaste mån undvika sådana olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt/ombyggnad av teleanläggningar.

Ekonomiska konsekvenser mm

Det är av stor vikt att planen ges en utformning som ger den totalekonomiskt sett bästa lösningen för alla intressenter. Däri ingår att planförfattarna fortlöpande i planprocessen arbetar för att minimera kostnaderna för ombyggnad och flytt av telenät. Telia förutsätter att exploatören/byggherren bekostar dessa åtgärder och att reglering därav sker innan detaljplanen antas.

Ledningsreservat

På kvartermark bör ledningsreservat tillskapas för Telias teleanläggningar. Telias anläggningar utgör sådan allmänna teleledning som inom u-område bör säkras.

Telia förutsätter att kommunen i planhandlingarna och speciellt i genomförandebeskrivningen beskriver de tekniska, ekonomiska samt fastighetsrättsliga konsekvenser mm avseende erforderliga åtgärder i Telia telenät som följer av planförslaget.

Bilaga: Karta med Telias ledningsnät

- *Kommentar*

Ledningar beaktas i detaljplanearbetet.

10. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (218)

Synpunkter på sammanfattande riskbedömning för planområdet Norvik

Bakgrund

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i Nynäshamns kommun har bett Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund att granska den sammanfattande riskbedömningen för Norviksplanen som utförts av WSP. Bakgrunden är att ett flertal befintliga och planerade verksamheter bedömts påverka den totala riskbilden i närområdet och att detta kan ha konsekvenser för detaljplanens genomförande. Det dokument som granskningen avser är benämnt granskningshandling 3 daterad 2008-04-04.

Synpunkter

Det granskade dokumentet tar upp 4 st konfliktpunkter:

Konfliktpunkt 1 - LNG/ dumpertrafik: och korsning Norviksvägen. Här föreslås ett antal åtgärder för att risken skall vara acceptabel. Det är nödvändigt att detaljplanens bestämmelser säkerställer att dessa åtgärder genomförs.

Vidare bör ett avtal upprättas mellan de ingående aktörerna om hur och av vem åtgärderna ska utföras. Förutom Nynäshamns Gasterminal AB och NCC bör avtalet även omfatta Stockholms Hamnar AB eftersom hamnverksamheten kommer att generera andra transporter av farligt gods än LNG.

För konfliktpunkterna 2,3 och 4 har inte risknivåerna kunnat fastställas exakt och därför kan inte någon jämförelse med vedertagna acceptanskriterier ske. Det går följaktligen inte heller att i nuläget veta om riskreducerande åtgärder är nödvändiga. Detta beror dels på att de olika riskvärderingarna använt olika metoder och verktyg för att bedöma riskerna dels på att riskerna överlappar varandra vilket innebär högre risk än om man ser till riskerna var för sig. Det är särskilt viktigt att Konfliktpunkt 2 – transport av farligt gods förbi Hacktorps bostadsområde utreds noggrant eftersom ett stort antal bostäder berörs. För konfliktpunkt 4 - Industrispår/bangård nära NCCs verksamhetsområde nämns att rangerbangårdar i allmänhet klassas som farlig verksamhet enligt lagen om skydd mot olyckor och att även denna bangård troligen kommer att klassas som sådan. Eftersom detta innebär att en detaljerad riskanalys troligen kommer att ske i senare skede bör denna utföras snarast för att beslutsunderlaget till detaljplanen ska bli så komplett som möjligt.

Övrig synpunkt

Förhärskande vindriktning är på sommaren sydlig och på vintern västlig vilket bedöms vara gynnsamt ur risksynpunkt eftersom det i stort sett saknas närliggande bostäder i sektorn N - E. De riskscenarier som inte bygger på spridningsberäkningar med faktiska meteorologiska data som grund, innehåller därför sannolikt en något överskattad risk. I praktiken innebär detta att flera av riskerna som identifierats i materialet sannolikt är något till måttligt överskattade. Detta gäller naturligtvis endast för spridning av farliga ämnen via utsläpp till luften.

- *Kommentar*

Yttrandet utgår från en preliminär version av den sammanvägda riskanalysen som nu är slutförd. Riskanalysen behandlas i detaljplanens MKB.

I den sammanvägda riskanalysen har fyra konfliktpunkter konstaterats; vid LNG:s utfartsväg och korsning med Norvikvägen, Norvikvägens utfart på väg 73, invid godsbangården samt längs med väg 73 vid Hammarhagens industriområde. Vid LNG:s utfartsväg hanteras risksituationen genom enkel-

riktning av trafik vid särskilda tillfällen samt signalreglering och dessa åtgärder är, eller ska bli, reglerade genom exploateringsavtal. Vid Norvikvägens utfart bedöms risksituationen vara hanterbar beroende på de stora nivåskillnaderna som finns mot bostäderna. Vid godsbangården har tillräckligt skyddsavstånd lagts ut i detaljplanen genom prickad mark inom verksamhetsområdet i kombination med bestämmelse som anger hur nära spår får förläggas kvartergränsen. Vid Hammarhagens industriområde har en fördjupad riskutredning genomförts och denna har konstaterat att särskilda åtgärder ej behöver genomföras.

KOMMUNALA ORGAN

11. VA-Förvaltningen (205)

Nynäshamn kommun, VA-förvaltningen huvudman för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen, avger följande yttrande över samråd för industrispår alternativ 5.

Va-förvaltningen har tidigare (2007-10-18) yttrat sig tillsammans med Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen om att förorda alternativ 5 i första hand (variant som börjar strax söder om vattenverket) och alternativ 2c i andra hand. Från Va-förvaltningens sida, främst för att skydda vattentäkter i området för framtida behov.

Av alternativ 5 förordar Va-förvaltningen, alternativ 5B (söder om vattenverket) vid anslutning till befintlig järnväg och hänvisar till yttrande 2007-10-18 med tillhörande PM av Tyréns om vattenfrågor.

Här följer några förtydliganden.

Ledningsomläggningar

Alternativ 5B innebär att nya järnvägen dras mellan vattenverk och befintlig järnväg på ett område där en stor del av huvudledningarna för vatten och avlopp ligger, bland annat vatten till Nynäshamns tätort och Nynas AB och avloppsvatten från Ösmo och Segersäng tätorter.

Alternativet innebär även att järnvägen kommer att korsa ledningar vid avfarten till Kalvö industriområde samt ledningar som för renat avloppsvatten från Nynäshamns tätort mm och dagvatten till inloppet av Alhagens våtmark.

Detta kommer innebära omfattande omläggningar av va-ledningar och hur det ska göras får studeras närmare av exploitören.

Vägar till Va-förvaltningens anläggningar

Om järnvägsdragningen innebär att vägar till Va-förvaltningens anläggningar skärs av måste dessa ersättas. Det gäller främst väg från Hammarhagsvägen till vattenverket samt väg från Norviksvägen till inloppet av Alhagens våtmark. Dessa måste kunna köras med tunga fordon.

Dagvatten

Dagvatten leds idag in i Alhagens våtmark via ett utjämningsmagasin med oljeavskiljare. Jämvägsdragningen kan innebära att dagvattenanläggningen måste ersättas. Om mer dagvatten ska ledas in i våtmarken måste tillvägagångssättet utredas av exploitören. Dagvatten får inte föras in i inloppsdammarna avsedda för renat avloppsvatten.

Våtmarkens funktion som reningsanläggning får inte riskeras under utförande av industrispår inom våtmarken eller dess närhet. Om minsta risk får störning föreligger måste dispens sökas hos länsstyrelsen. Störningar ska om

möjligt undvikas mellan april och oktober då våtmarkens funktion är som bäst.

Inga kostnader i anslutning till eller som kan hänföras till byggnad av industrispår skall belasta VA-kollektivet.

- *Kommentar*

Detaljplanen anger u-områden för befintliga ledningar. Vid omläggning av ledningar kommer dessa u-områden att nyttjas. Detaljplanen anger ersättningsvägar för vägar som skärs av. Dessa har tagits fram i samråd med va-förvaltningen. I exploateringsavtal mellan Stockholms Hamn AB och kommunen regleras genomförandet av ledningsomläggningar med mera.

INTRESSEFÖRENINGAR, SAMMANSLUTNINGAR

12. Moderaterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet (214)

Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet i Nynäshamn har tagit del av utsänt material avseende rubricerat ärende. Vi vill med detta remissvar ge några synpunkter.

Inledningsvis vill vi fortsatt konstatera, i likhet med tidigare, och tydligt markera att vi ser positivt på att Stockholms stad genom Stockholms Hamn AB vill anlägga en ny hamn av den karaktär som presenteras. Vi uppfattar även att en majoritet av Nynäshamns kommuninvånare är för denna utveckling, men att det är järnvägslösningen för väldigt många invånare som är något avgörande för hur positiva man kommer att vara i slutändan. Hamnbyggnationen med tillhörande infrastrukturlösning är viktigt för Nynäshamns kommuns utveckling och för Södertöms nutida och framtida möjligheter samt inte minst för huvudstadsregionen (Stockholm-Mälardalen) om vi vill vara en modern och framtidsinriktad huvudstadsregion även i praktiken. Miljömässigt är det också ett steg i rätt riktning som kombinerar modern utveckling och tillväxt med stor hänsyn till olika miljöaspekter. Vi hänvisar vidare i stort och i övrigt till våra tidigare inlämnade synpunkter till såväl Nynäshamns kommun som Stockholms hamn i ärenden, samråd och detaljplaner gällande Norvik och Industrispåret i vilka vi också förordat järnvägsalternativet 1 för framtida och långsiktigt hållbara transporter.

Vidare vill vi mena att i detta nya samråd (Samråd om förslag till komplettering av detaljplan och miljökonsekvensbeskrivning för industrispår alternativ 5, Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Nynäshamns kommun) om järnvägsalternativet 5 har intet nytt förutom en något missvisande tredimensionell modell framstått. Vi saknar fortfarande ett helhetsperspektiv på transportinfrastrukturen. Vi tycker att vi i detta skede befinner oss på samma läge som man gjorde i Finland med Helsingfors - Vossarii hamnprojekter innan man där från Helsingfors stad tog ett helhetsgrepp om transportinfrastrukturen utifrån ett mycket klokt inlyssnande från medborgarna och medborgarperspektivet. Vi kan visserligen konstatera att det ur ett Stockholms stads och Stockholms hamns perspektiv kanske inte direkt är förvånande att man inte tar ett annat helhetsgrepp då dessa intressenter har hamnfrågan såsom huvudfokus och därmed inte vill intervensera i den planläggning som kommunen har. Nynäshamns kommun borde däremot ha helhetsperspektivet som huvudfokus! En styrande politisk ledning bör faktiskt föra en bättre dialog kring sådana här stora projekt som kommer att förändra kommunen i allt väsentligt. Detta samrådsförslag har en stor svårighet i att förmedla förträffligheten med industrispår alternativ 5. Det är en i mycket stora drag kryptisk och svårmotiverad hantering och följsamhet i handlingarna för detta alternativ som bygger på motsvarande samråd för ett år sedan då

det var alternativ 2 som var huvudspåret.

I nuläget finns mycket stora frågetecken för dubbelspår i verklig mening för Nynäsbanan som helhet och inte heller är i dagsläget motorvägsstandarden för väg 73 klar hela vägen. Här ska förtydligas att det inte kommer att vara motorvägsstandard hela vägen oavsett om vägverket kommer till en lösning eller ej för delen Ösmo - Älgviken. Det kommer alltså att vara tvåvägs infartsled utan mitträcke eller andra säkerhetsanordningar mellan Norvik och Älgviken med allt vad det innebär. Härutöver finns ingen diskussion om väg 225 för vilken trafiken alltmer tättnar redan idag.

I MKB och Järnvägsutredningen saknas fortfarande buller- och ljus aspekter för boende på Hacktorpsvägen och Rosenvägen. Den sfäriska bullerutbredningen redovisas ej. Inte heller framgår det tydligt hur bullerreducerande åtgärder kan se ut. Vidare finns det inte någon ytterligare tydlighet avseende framtida utveckling och tillväxtpotential för hamnen i sig och inte minst den tilltänkta marknaden.

Vår uppfattning kvarstår i det att en enkelspårig järnväg (alternativen 2 och 5) via bostadsområde och passage i en bergsravin och via en tunnel samt med endast nattliga godstågstransporter, pga Nynäsbanans enkelspår och trafikering dagtid av pendeltåg, är helt feltänkt och missvisande om man tror på en framtida tillväxt och utveckling där Stockholm-Mälardalsregionen, huvudstadsregionen, utgör en marknad för varor och tjänster. Vidare är det ur miljöhänseende även här missvisande med att fortsatt hänvisa en mycket stor del (75 %) av transportererna via vägtransporter istället för att vända på fokus och ta vara på miljön ur olika perspektiv och sätta järnvägslösningar i första rummet. Framförda synpunkter på att det skulle vara oseriöst att verka för det omvända förhållandet ter sig svåra att se i dagens miljömedvetna värld. Tvärtom torde en sådan viljeytring med mer järnvägstransporter före lastbilstransporter förstärka ett miljö och klimat vänligt perspektiv på omvärlden. Nynäshamns kommun är en EKO kommun och borde därför visa flagg för detta.

Stockholm Hamn AB:s ide om Mälarslingan är fortfarande ej belyst i detta sammanhang vilket är en brist. Vi vill mena att det skulle sätta ett annat fokus på nödvändigheten av att göra mer rätt från början. Järnvägstransporter på korta avstånd är idag tidsödande och tämligen dyrt. Således bör en större helhet finnas, med kombiterminaler som mottagare och avsändare samt en mer framsynt vision på framtida möjligheter för Stockholm-Mälardalsregionens utveckling. Mälarslingan skulle göra det tidseffektivt, kostnadseffektivt och inte minst miljömässigt bra för transporter och ett modernt logistiskt tänkesätt för huvudstadsregionen. Vidare möjliggör fler spår till Norvik så kallad "skytteletrafik" för att på sikt göra det lönsammare att transportera via järnväg istället för på väg.

Nynäs Refining AB satsning på LNG tillsammans med Fortum och AGA har fortsatt passerats utan större framtoning och finns inte heller med denna gång. Det är i och för sig inte inom ramen för Stockholms Hamn AB:s intressesfär men borde kunna utgöra en del i ett förslag. En framtida verklighet med LNG i området och LNG:s eventuella framtida marknadsmöjligheter och därmed transportbehov måste beaktas. LNG transport på lastbil är ett sätt för korta avstånd men vi menar att om behovet av större volymer ska transporteras från Nynäshamn så ska detta ske på järnväg. Således måste detta finnas som en parameter i en järnvägsplan. Detta har Nynäshamns kommun helt förbisett i detta samråd om förslag till komplettering av detaljplan och miljökonsekvensbeskrivning för industrispår alternativ 5, Norvik, Stock-

holm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Nynäshamns kommun

När det gäller transporter på väg får inte heller glömmas de transporter som sker till Fortum och fjärrvärmeverket med flis mm. Här finns det ytterligare en potential avseende järnvägstransporter som åtminstone borde finnas med i diskussionen.

Kalvö industriområde, som är under fortsatt utveckling, måste ges möjlighet för att i en framtid kunna ansluta sig för järnvägstransporter, alternativ 1 ger denna möjlighet på ett utmärkt bra sätt.

Vidare kan vi konstatera att de ideer som nyligen tagit fart om komplettering av alternativet 1 med en väg för transporter är mycket intressant och även av denna anledning borde Nynäshamns kommun tänka till.

Slutligen kan ju bara påminnas om de avtal och ingångna överenskommelser som finns på bland annat nationell basis om minskade växthusgaser med uppemot 40% fram till år 2020 och än mer framöver. Här menar vi att det finns en stor potential att visa väg och gå före då vi nu är i startfasen för den i modern tid största satsningen på infrastruktur gällande hamnar och därför satsa på järnväg istället för lastbilstrafik på landsväg!

Ytterligare parameter som inte finns med i detta samråd om industrispåret alternativ 5 är en flytt av nuvarande hamn för färjetrafiken till Norviks området. I föreslagen detaljplan och i föreslagen dragning av järnväg, såväl alternativ 2 som 5, utesluts denna möjlighet på både kort och lång sikt. Vi menar att det måste finnas en möjlighet redan nu för en planering i denna riktning med en utflyttning av nuvarande färjetrafik till Norvik med järnvägstransporter för färjeresenärer. Det vore mycket olyckligt för Nynäshamns stads möjliga och potentiella utveckling i nuvarande hamn och gästhamns område om dylik möjlighet utesluts!

Sammanfattning

Sammanfattningsvis vill vi således betona vikten av att hamnen på Norvikudden byggs och att detta påverkar Nynäshamn, Södertörn och Stockholm-Mälardalsregionen, huvudstadsregionen, på ett miljömässigt, tillväxtmässigt, utvecklingsmässigt och modernt positivt sätt. Vi ser också att ett järnvägsspår med möjlighet till fler spår anläggs så fort som möjligt och att det är i fas med hamnbyggnationen i övrigt. Vi vill dock mena att stora effekter kan uppkomma i efterhand om man inte tänker till före då det gäller järnvägsdragningen. Helhetsgreppet får inte gå förlorat för att tidsförloppet skenar. Vi menar således också att det sannolikt finns tveksamheter i att bygga Norviks hamn om industrispåren enligt alternativ 2 och 5 är de som är huvudspår och om inte transportinfrastrukturen löses på ett bra sätt. Vi ser det inte som en möjlighet att öka på vägtrafiken ytterligare på väg 225 och inte ens på väg 73 med eller utan motorvägsstandard. Varför ska Nynäshamnarna acceptera ökad vägtrafik om inte man i Stockholm ser det som en framtida möjlighet på Valhallavägen mfl vägar?

Det vore kanske och sannolikt bäst för en miljömässig och hållbar utveckling att i likhet med Helsingfors tänka till före!

Således upprepar vi följande: Vi förordar **alternativ 1** med en något sydligare ingång, avseende järnvägsdragningen där Kalvö industriområde ingår i pärlbandet som en helhet tillsammans med Nynäs Refinings LNG terminal och raffinaderi, Fortums fjärrvärmeverk, NCC logistikcentrum, Norvikuddens hamn. Områden som berörs av detta korridoralternativ 1 är i huvudsak befintliga och framtida industriområden och med Sveriges största hamn och Nynas AB med LNG terminal och Fortums fjärrvärmeverk på ena sidan och

ett stort industriområde (Kalvö) som är under stark utveckling på andra sidan, finns inte längre några bullerfria strövområden kvar att värna om. Detta industrispårsalternativ bilar då också en del i ett pärlband lokalt som utgör en del i en större helhet med en **Mälardalsslina** för moderna och framtida transporter. **Dubbelspår** på såväl godsspårssträckningen samt framförallt Nynäsbanan är en viktig parameter som också måste finnas med!

• *Kommentar*

Kommunstyrelsen yttrade sig över utställd järnvägsutredning (KS 08-03-19, § 76) och förordade i första hand alt 5 och i andra hand alternativ 2 för industrispårets sträckning.

Under järnvägsplanens samråd yttrade sig miljö- och samhällsbyggnadsnämndens au (MSn 2008-08-12, § 91) och förordade alternativ 5B, tunnel vid Hammarhagens industriområde samt alternativ 5C längs med Alhagens östra sida.

Föreliggande detaljplan är upprättad i enlighet med ovanstående beslut.

FASTIGHETSÄGARE INOM PLANOMRÅDET

13. Stefan Olsson i Nynäshamn AB, Plogen 6 (200)

I planen finns förslag på en gång och cykelväg från Åkervägen mellan fastigheten Plogen 6 och fastigheten Plogen 11.

Detta förslag är för vår verksamhet helt förödande, då vi utnyttjar båda fastigheterna som ett arbetsområde. Fastigheten Plogen 6 äger jag, Stefan Olsson, i mitt fastighetsbolag Åkergläntan AB. Fastigheten Plogen 11 hyr vi av Nynäs Godsförvaltning.

Stefan Olsson AB ägs idag av mig, Stefan Olsson VD, och Christer Bjurling, chef för vår Cramoavdelning. Vår omsättning 2007 var 17.300.000 kronor och sysselsätter idag nio personer. Vi är ett företag i Nynäshamn, med Södertöm som arbetsfält. Vi arbetar med Uthyrning, Försäljning och Service av maskiner för Skog, Bygge och Trädgård. Vi säljer även tillbehör till dessa maskiner, samt skyddsutrustning, arbetskläder, arbetshandskar, arbetsskor, järnvaror, bilsläpvagnar samt fyrhjulingar. Vi har en serviceverkstad där vi reparerar och servar dessa maskiner. Uthyrningen driver vi som ombud för Cramo Sverige AB, där vi har hela Cramos sortiment. Våra kunder finns dels i Nynäshamns kommun, dels Stockholms södra län. Omsättningen fördelas på 25% privatpersoner och 75% företag.

Företaget grundades 1989 som enskilt företag, och ombildades 1991 till aktiebolag. Verksamheten var då inom åkeri och entreprenad, samt försäljning av industri och lantbruksbyggnader inklusive montering. 1999 köpte vi fastigheten Plogen 6 av ABL Lars Liljehammar. I köpet ingick ett hyreskontrakt med Nynäs Godsförvaltning av fastigheten Plogen 11, som ABL haft i 15 år. Samverkan mellan fastigheterna har nu varit i 25 år. Som byggare och entreprenör såg jag, Stefan Olsson, då ett behov av uthyrning av byggmaskiner i Nynäshamn och etablerade detta. 2000 utökade vi verksamheten med trädgårdsmaskiner. Vi var då tre personer och omsatte 3.000.000 kronor. Våren 2003 hade vi växt ur lokalerna på fastigheten Plogen 6 och sökte nu att bygga ut dessa. Då vår tomtmark ej tillät att expandera kontaktade vi Nynäs Godsförvaltning om de kunde tänka sig att bygga nya lokaler på fastigheten plogen 11, så att vi kunde utnyttja båda fastigheterna. Det var de intresserade av och uppförde en ny lokal anpassad för vårt ändamål.

Idag planerar vi tillsammans med Nynäs Godsförvaltning att bygga ut loka-

lerna på Plogen 11 med c:a 500 m² och ändra markytorna så att vi lättare kan ta emot kunderna och de leveranser som kommer till oss.

Om den planerade gång och cykelvägen byggs kommer den att skära av den samverkan vi har mellan fastigheterna. Det kommer också att förstöra infarten till fastigheten Plogen 11 som vi redan idag har problem med då våra leveranser kommer med långtradare. Vi har c:a tre till fyra långtradare om dagen med leveranser till oss. Dessutom kommer många av våra kunder, som hämtar maskiner hos oss, med lastbil. Vi har idag helt enkelt för trångt.

Kontentan av förslaget med gång och cykelväg mellan fastigheterna blir att vi, Stefan Olsson AB, blir tvungen att flytta från fastigheten och söka nya lokaler med tillhörande markytor. Detta är förenat med stora kostnader för oss, kostnader som vi ej klarar i dagsläget. Dessutom blir Nynäs Godsförvaltning utan hyresgäst på sin lokal anpassad för vår verksamhet. Fastigheten Plogen 6 kommer vi ej att kunna utnyttja som vi gör idag.

Vi är på intet sätt negativa till hamnprojektet vid Narvik, tvärtom. Det gynnar oss i allra högsta grad då vi kan förse det med maskiner och utrustning under byggtiden samt till hamnverksamheten i framtiden. Narviksprojektet gynnar oss och hela regionen i framtiden med bättre infrastruktur, fler kommuninnevånare samt en gynnsammare framtid, både för företag och innevånare.

Kommunen bör hitta en annan lösning för gång och cykelvägen än den mellan fastigheten Plogen 6 och Plogen 11.

- *Kommentar*

Gång- och cykelvägens sträckning har omarbetats och förläggs nu utanför fastigheterna Plogen 6 och 11.

14. Nynäs Godsförvaltning/Henrik von Platen, Plogen 11 (202)

På uppdrag av Nynäs Godsförvaltning/Henrik von Platen såsom ägare till fastigheten Plogen 11 lämnas härmed följande synpunkter på rubricerade planförslag.

Planförslaget har till ändamål att finna en sträckning för ett nytt industrispår för järnväg som skall förbinda Nynäsbanan med planerad hamn vid Norvik. Avsikten är att det nya spåret skall ta av från Nynäsbanan i höjd med vattenverket. Därefter skall spåret korsa väg 73 i höjd med Kalvö trafikplats för att därefter löpa parallellt med väg 73 öster om denna för att efter passage av Alhagen vika av mot öster och ansluta till planerat hamnområde. Planförslaget kommer att medföra att nuvarande gång- o cykelförbindelser mellan tätorten och naturområdena nordost om denna kommer att brytas. Annan gc-förbindelse måste därför tillskapas. Enligt planförslaget föreslås två alternativa gc-förbindelser över väg 73 och blivande järnväg. Den ena förbindelsen förlås ske inom Plogen 11 i norra delen av denna fastighet nära angränsande Plogen 6.

Plogen 11 är en industrifastighet som enligt gällande detaljplan för Hammarhagens industriområde i sin helhet är avsedd för industriändamål. På Plogen 11 finns två industribyggnader. Den södra byggnaden är av äldre datum och innehåller ca 1000 kvm lokaler i ett plan. Denna byggnad är uthyrd och används för båtförvaring och för klubbverksamhet. Den norra byggnaden är uppförd 2004 och innehåller ca 1000 kvm lokaler i två plan. Byggnaden uppfördes efter önskemål från grannen Stefan Olsson i Nynäshamn AB som förhyr hela byggnaden och som dessutom äger angränsande Plogen 6. De båda byggnaderna liksom mellanliggande tomtytter inom Plogen 6 och 11 sambrukas. Hyresgästens verksamhet består av uthyrning, försäljning och

service av maskiner för skog, bygge o trädgård mm. Hyresgästen är dessutom ombud för Cramo Sverige AB och tillhandahåller Cramos hela sortiment.

All varuförsörjning till Ploggen 11 liksom kundbesök o parkering till denna fastighet sker via den infart som finns omedelbart norr om byggnaden. Tung trafik till och från fastigheten förekommer flera gånger dagligen. Vid infarten finns även en nyanlagd oljeavskiljningsanläggning. En närmare beskrivning av den verksamhet som bedrivs på platsen återfinns i hyresgästen Stefan Olssons inläga i detta planärende vilken även vi vill åberopa som skäl för vår inläga.

Eftersom det råder stor efterfrågan på industrilokaler har Nynäs Gods för avsikt att snarast möjligt uppföra ytterligare industribyggnader på Ploggen 11. Bl. a. önskar Stefan Olsson disponera ytterligare 500 kvm lokaler inom Ploggen 11. Det är Nynäs Gods' avsikt att uppföra en sådan lokal för Olssons räkning. Dessutom planeras ytterligare industrilokaler längs sydvästra gränsen för Ploggen 11. Ansökan om bygglov för dessa projekt har nyligen ingivits.

Enligt planförslaget förslås den tänkta gc-förbindelsen över väg 73 ske via Ploggen 11 i fastighetens norra del. Genom detta kommer den enda möjliga infarten till byggnaden att spolieras. Vidare kommer det sambruk som sker mellan fastigheterna Ploggen 6 o 11 att omöjliggöras. För det fall gc-förbindelsen blir genomförd inom Ploggen 11 kan nuvarande verksamhet inte fortsätta. Hyresgästen Stefan Olsson kommer därför med säkerhet att tvingas upphöra med sin verksamhet på fastigheterna och avflytta till annan plats.

Vi bedömer att planförslaget kommer att tillfoga fastigheten Ploggen 11 en allvarlig skada som kommer att kräva en radikal ombyggnad av den relativt nyuppförda industribyggnaden. Dessutom kommer den av oss planerade nybyggnationen av industrilokaler på Ploggen 11 att försvåras högst avsevärt till följd av en sådan gc-förbindelse. Slutligen vill vi särskilt hänvisa till den ytterst allvarliga skada som kommer att tillfogas vår hyresgäst i och med att dennes verksamhet inte kan fortsätta på nuvarande plats.

Av nu anförda skäl vill motsätta oss det framlagda planförslaget i den del det avser gc-väg via fastigheten Ploggen 11. Vi vill istället förorda det andra alternativet till gc-förbindelse invid vändplanen vid Åkervägens slut på sätt som redovisas i planhandlingarna. Enligt detta alternativ behöver ingen enskild mark tas i anspråk för ändamålet. De tekniska kraven för en gc-förbindelse kan väl tillgodoses på denna plats.

• *Kommentar*

Gång- och cykelvägens sträckning har omarbetats och förläggs nu utanför fastigheterna Ploggen 6 och 11.

FASTIGHETSÄGARE UTANFÖR PLANOMRÅDET

15. Kurt o Brita Lagerström, Elektro-nen 25 (203)

Enligt det presenterade alternativ 5 finns två sträckor där järnvägsspåret kan anläggas antingen i skärning eller i tunnel.

Vi kräver att båda dessa sträckor anlägges i tunnel.

Vidare kräver vi att bullerskydd anlägges, så att bullret, som når vårt bostadsområde minimeras och ej överstiger gällande normer. Det gäller även buller från väg 73 där trafikbelastningen kommer att öka markant om Norvik Hamn ska anläggas.

Vi kräver också bullerskydd under byggnadstiden.

Vi hänvisar till de skrivelser vi tidigare har lämnat till Er samt till Stockholms Hamn där vi ansett, och fortfarande anser, att anslutningen av järnvägsspår till Norvik ska ske i enligt med alternativ 1 i järnvägsutredningen.

• *Kommentar*

Industrispåret ska förläggas i tunnel vid passagen av Hammarhagens industriområde.

Detaljplanen anger att bullerskydd ska anordnas på Hacktorpsidan av väg 73. De bullerberäkningar som genomförts visar att riktvärden ej överskrids mot Hacktorps bostadsområde. Kommunen anser ändå att ett bullerskydd behöver komma till stånd varför detaljplanen anger detta.

**16. Anne Stenberg,
Villagatan 46 (204)**

Jag anser att alternativ 2 är helt förkastligt med tanke på att den går så nära bostadsområde. Stöder alternativ 5, som följer Nynäsvägen och kommer längre från bostadsområdet i Hacktorp.

• *Kommentar*

Detaljplaneförslaget är upprättat enligt alternativ 5.

**17. Åke Karlsson,
Neutronen 22 (206)**

För en långsiktig och miljövänlig lösning till en effektiv infrastruktur för hamnen och LNG-terminalen, är det korridoralternativ 1 som bör studeras vidare för industrispår och projektering av förlängning av motorvägen.

I MKB'n avseende förordade alternativ till järnvägsutredning, anges att spåralternativ 1 är mindre lämplig för dess påverkan på natur- och kulturmiljö samt landskapsbilden, främst beroende av ett ca 4 km långt infrastrukturellt element i ett känsligt naturområde.

(Nya väg 73 skapar ett nästan, 10 gånger så stort infrastrukturellt element i naturen)

Stora delar av berört område för alternativ 1 är inplanerat som industriområde, som redan till stora delar är exploaterade. Andra delar av området som berörs är möjligen en komposteringsanläggning och en anläggning för avloppsrening. Av natur och landskapsbilden finns inte mycket kvar som kan bevaras.

Den beräknade trafikmängden till och från hamn och LNG-terminal är beräknade till 8000 fordon per dygn. Järnvägstrafiken är beräknad till 12 tåg per dygn.

Det kan inte vara riktigt att enbart studera järnvägdragning utan att studera infrastrukturen totalt. Med en gemensam korridor för järnväg och en förlängning av motorvägen från Älgviken till hamnen enligt alternativ 1 minskar vägsträckan med cirka 25%. Det betyder också att utsläppen av koldioxid och övriga gaser samt farliga partiklar minskar med cirka 25%. Risker med farligt gods minskar likaså. Jämfört med föreslaget alternativ 5 och nuvarande dragning av vägen.

• *Kommentar*

Kommunstyrelsen yttrade sig över utställd järnvägsutredning (KS 08-03-19, § 76) och förordade i första hand alt 5 och i andra hand alternativ 2 för industrispårets sträckning.

Under järnvägsplanens samråd yttrade sig miljö- och samhällsbyggnadsnämndens au (MSn 2008-08-12, § 91) och förordade alternativ 5B, tunnel vid Hammarhagens industriområde samt alternativ 5C längs med Alhagens

östra sida.

Föreliggande detaljplan är upprättad i enlighet med ovanstående beslut.

**18. Ille Kull, Jan
Gustavsson, Kalvö
1:20 (209)**

Jag, Ille Kull, min sambo Jan Gustavsson och våra 2 barn har drygt 1 månad sedan flyttat till Hacktorpsvägen 50. När vi tittade på huset i slutet av 2007, visste vi redan då att diskussioner runt industrispåret var i full gång men....

...vi älskar vårt nya hem och den naturen runt om Alhagen. Det är det som driver oss att skriva till er.

Vi har läst mycket om industrispåret på nätet och nu har vi fått massor av papper hem också. Det finns blandade känslor men mest **oro och irritation** över att så stort projekt planeras bygga nära bostadsområdet.

Jag håller med med många boenden som föreslår att flytta industrispåret så långt från bostadsområdet som möjligt. Hacktorpsområdet har redan buller av Nynäsbanan samt väg 73 och mer buller blir det när motorvägen är helt färdigbyggd.

Sedan kan vi inte glömma att anläggningsarbetet kommer att pågå flera år vilket betyder att en ekokommun utsätter det tätbebyggda området för allt buller, damm av sprängning, krossning, transport av berg osv som arbetet utgör. **Det är oacceptabelt. Det är oacceptabelt att en ekokommun låter detta ske** samtidigt som det i centrala Nynäshamn har man satsat på att skänka hastigheten för biltrafik. Det får vi inte ihop! Varför tänker ni inte på miljön i norra delen av Nynäshamn?

• **Kommentar**

Kommunstyrelsen yttrade sig över utställd järnvägsutredning (KS 08-03-19, § 76) och förordade i första hand alt 5 och i andra hand alternativ 2 för industrispårets sträckning.

Under järnvägsplanens samråd yttrade sig miljö- och samhällsbyggnadsnämndens au (MSn 2008-08-12, § 91) och förordade alternativ 5B, tunnel vid Hammarhagens industriområde samt alternativ 5C längs med Alhagens östra sida.

Föreliggande detaljplan är upprättad i enlighet med ovanstående beslut.

Detaljplanen anger att bullerskydd ska anordnas på Hacktorpsidan av väg 73. De bullerberäkningar som genomförts visar att riktvärden ej överskrids mot Hacktorps bostadsområde. Kommunen anser ändå att ett bullerskydd behöver komma till stånd varför detaljplanen anger detta.

19. Elektronens radhusförening (210)

Enligt det presenterade alternativ 5 finns två sträckor där järnvägsspåret kan anläggas antingen i skärning eller i tunnel.

Vi kräver att båda dessa sträckor anlägges i tunnel.

Vidare kräver vi att bullerskydd anlägges, så att bullret, som når vårt bostadsområde minimeras och ej överstiger gällande normer. Det gäller även buller från väg 73 där trafikbelastningen kommer att öka markant om Norvik Hamn ska anläggas.

Vi kräver också bullerskydd under byggnadstiden.

Vi hänvisar till vår skrivelse 1996 04 16 där vi krävde att avfarterna för väg 73 och järnvägsspår till Norvik lokaliseras till Kalvö industriområde. Idag är det kravet detsamma som alternativ 1 i järnvägsutredningen.

Vi kräver fortfarande alternativ 1.

• *Kommentar*

Kommunstyrelsen yttrade sig över utställd järnvägsutredning (KS 08-03-19, § 76) och förordade i första hand alt 5 och i andra hand alternativ 2 för industrispårets sträckning.

Under järnvägsplanens samråd yttrade sig miljö- och samhällsbyggnadsnämndens au (MSn 2008-08-12, § 91) och förordade alternativ 5B, tunnel vid Hammarhagens industriområde samt alternativ 5C längs med Alhagens östra sida.

Föreliggande detaljplan är upprättad i enlighet med ovanstående beslut.

Detaljplanen anger att bullerskydd ska anordnas på Hacktorpsidan av väg 73. De bullerberäkningar som genomförts visar att riktvärden ej överskrids mot Hacktorps bostadsområde. Kommunen anser ändå att ett bullerskydd behöver komma till stånd varför detaljplanen anger detta.

**20. Jennie Karlqvist,
Roland Dehlin,
Hacktorpsvägen 17
(215)**

Inledningsvis vill vi påtala att det är trist att Nynäshamns kommuns socialdemokratiska ledning och kommunens tjänstemän inte lyssnar till en mycket stor del av stadens befolkning, detta är dock inte ovanligt. Ett mycket stort antal medborgare är fortfarande mot all planering av ett industrispår till Norvik via Hacktorpsområdet. Detta faktum borde ha lett till ett helt annat ställningstagande än att bara flytta "problemet" till andra sidan infartsleden och sannolikt göra det än värre med anledning av alla de fördyringar och ändringar som följer av det kompletterade industrispåret, alternativ 5.

Det har som vi ser det inte framkommit något nytt i sakfrågan under det år som passerat. Vi anser således fortfarande att det vare sig ur ett familjeekonomiskt-, miljö-, buller-, boende-, risk- och säkerhetsperspektiv för oss boende på Villagatan, Hacktorpsvägen och Rosenvägen eller för den delen ur ett utvecklingsperspektiv för Nynäshamn och Norvik är försvarligt med

de alternativ som går intill Hacktorp. Vi ser framför oss att Hacktorpsområdet även med föreslaget alternativ 5 blir ett dött område med ett järnvägsspår i "vardagsrummet"! För vår egen del passerar industrispåret med 4-5 mycket långa godstågstransporter (>750 m) mellan klockan 0100 och 0500 på ett avstånd av endast 250-350 meter utanför sovrumsfönstret och nedanför oss, det ter sig självklart att detta alternativ borde ha varit avfört då det är klart olämpligt! De buller och andra miljöstörande problem som diskuteras i MKB och Järnvägsutredningen har fortfarande bara perspektivet 2 m över marken och fokus på de huskroppar som ligger längst österut på Villagatan såvitt vi kan utläsa ur tillgängliga handlingar. Det vill säga att det finns fortfarande inte något som redovisar hur det ser ut för oss på Hacktorpsvägen, eller Rosenvägen för den delen. Vi har härutöver ingen tilltro till de bullerreducerande åtgärder som nämns av en mängd olika skäl varav det främsta är att inget har inträffat efter infartsledens tillkomst i detta syfte! Härutöver ser vi inte det som en möjlighet att bullerreducera eller reducera de andra miljöstörande problemen då järnvägsspåret kommer att ligga så mycket lägre och med helt öppet luftrum i förhållande till vår fastighet på Hacktorpsvägen.

Vidare ser vi framför oss att infartsleden kommer att bli än mer trafikerad på ett för oss bullermässigt och trafiksäkerhetsmässigt mycket oklokt vis. Även här är det omöjligt att bullerreducera mm då även väg 73/infartsleden ligger så pass mycket lägre i förhållande till bland annat vår fastighet på Hacktorpsvägen. Med en så stor ökning av antalet lastbilar per dygn som planeras har vi också svårt att se hur man tänker från Nynäshamns kommuns sida i dessa tider av diskussion kring miljön och klimatet. Självklart borde det pla-

neras för mycket mer gods på järnväg och ytterst lite på lastbil och vägarna 73 och 225. Vi vill också framföra att den positiva inställning som fanns för själva hamnbyggnationen som vi tidigare upplevde har avklingat från de boende på Hacktorp. Detta främst med anledning av den ignorans som visats gällande järnvägsplaneringen från hamnens och inte minst kommunens sida.

För vår del har således intet förändrats utifrån våra tidigare till hamnen och kommunen inlämnade synpunkter kring hamn och järnvägsdragning. Vi kvarstår och är än mer stärkta i vår uppfattning kring att det endast finns ett alternativ för en järnvägsdragning om en hamn faktiskt och överhuvudtaget ska byggas på Norvikudden. Detta alternativ är nummer ett, för vilket vi anser att det finns en utvecklingsmöjlighet för Norvik och Nynäshamn. Områden som berörs av detta korridoralternativ 1 är i huvudsak befintliga och framtida industriområden och med Sveriges största hamn och Nynas AB med LNG terminal och Fortums fjärrvärmeverk på ena sidan och ett stort industriområde (Kalvö) som är under stark utveckling på andra sidan, finns inte längre några bullerfria strövområden kvar att värna om.

Det är också mycket anmärkningsvärt att det inte framkommer ett helhetsgrepp med anledning av miljö och klimatfrågorna och Nynäshamns stads framtida utveckling då det synes vara så att den gängse metoden är att göra lite här och lite där, en plan för Norvik, en plan för LNG, en plan för Kalvö och så vidare.

Således motsätter vi oss kraftfullt även alternativet 5 och menar att det alternativ som är mest logiskt och förnuftigast är alternativet 1.

- *Kommentar*

Kommunstyrelsen yttrade sig över utställd järnvägsutredning (KS 08-03-19, § 76) och förordade i första hand alt 5 och i andra hand alternativ 2 för industrispårets sträckning.

Under järnvägsplanens samråd yttrade sig miljö- och samhällsbyggnadsnämndens au (MSn 2008-08-12, § 91) och förordade alternativ 5B, tunnel vid Hammarhagens industriområde samt alternativ 5C längs med Alhagens östra sida.

Föreliggande detaljplan är upprättad i enlighet med ovanstående beslut.

Detaljplanen anger att bullerskydd ska anordnas på Hacktorpsidan av väg 73. De bullerberäkningar som genomförts visar att riktvärden ej överskrids mot Hacktorps bostadsområde. Kommunen anser ändå att ett bullerskydd behöver komma till stånd varför detaljplanen anger detta.

En sammanvägd trafikutredning och en sammanvägd riskanalys har genomförts för att belysa Norvikområdets effekter på trafik och risker.

ÖVRIGA

21. Johan Sturesson (197) **Marknadsförutsättningen:**

Eftersom rederibranschen kräver hamnförutsättningen dubbelspår faller alla spåralternativ utom Alternativ ett (1) - det spåralternativ som även framtidshamnen står eller faller med!

Alliansen:

Moderaterna (m), Centerpartiet (c) och Kristdemokraterna (kd) =14 mandat har under mandatperioden konverterat till spåralternativ ett (1) i ett ansvarstagande för framtidskommunen!

Miljövärden vs marknadsförutsättningen:

Om kommunledningen förväntar sig en godsförsörjd hamn överhuvudtaget heter svaret Tvärförbindelsen Himmerfjärdsbro + Inomhusstation Ösmo-Skavsta flygplats med köpcentra och bostäder, ett uttalat centrumönskemål - Dvs. spåralternativ ett (1), ref. Västeråskontrollerat mälardalsgods (Transatlantic) kontra Transit – hamngod Baltikum/Norvik/Västkusten.

Regionhamnbolag:

Enär det inte är ideologispår som ska väljas utan en hamnkalkyl utifrån gods-förutsättningar som ska ligga till grund för beslutet torde ett regionhamnbo-lag vara att föredra av samordningsskäl, något som förordades av Stock-holms Stads egen Hamnstrategiutredning (Bo Malmsten) 2005 – 1) egna intäkter 2) eget inflytande 3) eget transitgods, det enda gods hamnen i Nor-vik kan få och behålla!

Not samrådshandlingar:

2008-04-08 fm - Hämtar samrådshandlingar av planarkitekt Inger Schmied-hofer och påpekar samtidigt bristen av rederiinslag i byråkratiförfarandet Norvik, konsulter inräknade. Lika lite som man bygger ett köpcentra utan kundunderlag – lika lite kan man bygga hamn utan godsförsörjning. Enligt planarkitekten, en min uppfattning! Ett freudianskt vittnesbörd om en skriv-bordsprodukt! Nästa Stockholm Hamn-vd med branschbakgrund är skriande då Transitalternativets landbrokoncept är fortsatt outrett!

Bilaga: Norviks Transithamn/Sthlm Syd, Landbrokonceptet per järnväg, Göteborg- Norvik- Baltikum, v.v. Helsingfors/S:t Peters-burg/Tallin/Riga/Ventspils

• Kommentar

Kommunstyrelsen yttrade sig över utställd järnvägsutredning (KS 08-03-19, § 76) och förordade i första hand alt 5 och i andra hand alternativ 2 för indu-strispårets sträckning.

Under järnvägsplanens samråd yttrade sig miljö- och samhällsbyggnads-nämndens au (MSn 2008-08-12, § 91) och förordade alternativ 5B, tunnel vid Hammarhagens industriområde samt alternativ 5C längs med Alhagens östra sida.

Föreliggande detaljplan är upprättad i enlighet med ovanstående beslut.

Flera av de synpunkter som framförs berör frågor som hanteras på regionpla-nenivå och ej på detaljplanenivå.

Den sammanvägda trafikutredningen som genomförts inom ramen för detalj-planarbetet behandlar i viss mån några av de framförda synpunkterna. Ny väg med bro över Himmerfjärden är ej aktuell för Nynäshamns kommun; E 4 Syd finns inte med i någon långsiktig planering t ex översiktsplan, och kommunen anser inte att detta är ett realistiskt alternativ då det bland annat medför för stora ingrepp i kulturlandskapet på bägge sidor av Himmerfjär-den.

22. Johan Sturesson (207) SYNPUKKT II**Framtidsaspekten:**

Industrispåralternativ 5 detaljplaneras med enkelspårtunnel och d:o berguttag i enkelspår - en omfattande begränsning om dom nationella miljömålen med omläggning av landsväggods till järnväg ska bli en verklighet, likaså kan inte heller framtidsvisionen S:t Petersburg-Norvik-Göteborg i landbrokon-ceptet förverkligas.

Framtiden kommer att kräva dubbelspår av Norvik; annars ingen hamn alls annat än som risken kapitalförstöring.

Hamnkonceptet:

För närvarande planeras Norviks hamn utan kajspår i lo/lo och med en om-lastningsterminal för container till järnvägsvagn - ett dubbelarbete som inte är rationellt vid större godsmängder (TEU) jämfört med direktlyft till/från fartyg till/från järnvägsvagn med containerkran.

Mälardalsvisionen = "Obefintligt gods" !

Transitvisionen =2,5 miljoner TEU på Östersjön !

Infrastruktur:

I storstockholmregionen planeras byggprojekt för 50-100 miljarder från 2010-: förbifart sthlm, norra länken, citybanan, slussen, österleden, sthlm-Norrälje, södertörnsleden - samtidigt benämner samrådsansvariga i ovan tvärförbindelsen Himmerfjärdsbro (5 mdr) som ett Botniaprojekt!

En obegriplig sensmoral då tvärförbindelsen Rangsta-Hölö/Mörkö skulle möjliggöra en godsförsörjning Norvik inte kan vara utan, samt kollektivtrafik till Skavsta flygplats, inomhusstation Ösmo med nya köpcentrat + bostäder, tillika ej E4 Syd + ej flygplats Södertörn !

Varför sätts självklarheter inom Hamn, Sjöfart och Infrastruktur på undantag i planeringen av framtidskommunen?

Bilaga 1: Foto Högakustenbron

Bilaga 2: Kartbild över "Den stora visionen"

Bilaga 3: Landbrokonceptet per järnväg

Bilaga 4: Nynäshamns Tidskrift, Översiktsplan Ösmo tätort

Bilaga 5: kartbild med bro över Himmerfjärden

Bilaga 6: Metro-artikel; Restiden halveras för 20 miljarder

Bilaga 7: Samrådsfråga

• *Kommentar*

Se yttrande ovan.

Nynäshamns kommun

september 2008

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Inger Schmiedhofer
Planarkitekt