

**Detaljplan för Stockholm/Nynäshamns hamn,  
Kalvö 1:25, Kalvö 1:11 m fl, Norvikudden,  
Nynäshamn kommun**

**Upprättad i oktober 2005**

**SAMRÅDET**

***Hur samrådet har  
bedrivits***

Kommunstyrelsen beslöt 2005-09-21, § 209, att uppdra till miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen att upprätta och samråda kring ett planprogram för Stockholm/Nynäshamns hamn på området kring Norvikudden, enligt PBL 5:18.

Samråd har skett under tiden 2005-10-26 – 2005-11-25.

Programmet omfattar område för hamn med tillhörande verksamhetsområde och industrispår.

Handlingarna har skickats ut i brev 2005-10-26 enligt remisslista upprättad 2005-10-26 och enligt fastighetsförteckning upprättad av lantmäteriets lokalkontor i Nynäshamn 2005-10-12.

Under samrådstiden har programhandlingarna varit tillgängliga på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i nämndhuset samt på biblioteket i Nynäshamn vilket även har annonserats i Nynäshamnsposten 2005-10-28.

**STÄLLNINGSTAGANDE**

Det är normalt att påbörja ett planarbete parallellt med att miljöbedömning pågår. Miljöbedömning och detaljplan kan därmed påverka varandra. Kommunen ser också att den planerade verksamheten ger stora ingrepp vid Norvik och konsekvenserna regionalt men det är inte kommunen som är huvudman för den regionala infrastrukturen och att staten inte går före en hamnetablering och bygger ut infrastrukturen. Därför kan en eventuell etablering som hamnen i Norvik endast prövas genom att kommunen startar ett planarbete. Frågor om infrastruktur och miljökonsekvenser ska ges en utförlig belysning i det fortsatta arbetet.

Kommunen kommer att lägga ner ett omfattande arbete för att självständigt ta ställning till de frågor som uppkommer under planprocessen.

Förvaltningens bedömning är att planprogrammet samt det ställningstagande som redovisas i samrådsredogörelsen kan ligga till grund för det fortsatta planarbetet för Stockholm/Nynäshamns hamn. I det fortsatta planarbetet ska stor hänsyn

tas till landskapsbild samt till Alhagens rekreations-, kultur och naturvärden när industrispårets läge läggs fast, så att Alhagenområdet behåller sin attraktionskraft för bl a det rörliga friluftslivet.

### **Samrådsmöte**

Samrådsmöte ägde rum torsdagen 3 november 2005 i kulturskolan. Drygt 30-tal mötesdeltagare deltog i samrådsmötet. Exploatörerna Stockholms Hamnar AB och NCC redogjorde för sin planer för området. Pågående arbete med upprättande av miljökonsekvensbeskrivning till tillsåndsansökan enligt miljöbalken redovisades. Kommunen redogjorde för detaljplaneprocessen.

På samrådsmötet framfördes:

- Flera uttalade att de inte vill ha någon hamn i Norvik bl a p.g.a. av att hela Norvikområdet är ett viktigt område för det rörliga friluftslivet och för boende i Nynäshamn. Området utgörs av mycket vacker natur.
- Behovet av en hamn i Norvik ifrågasattes.
- En hamn i Norvik kommer inte att ge så många arbetstillfällen.
- Transporter till och från hamnen kommer att medföra stor belastning på vägarna inom stor del av Södertörn vilket kommer att förorsaka trafikproblem och ökade miljöproblem.
- Hur kommer järnvägens kapacitet att utökas för att klara godshantering på järnväg som hamnen kommer att alstra?
- Älvsjö har trängselproblem för tågtrafiken redan idag hur ska detta problem lösas för att skapa utrymme för godstrafik från Norvik?
- Naturen förstörs på ett betydande sätt.

### **Inkomna yttranden**

Totalt har 48 yttranden lämnats in under programsamrådtiden.

Kommunens bemötande av synpunkterna som framförs redovisas i *kursiv stil* i anslutning till respektive yttrande.

Endast de synpunkter som avser detaljplaneprogrammets innehåll behandlas. Således tas, som exempel på detta, frågan om vilka hamnar som ska finnas i Storstockholmsregionen ej upp i kommunens bemötande.

Yttranden återges i sin helhet eller är sammanfattade. De som är sammanfattade återfinns i sin helhet som bilaga till samrådsredogörelsen.

Yttranden har kommit in från:

- Länsstyrelsen
- Vägverket
- Försvarsmakten 1:a Amfibieregementet
- Banverket Strategisk planering (2 yttranden)
- Sjöfartsverket/Stockholm-Mälarens sjötrafikområde
- Räddningsverket
- Kustbevakningen
- Fiskeriverket
- Sveriges geologiska undersökning
- Regionplane- och trafiknämnden
- Storstockholms Lokaltrafik, AB
- Södertörns brandförsvarsförbund och dess direktion (2 yttranden)
- SRV Återvinning AB
- Miljöpartiet de gröna (2 yttranden)
- Realpolitiska Partiet (3 yttranden)
- Sorunda.net
- Nynäshamns naturskyddsförening
- Naturskyddsföreningen i Stockholms län
- Villaägarförening
- Hyresgästföreningen
- Haninge kommun (3 yttranden)
- Intresseföreningen för naturens bevarande i Nynäshamn
- Cosmic Construction
- Wik-Inn Marina
- Vidbyns Förvaltnings AB
- Himmelsö AB
- Grönviksvarvet
- Stureson Johan
- Söderqvist Tore
- Olga Wallenberg
- Hamilton Gurli
- Åhlund Hans
- Ankarcrona Caroline
- Raft Viktoria
- Söderberg Chatarina och Gunnar
- Wallenberg Axel
- Raft Edvard
- Norhagen Marianne
- Nilsson Tommy
- Nordström Carina och Rolf
- VA-förvaltningen

Nummer inom parentes är lika med handlingens diarienummer.

## STATLIGA ORGAN

### **Länsstyrelsen (78)**

#### **Program för detaljplan Stockholm/Nynäshamns hamn, Norvikudden, 1 Nynäshamns kommun**

Ett program för detaljplan för Stockholm/Nynäshamns hamn, Kalvö 1:25, Kalvö 1:11 m.fl., upprättat i oktober 2005, har översänts till Länsstyrelsen för yttrande. Programmet avser anläggande av en hamn samt ett verksamhetsområde i Norvik, avgränsat mot tätorten av ett naturområde.

I programmet anförs bl.a. att det förutses att godsvolymer till Stockholmsregionen i allt större omfattning transporteras via Östersjön samlastat med stora godsflöden till Ryssland,

Finland och de Baltiska staterna. Hamnen avses bli ett komplement till övriga hamnar i regionen och en ersättning för den befintliga containerterminalen i Stockholm (frihamnen).

För området gäller en äldre detaljplan i anslutning till ett tidigare planerat större hamn- och industriprojekt. Området innehåller genomförda utfyllnader som kommer att kompletteras, med förändrad strandlinje. I vissa delar förutsätts bergtäkt föregå byggnation. Vidare planeras anläggande av ett industrispår till hamnen.

Planeringen av området kommer att ske i etapper, sannolikt en första för hamnen och mindre del av verksamhetsområdet, Verksamhetsområdet avses utformas för både små och stora företag som kan utnyttja närheten till hamnen eller vara oberoende av denna.

### **Länsstyrelsens övergripande synpunkter**

Länsstyrelsen ser utifrån föreliggande underlag inte anledning att ifrågasätta att vidare utredning sker av lokaliseringen och utformningen av en hamn i Norvik. Närmare ställningstagande avvaktar dock det fortsatta arbetet med detaljplan och miljöhalkstillstånd.

Länsstyrelsens synpunkter avseende verksamhetsområdet avvaktar fortsatt utredning. Frågan kan ställas om inte verksamheter som nyttjar närheten till hamn bör eftersträvas i första hand, även om sådant inte kan styras i planen (hänsyn till närliggande bostadsområden kan också vara en begränsande faktor).

### **Projekt om hamnstrukturen**

Länsstyrelsen och Regionplane- och trafikkontoret driver för närvarande ett gemensamt projekt som syftar till att öka samsynen om förutsättningarna för den framtida hamnstrukturen i Stockholmsregionen. I arbetet, som beräknas pågå till och med våren 2006, ingår bl.a. att ta fram ett antal scenarier för hamnutvecklingen. Dessa avses analyseras och slutsatserna utgöra ett underlag för olika myndigheters planering och tillståndsprövning genom att identifiera strategiska vägval och beslut. Arbetet kan även ge visst underlag för det fortsatta planeringsarbetet för hamnverksamhet i Norvik.

### **Transporter**

Hur transporter till och från hamnområdet kan tillgodoses är en mycket viktig fråga, som ska redovisas i planen, och som också ska ingå i miljöprövningen för hamnen. Länsstyrelsen har också i ett svar i november 2005 på en remiss rörande hamnstrategi i Stockholm, framhållit att det är särskilt viktigt

att uppmärksamma det samband som finns mellan en utbyggnad av hamn i Norvik och behovet av kapacitetsförstärkningar i den anslutande landinfrastrukturen.

Länsstyrelsen utgår från att fortsatt arbete rörande Norvik kommer att närmare redovisa vilken transportinfrastruktur som bedöms erforderlig i ett övergripande och långsiktigt perspektiv vid en full utbyggnad av hamnen och verksamhetsområdet. Länsstyrelsen utgår vidare från att frågan om tidplaner för hamn och berörd transportinfrastruktur kommer att tas upp till särskild analys i utredningen för hamnen, med beaktande bl.a. av vad som anförs under Järnväg resp. Vägfrågor nedan. I MKB bör vidare uppmärksammas konsekvenser av transporter i form av störningar och risk.

### **Järnväg**

Banverket har i ett yttrande direkt till kommunen anfört bl.a. att en förstudie och en järnvägsplan bör tas fram för det industrispår som enligt planprogrammet ska byggas till hamnen och verksamheterna. Banverket framhåller att det inte är Banverkets ansvar att driva planeringsprocessen, men att verket kan bistå med synpunkter. Banverkets formella ansvar är att ställa ut och fastställa järnvägsplanen.

Regeringen har den 1 september 2005 (N200516815/IR) givit Banverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bygga ut Nynäsbanan till en standard som medger effektiva pendlingsmöjligheter och som även tillgodoser behoven för en eventuell framtida utökad godstrafik om en godshamn i Nynäshamn förverkligas. Banverket anför att man inte delar planprogrammets tolkning att Banverket ska studera utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan. Även Länsstyrelsen anser att kommunen bör se över lydelsen.

Nynäsbanan är riksintresse vilket bör anges. Sträckan från Västerhaninge till Nynäshamn är enligt ett beslut av Banverket den 6 april 2000 riksintresse i egenskap av järnväg till allmän hamn.

### **Vägfrågor**

Vägverket framhåller, i ett yttrande den 13 december 2005 som ställts direkt till kommunen, att omfattningen av transporter måste klarläggas och en bedömning göras av hur väginfrastrukturen klarar att ta emot de ökade mängderna tung trafik.

Vägverket anför att det är oklart om önskvärd standard kan uppnås på hela sträckan vid ombyggnaden av väg 73 (mellan Älgviken och Fors), Det finns av finansieringsskäl risk för att delar av vägen endast får 2+1 körfält, vilket kan ha betydelse om hamnverksamheten innebär betydande ökning av

lastbilstrafiken.

Som Vägverket vidare anför berörs planerad hamnverksamhet i Norvik även i hög grad av 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. Vägverket redovisar att de två första har begränsad standard och framkomlighet, och att länsplanen i huvudsak inte inrymmer förbättringar. Väg 259, Södertörnsleden, har i dagsläget en beräknad byggstart först år 2010. Fram till dess att leden är byggd är trafiken hänvisad till Södra Länken. Vägverket har den 28 oktober 2005 i skrivelse till Länsstyrelsen föreslagit att länsplanen revideras och att medel omprioriteras för att möjliggöra en tidigare byggstart. Länsstyrelsen bereder frågan med avsikt att ta upp den för beslut under våren 2006.

Vägverket anför vidare att väg 73 beräknas vara färdig 2009, dvs. två år efter planerad byggstart av hamnverksamheten, vilket kan bli ett problem under byggtiden, och att hamnbyggnationen bör påbörjas först efter det att väg 73 är färdigbyggd. Vägverket anför också att det vore önskvärt att Södertörnsleden kan hinna stå klar innan Norviks hamn byggs.

#### **Sjöfart, hamn, riksintresse, m.m.**

Frågan om farled berörs inte i planprogrammet, Sjöfartsverket har i yttrande direkt till kommunen lämnat planprogrammet i dess nuvarande utformning utan erinran. Länsstyrelsens synpunkter avvaktar Sjöfartsverkets fortsatta ställningstaganden.

Kommunens översiktsplan från 1991 markerar Nynäshamns hamn, djuphamnsläget vid Norvik och farleden som riksintresse för sjöfart. Riksintresset bör redovisas i planhandlingarna.

#### **Kustområdet och skärgårdarna, riksintresse enligt 4 kap MB**

Som anförts i programmet är området riksintresse enligt 4 kap. MB. Riksintresset avser områdets natur- och kulturvärden i ett helhetsperspektiv. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

Området är tidigare planlagt för hamnen, Länsstyrelsen utgår från att fortsatt arbete kommer att närmare belysa det omgivande skärgårdsområdets friluftsvärden och det nu aktuella projektets inverkan på dessa.

### **Fornlämningar**

Inom området finns en stenåldersboplats, fornl. 28, och ett röse, fornl 16. En särskild arkeologisk utredning kommer att krävas för att utröna om det finns ytterligare fornlämningar inom området,

### **Totalförsvaret**

Planområdet gränsar till riksintresse för totalförsvaret (Herrön-Yxlön), vilket bör framgå i fortsatt planarbete.

Första Amfibieregementet har i ett yttrande direkt till kommunen inte haft erinran under förutsättning att sjötrafik går i lotsleden och att gällande ankringsförbud i farleden följs.

### **Riskfrågor**

Räddningsverket har i yttrande direkt till kommunen tagit upp säkerhetsfrågor som bör tas upp i miljöbedömningen., Dels närhet till oljehamn samt oljedepåer. Dels ett helhetsperspektiv på den samlade mängden transporter med farligt gods, i sammanvägning av transporter på väg och järnväg, samt med beaktande av hela transportsträckan.

Länsstyrelsen utgår från att räddningsverkets synpunkter beaktas samt att upphandling av den riskanalys (riskbedömning) som ska upprättas, sker i dialog med Södertörns Brandförsvarsförbund. Detta för att minska risken för framtida krav på kompletteringar av riskbedömningen.

### **Vattenfrågor**

Utifrån de identifierade miljöaspekterna som ska belysas i det fortsatta planarbetet och miljöbedömningen vill Länsstyrelsen poängtera att hanteringen av dagvatten är en viktig fråga då stora hårdgjorda ytor kan väntas och känsliga recipienter finns i området.

### **Miljöbedömning / Miljökonsekvensbeskrivning MKB**

Kommunen redovisar en miljöbedömning för planprogrammet samt framhåller att samordning ska ske med miljökonsekvensbedömningen av hamnverksamheten enligt miljöbalken.

Programmet utgör underlag för flera detaljplaner. Länsstyrelsen vill uppmärksamma på att en miljöbedömning ska göras för varje detaljplan som tas fram med programmet som utgångspunkt. Dock finns då möjlighet att göra ytterligare avgränsningar anpassade efter förutsättningarna i varje kommande detaljplan inom arbetet med miljöbedömningar.

1 planprogrammet föreslås vidare frågor som ska belysas i miljöbedömningen. Samråd med Länsstyrelsen om

miljökonsekvensbedömning för hamnverksamheten och vattenverksamheten har inletts av Stockholms Hamnar AB. Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att fortsatt samråd om innehåll och avgränsning av MKB för hamn- och vattenverksamheten även behandlar avgränsningen av den MKB som hör till detaljplanen. Avgränsningen bör motiveras gentemot de bestämmelser om innehåll i MKB som finns i 6 kap. 7 och 12 MB.

Noteras kan att en etablering i Norvik kan medföra att miljöförhållanden i Stockholm förändras till det bättre.

### **Tillståndsprocesser, samråd**

I planprogrammet redovisas hur samordning ska ske mellan detaljplaneprocess enligt plan- och bygglagen och tillståndsprocess enligt miljöbalken för hamnverksamheten. Enligt planprogrammet ska vidare samordning av samråd med enskilda och allmänheten i bägge processerna eftersträvas. Även Länsstyrelsen understryker det angelägna i detta, för att underlätta allmänhetens och enskildas deltagande.

I planprogrammet avsedda åtgärder aktualiserar även andra tillståndsprocesser enligt miljöbalken, banlagen mm. De skilda processerna är avhängiga olika ansvariga aktörer.

Länsstyrelsen anser att man i fortsatt planarbete bör ge en beskrivning av berörda beslutsprocesser. Hur dessa kan samordnas i tid är en komplex och angelägen fråga att uppmärksamma och analysera i planarbetet. En samlad redovisning är även värdefull som information till allmänhet och enskilda inför samråd.

Länsstyrelsen förordar också att samordning av miljöbedömning och MKB även eftersträvas gentemot övriga parallella tillståndsprocesser (6 kap 22 MB).

### **RUFS**

Utöver redovisningen av kommunens översiktsplaner bör även landstingets Regionala utvecklingsplan RUFS 2001 nämnas. Programområdet ingår i områden som i RUFS betecknas som regional terminal, anläggning och verksamheter med tunga transporter, resp. övrig stadsbygd.

### **Tydlighet**

Det är viktigt att planen fungerar som självständigt dokument, och ger tillräcklig och för en lekman begripligt formulerad information om funktioner som planeras i hamnen på kortare och längre sikt. Det bör redovisas vilka verksamheter som ingår i den miljöprövning som sker parallellt.

- *Kommentar: Intentionerna i den framtida hamnstrukturen för Stockholms-*

*regionen som Länsstyrelsen och Regionplane- och trafikkontoret håller på att ta fram kommer att belysas i det fortsatta detaljplanarbetet.*

*Samband mellan utbyggnad av planerad hamn i Norvik och behovet av kapacitetsförstärkningar i den anslutande landinfrastrukturen ska belysas i detaljplanen. Tidplan och konsekvensanalyser enligt länsstyrelsens yttrande ska redovisas i detaljplan respektive miljökonsekvensbeskrivning till planen.*

*Omfattningen av transporter som planområdet kommer att alstra ska klarläggas så långt möjligt i planbeskrivning till detaljplanen.*

*Förstudie och järnvägspan ska upprättas för planerat industrispår mellan pendeltågspår och den planerade Stockholm /Nynäshamns hamn vid Norvikudden i Nynäshamn.*

*Riksintressen enligt länsstyrelsens yttrande ska redovisas i det fortsatta planarbetet.*

*En arkeologisk utredning ska genomföras inför planarbetet.*

*Räddningsverkets synpunkter ska beaktas i det fortsatta planarbetet.*

*Miljöbedömning och avgränsning av MKB ska upprättas för varje enskild plan som planarbetet kommer att omfatta. De olika processerna ska samordnas där så är möjligt. Landstingets Regionala utvecklingsplan RUF 2001 ska nämnas i planhandlingarna.*

*Verksamheter vilka ingår i den miljöprövning som sker parallellt med planprocessen ska redovisas. Planen ska redovisas på ett tydligt och lättförståeligt sätt så att det klart framgår vilka funktioner som planeras i hamnen på kortare och längre sikt.*

*De olika processerna kring byggandet av en hamn ska redovisas på ett övergripande sätt.*

## **Vägverket (75)**

### **Förslag till program för detaljplan Stockholm/Nynäshamns hamn, Norvikudden i Nynäshamns kommun**

Vägverket Region Stockholm har mottagit rubricerat programförslag för synpunkter. Syftet med förslaget är att utreda möjligheterna till anläggande och drift av en ny hamn med intilliggande industriområden på Norvikudden i norra Nynäshamn. Vägverket yttrar sig som väghållare för väg 73, samt ett flertal andra vägar som kan komma att beröras, och

som sektorsan-svarig myndighet för vägtransportsystemet.

Parallellt med programarbetet för hamnen pågår ett utökat samråd enligt miljöbalken, med ett utkast till miljökonsekvensbeskrivning. Av dessa handlingar framgår att hamnen ska ersätta den befintliga containerterminalen i Frihamnen och tillhandahålla kajplatser för fartyg, lossa och lasta gods på hjul (s.k.Ro/Ro-gods) och i containrar (Lo/Lo), samt under anläggningsskedet av ett närliggande industriområde skeppa ut stora mängder överskottsberg. Beräknad hamnkapacitet är 300 000 TED (containrar) och 300 000 rullande enheter per år. I programmet beskrivs det planerade arbetsområdet med hamnanknutna verksamheter såsom industri, lager, verkstäder och kontor.

Det kan förväntas att hamnen och de kringliggande verksamheterna kommer att generera en hel del trafik, varav större delen tung lastbilstrafik. Detta kommer att påverka de omgivande vägarna. Vägverket anser att omfattningen av dessa transporter måste klargöras i det fortsatta arbetet, och en bedömning måste göras av hur väginfrastrukturen klarar att ta emot de ökade mängderna tung trafik.

Väg 73 har varit en mycket olycksdrabbad väg och Vägverket har i september 2005 påbörjat en ombyggnad av vägen (mellan Älgviken och Fors) med målet att vägen breddas till fyra körfält, för planskilda korsningar och delvis ny sträckning. Då full finansiering för hela detta projekt fortfarande inte har erhållits, är det 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, som har begränsad standard och framkomlighet, finns inga medel eller planerade åtgärder i länsplanen, förutom för en liten del av väg 225 mellan Lövsstalund 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.

### **Tidplan**

För Norviks hamn planeras byggstart 2007 och den beräknas tas i drift 2010. Väg 73 beräknas vara flärdig 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.

- *Kommentar:* *Omfattningen av den trafik, varav större delen tung lastbilstrafik, som verksamheterna inom programområdet kommer att generera, ska klargöras i det fortsatta planarbetet. En bedömning av hur väginfrastrukturen klarar att ta emot de ökade mängderna tung trafik ska göras under det fortsatta planarbetet. Programområdet kommer att byggas ut i etapper varför förvaltningen preliminärt bedömer att infrastrukturen sannolikt kan hinna byggas ut innan planområdet är fullt utbyggt.*

*Tidplan och genomförande av utbyggnad av väg 73 och Södertörnsleden råder inte Nynäshamns kommun över. Kommunen kommer att verka aktivt för att dessa trafikleder kommer att byggas inom snar framtid. Enligt förvaltningens uppfattning bör planeringen av hamnen påverka både omfattningen och tidplaneringen av infrastrukturen på Södertörn eftersom hamnen är av regionalt intresse.*

### **Försvarmakten Första Amfibieregementet (82)**

Första Amfibieregementet (Amf 1) bejaktar Länsstyrelsens yttranden ang. program för detaljplan Stockholm/Nynäshamns hamn, Norvikudden, Nynäshamn kommun.

Amf 1 kan för närvarande inte lämna ytterligare synpunkter över sjötrafiken till och från den planerade utbyggnaden av hamnen. Då Nynäshamns kommun ännu inte redovisat denna i programmet.

- *Kommentar:* *Planerad sjötrafik till och från planerad ny hamn kommer att redovisas i kommande planhandlingar.*

**Banverket**  
(72 och 77)

72 Banverket har fått förslag till program för detaljplan för Norvikudden för samråd av Nynäshamns kommun och vill framföra följande synpunkter.

**Lagen om byggande av järnväg**

I planprogrammet föreslås ett industrispår byggas från Nynäsbanan till den nya hamnen vid Norvikudden. Enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg måste lagen även följas vid byggande av industrispår. 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 järnvägsplanen.

**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 för en framtida utökad godstrafik. Banverket bör därför utreda vilka åtgärder som är nödvändiga för att få till stånd en effektiv godstrafik på järnvägen, i det fall planerna på en godshamn kommer till stånd. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 1 november 2006.

Enligt kommunens planprogram för Norvikudden står att Banverket skall studera en utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan i regeringsuppdraget. Banverket tolkar inte uppdraget på samma sätt som kommunen, Inom regeringsuppdraget kommer Banverket bl a att studera vilka åtgärder på Nynäsbanan som är nödvändiga för att klara en utökad godstrafik. Det kan då bli aktuellt att föreslå dubbelspår på vissa delar av Nynäsbanan. Uppdraget är dock inte att studera en utbyggnad till ett komplett dubbelspår längs hela Nynäsbanan. I en referensgrupp för regeringsuppdraget kommer bl a representanter från Nynäshamns kommun, länsstyrelsen, Stockholms hamn och Haninge kommun att ingå.

(77) 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 möjligt. Detta bör speciellt beaktas vid planeringen av nya infrastruktur-anläggningar, 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 O9Di) gett Banverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bygga ut Nynäsbanan till en standard som medger effektiva pendlingsmöjligheter och som även tillgodoser behoven 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.

- *Kommentar:* *En förstudie och en järnvägsplan ska tas fram för industrispår till aktuellt planområde. Texten ska justeras vad avser Banverkets regeringsuppdrag att utreda Nynäsbanan.*

*Processerna för dels tillståndsärendet, enligt MB, dels detaljplanen för planerad ny hamn ska samordnas så långt möjligt.*

*Uppgifter om godsvolymer som Stockholms hamnar beräknar ska transporteras på järnväg och till vilka destinationer ska klarläggas så långt möjligt i den fortsatta planprocessen.*

**Sjöfartsverket/  
Stockholm -  
Mälarens  
sjötrafikområde (40)**

Efter att ha studerat förslaget med bifogade handlingar så har Sjöfartsverket inget att erinra om förslaget i dess nuvarande utformning.

**Räddningsverket  
(39)**

Räddningsverket uttalar sig generellt gällande säkerhetsfrågor för kommande miljöbedömning.

#### **Påverkan mellan hamnverksamheter**

Det är viktigt att beakta påverkan mellan planerad och befintlig

hamnverksamhet ur ett olycksperspektiv då det i anslutning till planområdet är beläget en oljehamn samt oljedepåer som bland annat omfattas av bestämmelserna i lagen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (SFS 1999:381), dess högre kravnivå med kravet att upprätta säkerhetsrapport. Verksamhet är även klassad som farlig verksamhet enligt 2kap. 4 § lag (2004:778) om skydd mot olyckor.

### **Risker vid transport av farligt gods**

För att undvika fragmentering vid beskrivning och värdering av risker vid transport av farligt gods krävs ett helhetsperspektiv på den samlade mängden transporter och dess innehåll. Med detta som utgångspunkt krävs en sammanvägning av de transporter av farligt gods på väg och järnväg som kommer att ske i anknytning till de befintliga och planerade hamnverksamheterna i området.

En nyetablering av aktuell storlek kommer att utifrån farligt godsperspektivet påverka risker för befintlig och planerad bebyggelse längs hela transportsträckan.

- *Kommentar:* *Räddningsverkets synpunkter ska beaktas i det fortsatta planarbetet.*
- Kustbevakningen (44)** Kustbevakningen har i dagsläget inga synpunkter men avser att fortsätta bevaka vidare utveckling av programmet/projektet.
- Fiskeriverket (51)** Fiskeriverket anser att kommunen närmare bör redogöra för vilka konsekvenser de planerade utfyllnaderna i hamnen kan ge på fauna och fiske i närområdet. Utfyllnad av grunda bottnar bör i mesta möjliga mån undvikas eftersom det kan förekomma en hög biologisk produktion på dessa bottnar.
- *Kommentar:* *Fiskeriverkets synpunkter ska belysas i miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplanen.*

**Sveriges geologiska undersökning (SGU)(54)**

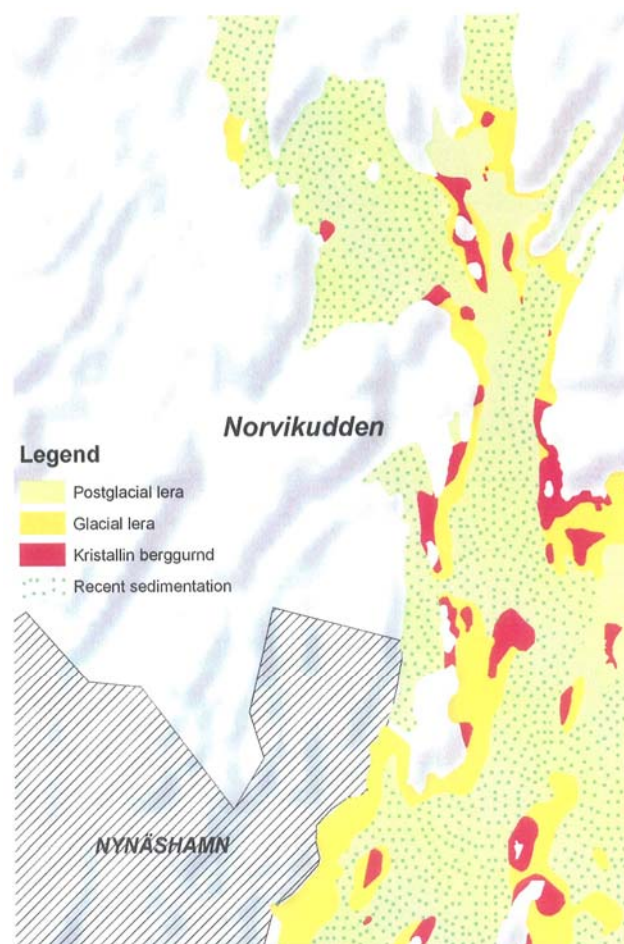
**Samråd – förslag till program för detaljplan Stockholm/Nynäshamns hamn, Norvikudden i Nynäshamns kommun**

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 27 oktober 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, kristallint berg och glaciallera förekommer längs med strandzonen. Vidare visar undersökningarna att en pågående sedimentation av postglacial lera förekommer över stora delar av botten i området (se bilaga). Detta recenta (nutida) finkorniga sediment kan därför innehålla föroreningar. Om muddring eller andra typer av ingrepp avses utföras i den postglaciala leran borde den därför undersökas på innehåll av miljökemiska föroreningar. Om miljöföroreningar förekommer bör den postglaciala leran handhas som miljöfarligt avfall.

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

SGU har i övrigt inget att invända gällande förslag till program för detaljplanen.



Sedimentfördelningen i bottenytan och områden med recent sedimentation utanför Norvikudden.

- *Kommentar:* SGU:s yttrande ska beaktas i arbetet med MKB för detaljplanen.

## REGIONALA ORGAN

### **Regionplane- och trafiknämnden(76)**

För närvarande arbetar Regionplane- och trafikkontoret, tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län, med en regional hamnutredning. I detta arbete som pågår till och med våren 2006 kommer ett antal scenarier för hamnarnas utveckling att formuleras och analyseras.

Regionplane och trafiknämnden har i yttrande över fördjupad översiktsplan för Nynäshamn (RTN 2002-03-95) uttalat sig positivt över all hålla beredskap för utbyggnad av hamn och industriområde. Nämnden har i yttrande över förslag till hamnstrategi för Stockholm (RTN 2005-0350) påtalat behovet av ytterligare analyser för att bedöma utvecklingsmöjligheter för regionens hamnar.

Dispositionen av marken inom planområdet är avhängig bedömningen om utveckling av eventuell hamnverksamhet. Denna är sin tur avhängig bland annat landinfrastrukturens utbyggnad i södra länshalvan. Södertörnsleden och delar av länsväg 225 ingår i befintliga investeringsplaner. Däremot saknas investeringsmedel för den eventuella kapacitetsutbyggnad av järnvägsnätet som kan behövas för ökad godstrafik. Banverket utreder för närvarande vilka investeringsbehov som kan bli aktuella. Nämnden anser att i planeringen för hamnverksamhet i Norvik bör beredskap hållas för mellanlagring av biobränslen. De marktytor som kan krävas har betydelse för områdets markdisposition.

En bredare analys som tydliggör de osäkerheter, som kan ha betydelse för områdets markdisposition, är av betydelse för detaljplanearbetet. En sådan analys bör kunna tydliggöra behovet av mark för till exempel en mer eller mindre omfattande containerhantering och markbehov för eventuell mellanlag-ring av bränslen, En bredare analys är en förutsättning för att detaljplanen ska kunna medge en utveckling av hamnverksamhet som vi idag har svårt att bedöma.

- *Kommentar:* Planprogrammet följer intentionerna i fördjupad översiktplan för Nynäshamn antagen enligt Kf § 83, 2004-09-15.

*Beredskap för mellanlagring av biobränsle ska tas till övervägande i detaljplanearbetet. Landinfrastrukturens utbyggnad i södra länshalvan är mycket viktig och*

*Nynäshamns kommun kommer att kraftfullt verka för dess utbyggnad men kommunen råder inte över utbyggnad av landinfrastrukturen i södra länshalvan.*

*Genom detaljplan, MKB enligt PBL för detaljplan samt MKB enligt MB för tillståndsärendet kommer markdispositionen att utredas och belysas så att ett klarläggande av hur hamnverksamhetens utveckling planeras.*

**Storstockholms  
Lokaltrafik, AB(46)**

Efter granskning av planprogrammet framför SL följande synpunkter på förslaget.

I programmet redovisas inte hur området är tänkt att kollektivtrafikförsörjas. Är det så att de verksamheter som kommer att etableras i området inte behöver kollektivförsörjas? Om så inte är fallet bör planen kompletteras med hur området är tänkt att kollektivförsörjas.

När industrispåren byggs ut i planområdet är det viktigt att denna utbyggnad inte påverkar pendeltågtrafiken.

• *Kommentar:*

*Kollektivtrafikförsörjning till planområdet ska behandlas i detaljplanen.*

**Södertörns  
brandförsvarsförbund (81)  
2 yttranden yttrande  
(74) se bilaga**

Yttrandet grundar sig på följande handlingar:

1. Följebrev "Samråd om förslag till program..", daterat 2005-10-24
2. Detaljplaneprogram, daterat oktober 2005

Södertörns brandförsvarsförbund har inget att erinra mot planprogrammet annat än genom följande synpunkter.

1. Räddningstjänsten vill understryka vikten av att redan i ett tidigt skede upprätta en övergripande riskanalys som en del av en miljökonsekvensbeskrivning som krävs då planen kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Riskanalysen ska belysa de olycksrisker som kan identifieras med anledning av den nya tänkta verksamheten, Då verksamheten även är föremål för ansökan om tillstånd enligt miljöbalken kan riskanalyserna med fördel samordnas.

Enligt vår uppfattning är en tidig start med analyser av de risker som kan följa av den planerade verksamheten en förutsättning för att kunna ha några synpunkter framöver angående behovet av erforderliga skyddsåtgärder eller för att avgöra möjligheterna att fastställa detaljplanen överhuvudtaget.

2. Riskanalysen/analyserna bör utföras i enlighet med de riktlinjer som presenteras i Länsstyrelsen 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. 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.

4. De risker som bör belysas i ett fortsatt arbete med en riskanalys/riskanalyser för att kunna säkerställa att uppnå miljö-balkens syfte (skydda människors hälsa och miljö mot skador och olägenheter, se 1 kap i § 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 godstransporter 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.

5. Vi vill 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 m.m.

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

### **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.

- *Kommentar:* Riskanalys ska upprättas och övriga synpunkter ska beaktas i det fortsatta planarbetet.

**SRV Återvinning  
AB(45)**

SRV återvinning AB har ej något att erinra mot planförslaget.

**INTRESSE-  
FÖRENINGAR,  
SAMMANSLUTNINGAR M  
FL**

**Miljöpartiet de gröna**  
(63)  
yttrandet (42) se  
bilaga

### **Sammanfattning:**

Järnväg saknas  
E4 Syd är inte önskvärd men blir ett krav  
Transporter bör belysas i ett helhetsperspektiv  
Affärsidén inte ett kommunalt intresse  
Norvik skyddsvärt område  
Alternativ användning av området, Norviks Sjöstad

Norviks Hamn bör inte komma till stånd.

### **Järnväg**

Enligt Transek kommer 15 % av godsmängden 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 under perioden 2012 – 2015.

### **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. Att Stockholms Hamnar idag förnekar behovet av denna E4 Syd bedömer vi som enbart taktiskt.

### **Vägtransporter**

Stohab 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**

Stohab vill bli ledande på östkusten vad gäller sjötransporter och öka hanteringen tio gånger. 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 nyligen upptäckt 2 nyckelbiotoper och 4 naturvärdesobjekt i Norviksområdet. Dessa bör bevaras genom annan användning än storhamn.

### **Alternativ till storhamn, Norviks Sjöstad**

Norvikholmen är sedan tidigare utan strandskydd. Detta innebär att man kan bygga bostäder sjönära med egen båtplats. Man kan ha småskalig affärsverksamhet av olika slag, såsom center för sportfiskare, restaurangrörelse, företagsby med båtinriktning, båtuthyrings-verksamhet och seglarymnasium. Samarbete med vattenmiljö öforskningen kan etableras.

### **Norviks Hamn bör inte komma till stånd**

Miljökonsekvensbeskrivningen bör redovisa de alternativa hamnarna på Östersjökusten (inkl. Södertälje och Mälardalshamnarna) och deras kapacitet. Redan befintlig infrastruktur från dessa hamnar talar för att de kan användas betydligt mer än idag. Någon storskalig tävling 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,

- *Kommentar:* *En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken ska upprättas för hamnen och en MKB enligt plan- och bygglagen ska upprättas för programområdet som belyser planens konsekvenser. I det fortsatta planarbetet kommer planhandlingarna att bli mer omfattande än vad de är i programskedet. I dessa handlingar kommer infrastrukturen som kommer att beröras av den planerade etableringen i Norvik att belysas ytterligare. Industrispår föreslås anläggas mellan pendeltågspår och planerade Stockholm/ Nynäshamns hamn. Förslaget följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen antagen av kommunfullmäktige 04-09-15.*

*Av säkerhetsskäl är det inte lämpligt att bygga bostäder i omedelbar närhet till ett Oljeraffinaderi. Alhagens område ska värnas.*

### **Realpolitiska partiet** *yttrande 35, 36 och 43* *se bilaga*

- VILKEN TYP AV HAMNSLAG PLANERAS NORVIK FÖR?
- VARVBASSÄNGEN VATTENOMRÅDE SOM, SKA FYLLAS IGEN?
- VILKET ANTAL JÄRNVÄGSSPÅR PLANERAS?
- HUR KOMMER GODSFLÖDET PÅ NORVIK ATT GARANTERAS?
- HUR SKA HAMNEN FINANSIERAS?
- KOMMER INFARTSLEDENS TVÅ KÖRFÄLT ATT KLARA TÄNKT LASTBILSTRAFIK?
- MÄLARDALENS CONTAINERTRAFIK, ETT RIMLIGT GODS ÖVER NORVIK?
- HUR HAR LÖNSAMHETSBERÄKNINGARNA UTFALLIT?

- *Kommentar:* *I det fortsatta planarbetet kommer detaljer omkring hamn, industriområde och industrispår att klarläggas ytterligare.*

### **Sorunda.net (64)**

Synpunkter på förslag till program för detaljplan  
Stockholm/Nynäshamns hamn, Norvikudden i Nynäshamn:

1. Stora infrastrukturprojekt är per definition extremt svåra att förutse utfallet på inom överskådlig tid. Därtill är de ofta mycket riskfyllda. Kommunen bör således inta en generellt försiktig hållning i planprocessen.

2. Projektet kommer att generera stora trafikflöden, ca 378 000 lastfordon eller ekvivalenta tågenheter år 2028 enligt hamnbolagets prognos. Detta kommer att få stora konsekvenser för kommuninnevanare även långt från detaljplaneområdet. Ett flertal

andra kommuner på Södertörn kommer också att beröras.

3. Vi föreslår att detaljplaneprogrammet bör utvidgas enligt:

- a. Samråd bör ske med alla kommuner som kommer att beröras av dessa trafikflöden.
- b. Utredning av alternativa transportvägar - vad sker om andra kommuner motsätter sig dessa trafikflöden.
- c. Speciellt samråd med de kommuninnevånare som bor utefter de aktuella vägarna och/eller påverkas på annat sätt.
- d. Utredning av potentiella olycksrisker och inverkan på folkhälsan för de boende utefter de aktuella vägarna.
- e. Utredning av behovet av alternativa vägsträckor för lokaltrafik med fokus på gångtrafikanter och cyklister.
- f. Utredning av behovet och konsekvenserna av vägprojektet "E4 syd", något som Stockholms hamn anger som en förutsättning för projektet.
- g. Utredning av behovet av insatser för att höja kapaciteten på järnvägsnätet och då i synnerhet anslutningen till stambanan/ Grödingebanan.

4. Sorunda.net anser p.g.a. ovanstående att tiden för detaljplanen bör förlängas.

5. Sorunda.net anser det viktigt att kommunen företräder innevånarna och tar ansvar för planprocessen. Det innebär att rollen som planerare utövas aktivt av kommunen.

6. Sorunda.net anser det viktigt att kommunen upprätthåller goda relationer med grannkommunerna och inte orsakar problem för dem.

Sorunda.net hoppas ovanstående får gehör hos Miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen Nynäshamns Ekokommun.

• **Kommentar:**

*Samråd sker med kringliggande kommuner och berörda sakägare enligt plan- och bygglagen (PBL). En miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas enligt PBL. Den kommer att belysa de konsekvenser som en hamn med verksamhetsområde, och industrispår medför för omgivningen både på land och till sjöss. Länsstyrelsen har också ett övergripande ansvar för de regionala frågorna tillsammans med Regionplane- och trafiknämnden, Banverket, Vägverket m fl. I det fortsatta planarbetet kommer frågeställningarna att belysas med större precision.*

**Nynäshamns  
naturskyddsförening  
(73)**

*Resultat från naturinventering av Norviksområdet*  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län lämnade i en skrivelse daterad 21 november 2005 synpunkter på ovannämnda förslag till detaljplaneprogram. I skrivelsen hänvisas bland annat till resultat av en naturinventering av Norviksområdet. Inventeringen gjordes av Skogsvårdsstyrelsen under hösten 2005 på uppdrag av Nynäshamns

Naturskyddsförening.

Vi översänder nu för kännedom fullständig dokumentation om inventeringsresultaten, som sammanfattas i nedanstående stycken. Vi ber att dessa handlingar förs samman med synpunkterna på förslaget till detaljplaneprogram.

*Sammanfattning av inventeringsresultaten*

Skogsvårdsstyrelsen har på uppdrag av Nynäshamns Naturskyddsförening inventerat naturen i Norviksområdet. Inventeringen har resulterat i helt nya kunskaper om områdets naturvärden. Den visar att över 30 procent av det cirka 100 hektar stora området kännetecknas av höga eller mycket höga naturvärden. Nästan alla dessa naturvärden skulle utplånas om de nuvarande planerna för hamnområdet och arbetsområdet blir verklighet.

Skogsvårdsstyrelsens inventeringar syftar till att hitta biologiskt värdefulla skogsmiljöer och ge dem lämpligt skydd och skötsel. De mest värdefulla miljöerna kallas för nyckelbiotoper. De har mycket höga naturvärden, med egenskaper som gör att de har en nyckelroll för skogens missgynnade och hotade djur och växter. Hotade (rödlistade) arter kan förväntas finnas i nyckelbiotoper. De näst mest värdefulla miljöerna kallas för naturvärdesobjekt. Med lämpligt skydd och skötsel kan de på sikt utvecklas till nyckelbiotoper.

Vid Skogsvårdsstyrelsens inventering av Norviksområdet hittades två nyckelbiotoper, dels Norvikholmen på 4 hektar och dels ett 9 hektar stort område sydväst om Norvikudden. Om de nuvarande planerna för hamnområdet förverkligas kommer Norvikholmen att utplånas. Detsamma gäller delar av nyckelbiotoper vid Norvikudden.

Vidare upptäckte inventeringen fyra naturvärdeobjekt på sammanlagt 20 hektar. De består i huvudsak av hållmarkstallskogar på berg som enligt de föreslagna planerna ska sprängas bort för att ge plats åt hamnen och andra verksamheter.

Den främsta anledningen till att en stor del av Norviksområdet har så höga naturvärden är att det finns gamla och relativt orörda tallskogar. En sådan orördhet är ett livsvillkor för ett flertal sällsynta insekter och svampar.

Nyckelbiotoperna och naturvärdesobjekten i Norvikområdet är nu officiellt registrerade av Skogsvårdsstyrelsen. Inga ingrepp i nyckelbiotoper får göras utan samråd Skogsvårdsstyrelsen. Skogsvårdsstyrelsen rekommenderar samråd även när det gäller ingrepp i naturvårdsobjekt.

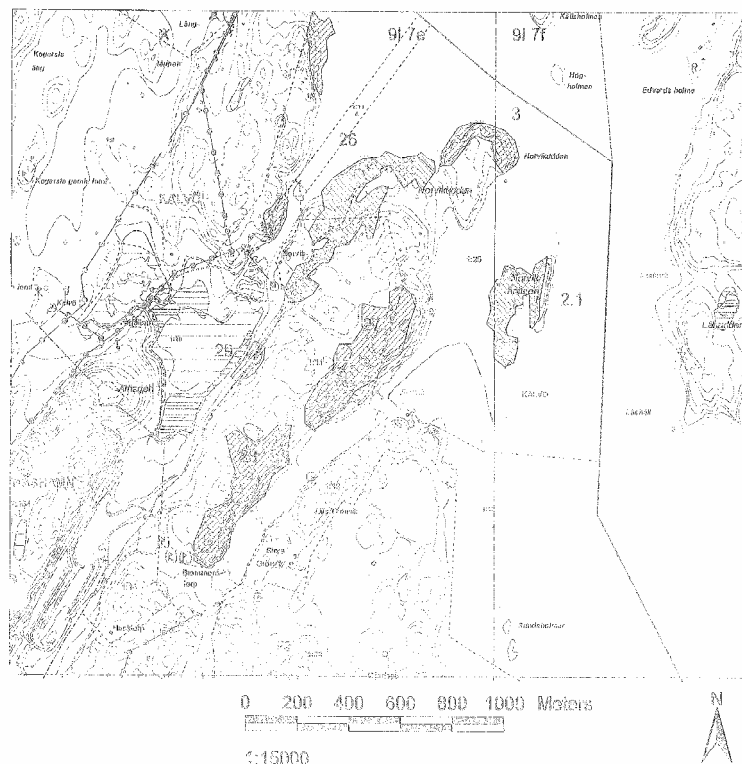
Enligt Skogsvårdsstyrelsen informerades markägarna Stockholms Hamn och NCC om nyckelbiotoperna, naturvärdesobjekten och bestämmelserna angående dessa i mitten av november 2005.



Skogsvårdsstyrelsen  
Mälardalen

inbrottsdatum 2005-11-04

NYCKELBIOTOP/NATURVÄRDESOBJEKT



- Sumpskogar
- Nyckelbiotoper
- Nyckelbiotop
- Naturvärde
- Ruffnät Region Mälardalen
- GSD Fastighetspolygoner
- GSD Höjdkurvor

198.0333/214-02

©Corona. Bakgrundsdata är ur allmänhet tillgängligt. Copyright © Lantmäteriet 2001. Dnr L 260/283

• **Kommentar:**

*Planprogrammet följer intentionerna i den fördjupade översiktplanen för Nynäshamn som antogs av kommunfullmäktige 2004-09-15 § 83. Området är enligt gällande detaljplan utlagt för hamnändamål. Detaljplan med MKB med tillhörande utredningar ska redovisa hur planerad*

*detaljplan kan komma att påverka omgivningen och hur hänsyn till naturvärden ska tas. Planhandlingarna kommer att kompletteras inför nästa skede i planarbetet. Avvägning mellan planerad verksamhet och natur- och kulturvärden sker kontinuerligt under planprocessen.*

**Naturskydds-  
föreningen i**

**Stockholms län (60)**

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Stockholms län anser

- att Norvikudden inte är ett lämpligt geografiskt läge för industriverksamhet som inkluderar en ny hamn som bl a. hanterar gods med mål utanför regionen,
- att miljöbedömningen måste bli tillräckligt ambitiös bland annat när det gäller naturvärden, trafik, vattenmiljö, rekreation och naturresurser,
- samt att kommunen inte okritiskt får ta över exploatörernas uppgifter och bedömningar Det är väsentligt att rollen som planerare utövas av kommunen, inte av exploatören.

### Synpunkter på den planerade hamnen

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) menar att Norvik inte är rätt läge för etablering av en ny storhamn och andra logistiktjänster. En ny, modern hamn måste ha möjlighet till miljövänlig vidaretransport av gods på land, och det innebär först och främst bra spårförbindelser så att det huvudsakligen blir tågtransporter som kommer att föra godset vidare till slutmålet. Norvikuddens läge i förhållande till marknaden och tillgänglig infrastruktur är dock dåligt. Visserligen kommer väg 73 att byggas ut, men järnvägskapacitet för godstransporter saknas. Om hamnen överhuvudtaget byggs måste problemet med den otillräckliga spårkapaciteten lösas först. Vidare måste det visas hur det kan säkerställas att en så stor del av godset som möjligt transporteras till/från hamnen på järnväg.

Det är också oroväckande och motsägelsefullt när såväl hamnbolaget som kommunen marknadsför hamnetableringen som en miljöinvestering där stora delar av godset sägs ska transporteras till/från hamnen på spår, samtidigt som uttalanden om det fördelaktiga läget som Nynäshamn påstås ha syftar på utbyggnaden av väg 73. Om huvudsakligen spår gäller för den framtida vidaretransporten på land har Nynäshamn ett dåligt läge. Om huvudsakligen väg gäller går godset vidare på lastbilar och Norvik kan då knappast anses vara en miljöinvestering då lastbilstrafiken kommer att öka.

Redan idag kan en ökning av lastbilstrafiken på den för tung trafik olämpliga väg 225 konstateras. Den kommer att växa om en ny hamn etableras. Vilken väg ska godset som antas vara på väg till Mälardalen ta om inte väg 225? Södertörnsleden är inget alternativ än, och det är tveksamt om en utbyggnad kan genomföras. Dessutom kommer en stor del av godset som kommer som trailers på Ro/Ro-fartygen att ha mål längre söderut, om man utgår ifrån dagens transportflöden. I detta perspektiv förefaller Nynäshamns läge föga fördelaktigt, och hotet realistiskt att en motorled över Himmerfjärden (E4-syd) kommer att krävas och långsiktigt att byggas - för skattebetalarnas miljarder och med stora och oåterkalleliga naturintrång som följd. Tidigare utredningar har för övrigt sett motorleden E4-syd som en förutsättning för en storhamn vid Norvik, jfr den fördjupade

översiktsplanen för Nynäshamns tätort (s. 105ff).

Stockholms hamn har 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. Frågan måste dock ställas varför fartygen skulle söka sig till Nynäshamn när befintliga hamnar nära Mälardalsregionen som t ex Oxelösund likaväl kan hantera denna trafik. Användes befintliga hamnar blir naturintrången p g a vägsatsningar (utbyggd väg 225 eller ny E4-syd) mindre, vilket är bättre för miljön. Transporter från Oxelösund till många mål inom Mälardalen är inte nödvändigtvis längre än samma transport från Norvik. Vinsten för Nynäshamn vore att kunna öppna för etablering av småskaliga verksamheter och bostäder vid Norvikudden, vilket långsiktigt borde gynna invånarna och Nynäshamns utveckling som skärgårdskommun mer än tung industri.

Det åligger hamnbolaget att visa att den planerade lokaliseringen vid Norvik är den bästa även utifrån ett miljöperspektiv. Miljöprövningen enligt miljöbalken är påbörjat, men har inte kommit längre än till tidigt samråd. Det är förbryllande att Nynäshamns kommun satsar resurser och energi på att upprätta en detaljplan för en verksamhet som möjligtvis inte får tillstånd. Föreningen har också svårt att se att etableringen av tung transportindustri skulle vara gynnsam för Nynäshamns invånare. Buller och luftföroreningar kommer att öka, skärgårdsturism eventuellt att minska eftersom man måste räkna med att Nynäshamns attraktivitet som skärgårdskommun avtar.

Angående underlagsmaterialet (detaljplanprogram, dnr 1998.0333/214) konstaterar föreningen också överraskad, att stora delar av texten som beskriver hamnplanerna och deras bakgrund verkar vara direkt tagna från hamnbolagets samrådshandling inom ramen för tidigt samråd i september 2005. En verksamhetsutövare/markägare har i många fall andra intressen än en kommun som bör se till sina invånares bästa. Därför är det angeläget att kommunen tar sitt planmonopol på allvar och granskar förutsättningar och konsekvenser av en industrietablering noggrant innan och under detaljplaneprocessen. Att kommunen citerar hamnen i samrådsmaterialet utan att tydliggöra att det handlar om citat inger dessvärre inget större förtroende för en oberoende process från kommunens sida. Om kommunen inte väljer att försöka avstyra hamnens och NCC:s planer på industriverksamhet vid Norvikudden borde den fortsatta hanteringen av detaljplanen kännetecknas av större oberoende från verksamhetsutövarens syn på situationen, dess förutsättningar och konsekvenser.

I samrådsmaterialet beskrivs vidare en eventuell etablering av en ny hamn vid Norvik som en utbyggnad av den befintliga hamnen i Nynäshamn. Föreningen anser att en hamn vid Norvik inte kan anses vara en anläggning inom ramen för den befintliga hamnen i Nynäshamn då den ligger tydligt avskilt på annan plats i kommunen. En eventuell anläggning vid Norvik måste anses vara och prövas som en ny hamn.

I spåret av nedläggningarna av Musköbasen och Ericsson i Nynäshamn har nya arbetstillfällen använts som argument för Norvik. Men det finns

troligen bättre och billigare arbetsmarknadspolitiska åtgärder än att bygga en hamn som kan visa sig vara olönsam på grund av orealistiska lönsamhetskalkyler och konkurrens från andra hamnar med gynnsammare läge. Att bygga dubbelspår på Nynäsbanan skulle ge bättre pendeltågsförbindelser för nynäshamnsborna och därmed en smidigare tillgång till en större arbetsmarknad.

## Synpunkter på miljöbedömningen (miljökonsekvensbeskrivning)

### **Naturvärden**

Skogsvårdsstyrelsen har under hösten 2005 genomfört en naturvärdesinventering av större delen av programområdet. Inventeringen visade att 33 hektar av del cirka 100 hektar inventerade området kännetecknas av höga eller mycket höga naturvärden. Två nyckelbiotoper hittades, dels Norvikholmen (4 hektar) och dels ett 9 hektar stort område sydväst om Norvikudden. Vidare upptäckte inventeringen fyra naturvärdesobjekt på sammanlagt 20 hektar. Nyckelbiotoperna och naturvärdesobjekten hotas alla av de exploateringar som detaljplaneprogrammet beskriver. Inventeringsresultat framgår av Skogsvårdsstyrelsens databas Skogens Pärlor. Dessutom kommer dokumentation om inventeringen att översändas separat till kommunen, Föreningen anser att de studier av programområdets flora och fauna som ska genomföras inom ramen för miljöbedömningen ska utformas på ett sätt som kompletterar de befintliga inventeringsresultaten så bra som möjligt. Nyckelbiotopsinventeringen indikerar att sällsynta insekter och svampar kan förväntas finnas i områdets gamla och relativt orörda tallskogar. Följaktligen bör exempelvis en inventering av insekter och svampar ingå i kommande inventeringsarbete. Förslagsvis inhämtas synpunkter angående inventeringarnas uppläggning från Skogsvårdsstyrelsen.

### **Trafiken: mer buller, luftföroreningar, olyckor**

Trafiken på kommunens vägar och i farleden till/från Norvik kommer att öka mycket. Hälsa- och miljöpåverkan både från transporterna till/från hamnen och från verksamheten inom industriområdet måste undersökas och bedömas. Även risken för fler allvarliga olyckor ingår här. För att vara rättvisande får denna del av miljöbedömningen inte begränsa sig till programområdet och dess näraliggande anslutningsvägar, utan även visa vilka effekter av trafiken som uppstår i olika delar av kommunen, inklusive indirekta effekter som krav på nya vägar. Ytterligare en viktig punkt är miljöpåverkan från fartyg i hamnområdet, antingen under manövrering i hamnbassängen eller när de ligger vid kaj.

### **Vattenmiljön**

I detaljplaneprogrammet skrivs att "vattenområdet som berörs av hamnverksamheten bedöms inte ha något större skyddsvärde med avseende på fiske, bottenfauna eller flora" (s. 10). Denna bedömning sker utan någon som helst hänvisning till något faktaunderlag, vilket föreningen anser är uppseendeväckande. Arbetet med miljöbedömningen bör innehålla en noggrann inventering av vattenmiljön för att exempelvis konstatera i vilken grad habitat av betydelse för fisk existerar inom vattenområdet. Förekomst av eventuella miljögifter på botten bör också undersökas.

### **Friluftsliv och rekreation**

Programområdet bildar tillsammans med Alhagens våtmark det enda havsnära lättillgängliga rekreationsområde som finns för invånarna i norra delen av Nynäshamns tätort. Miljöbedömningen bör innehålla en noggrann analys av hur rekreationsvärden påverkas av de planerade exploateringarna. Vidare bör det beskrivas hur rekreationsvärdena förknippade med Alhagens våtmark kan skyddas från inverkan från hamnen och industriområdet, om

dessa exploateringar förverkligas. Vidare är vattendelen av programområdet livligt trafikerat av fritidsbåtar. Miljöbedömningen bör analysera hur fritidsbåtstrafiken påverkas av de eventuella restriktioner som den planerade hamnverksamheten medför.

#### **Naturresurser**

Inom arbetsområdet planeras ett storskaligt borttagande av befintliga berg trots de höga naturvärden som finns där. Det är viktigt att detta planerade berguttag betraktas utifrån ett helhetsperspektiv när det gäller behovet av bergmassor i Nynäshamns kommun och angränsande kommuner. Ansvarig kommunpolitiker har tidigare utlovat upprättandet av en allmän hushållningsplan för grus- och bergmassor, och i denna bör hänsyn tas till det planerade borttagandet av berg på Norvikudden. Om exploateringen förverkligas minskar detta rimligen behovet av bergtäkter på andra håll i kommunen.

#### **Övrigt**

Föreningens menar att det är mycket viktigt att kommunen inte okritiskt tar över exploitörernas uppgifter och bedömningar. Kommunen har ett ansvar för sina planprocesser, och det är väsentligt att rollen som planerare utövas av kommunen, inte av exploitören. Detaljplaneprocessen inki miljöbedömningen ska kunna ge ett tydligt svar på vilka effekter den planerade etableringen vid Norvik kommer att ha. Den fråga som kommunen måste ställa sig är vilken nytta man kommer att ha av denna etablering, och vilka oönskade hälso- och miljöeffekter som kommer att drabba kommuninvånarna.

- **Kommentar:**

*Kommunen kommer givetvis lägga ner ett omfattande arbete för att självständigt ta ställning till de frågor som uppkommer under planprocessen.*

*Det är normalt att påbörja ett planarbete parallellt med att miljöbedömning pågår. Miljöbedömning och detaljplan kan därmed påverka varandra. Kommunen ser också att den planerade verksamheten ger stora ingrepp vid Norvik och konsekvenserna regionalt men det är inte kommunen som är huvudman för den regionala infrastrukturen och att staten inte går före en hamnetablering och bygger ut infrastrukturen. Därför kan en eventuell etablering som hamnen i Norvik endast prövas genom att kommunen startar ett planarbete. Dessa frågor ska ges en utförlig belysning i det fortsatta arbetet.*

**Villaägareföreningen(69)**

Nynäshamns villaägare ställer sig positiva till förslaget till detaljplaneprogram för Stockholm/Nynäshamns hamn, Norvikudden i Nynäshamns kommun.

**Hyresgästföreningen(52)**

Hyresgästföreningen Nynäshamn har tagit del av remissen och ställer sig positiva till detaljplaneändringen, då detta kan öka antalet arbetstillfällen.

**Haninge kommun**  
*3 yttranden (79)*  
*Yttrande 38, 61 och del av 79 se bilaga*

Nynäshamns kommun har upprättat ett detaljplaneprogram för Norvikudden. Syftet med planen är att möjliggöra anläggandet av en hamn med tillhörande verksamhetsområde och anslutande infrastruktur, buffertzoner mm och järnväg fram till

vattenområdet. Del av vattenområde kommer att användas som hamnområde.

Nynäshamns kommun har i fördjupad översiktsplan (antagen 2004) angett att markanvändningen för berört område ska vara hamnverksamhet, industri och skyddszon. Planprogrammet omfattar hela det berörda området men kommer sannolikt att delas upp i flera detaljplaner i kommande planprocess. Tidplan för det fortsatta arbetet är sådan att ett antagande av detaljplan för området bör kunna ske hösten 2007.

Hamnverksamheten planeras innehålla dels Ro/Ro (gods på hjul) och dels Lo/Lo (containrar) där de båda godsslagen bedöms uppta halva hamnytan var. Den planerade hamnen kommer att bestå av 1500 m kaj, hanteringsutrustning, vissa byggnader samt vägar. Hamnen omfattar ca 110 ha mark och ca 60 ha vattenområde. Arbets- och verksamhetsområdet i anslutning till hamnen omfattar ca 130 ha såvitt möjligt att utläsa av planprogrammet.

I programmet anges att den föreslagna exploateringen förväntas medföra betydande miljöpåverkan varför en miljöbedömning behöver utföras, Frågor som föreslås belysas i kommande miljöbedömning redovisas i planprogrammet.

Parallellt med detaljplanarbetet pågår en tillståndsprocess, inklusive miljöbedömning enligt miljöbalken för hamnverksamheten. En samordning av dessa miljöbedömningar avses komma till stånd. I nuläget är dessa två processer inte samordnade.

Samrådstid för programmet är 27 oktober - 24 november, 2005. Kommunen har ej beviljats förlängning av samrådstiden, tjänsteskrivelsen har därför skickats till Nynäshamns kommun för kännedom i avvaktan på beslut i kommunstyrelsen.

#### **Miljö och stadsbyggnadsförvaltningens yttrande:**

Haninge kommun har i yttrande daterat 2005-11-15 lämnat synpunkter till Stockholms stad angående ny hamnstrategi för Stockholm, yttrandet bifogas. Haninge delar Nynäshamns uppfattning att en ny hamn är av stor betydelse för utvecklingen på Södertörn och ser positivt på att arbetet med planläggning av denna har påbörjats. För att hamnen ska få den positiva utveckling som eftersträvas är det även angeläget att fortsatt satsning sker på anslutande infrastruktur, framför allt väg 73, Södertörnsleden, nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet och utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan.

Haninge kommun har även, från Stockholms Hamn AB

(SWECO VIAK), fått underlag för tidigt samråd enligt miljöbalken på remiss till och med 9 december, 2005. Remisstiden är kort varför de övergripande synpunkter som lämnats i detta programyttrande föreslås utgöra svar, kompletterat med synpunkter på innehållet i miljöbedömningen i form av ett tjänsteyttrande.

Planprogrammet är av översiktlig karaktär varför förvaltningen väljer att endast kommentera övergripande och för Haninge betydelsefulla aspekter. Planprogrammet ger, trots sin översiktlighet, en god bild av den planerade verksamheten och det berörda området. Den översiktliga karaktären gör att flertalet frågor såsom gestaltning och utformning av allmänna platser hänskjuts till kommande planprocess.

Ur planprogrammet framgår att den föreslagna verksamheten innebär en total omdaning av det berörda området och att stora mängder berg kommer att tas bort. Bergguttaget från hamnområdet kommer att användas för utbyggnaden av hamnen, överskott från kringliggande mark kan komma att skeppas bort (framgår av remiss från Stockholms Hamn enligt ovan). Planprogrammet bör kompletteras med en översiktlig bedömning av massbalansen i programområdet som helhet. Vi kan inte, utifrån nu föreliggande underlag, bedöma om det får konsekvenser som även berör Haninge kommun.

Förvaltningen delar uppfattningen att exploateringen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och kommande miljöbedömning bör samordnas med den tillståndsprovning av verksamheten som kommer att ske enligt miljö-balken. Den planerade miljöbedömningen bör, förutom de frågor som föreslagits, även belysa indirekta effekter som hamnen medför exempelvis transporter på land av det gods som planeras anlöpa hamnen. Med det avses effekter i form av buller och utsläpp till luft men även hur järnvägstransporterna skall samordnas med persontransporter och hur detta påverkar befintlig samt tillkommande bebyggelse längs framför allt järnvägens sträckning. Miljöbedömningen bör även hantera frågor om utökad trafik i berörda farleder samt vilka strukturella effekter den planerade hamnen kan få på godstransporter i länet.

- *Kommentar: Haninge kommun motsätter sig inte detaljplaneprogrammet men framhåller att det är viktigt att belysa de effekter som hamnen medför på infrastrukturen på Södertörn. Till detaljplanen kommer en miljökonsekvensbeskrivning, enligt PBL, att belysa hamnens konsekvenser för omgivningen.*

**Intresseföreningen  
för naturens  
bevarande i  
Nynäshamn  
(53)**

Se likalydande yttrande från Himmelsö Gård (56).

• *Kommentar:*

Se kommentarer till yttrande till Himmelsö Gård.

**Cosmic  
Konstruktion &  
Build Co.(47)**  
*Illustration se bilaga*

Redovisar en idé om en framtidshamn som är oberoende av klimatförändringar. Hotell, bostad, kontor, sjukhus osv. består av en huvudbyggnad försedd med ben som inte är förankrade i marken, vilket gör att byggnaden flyter vid översvämningar. Havshuset/byggnaderna flyter inte iväg eftersom de har två styrcylindrar som huset löper längs med när vattnet stiger. Det hela fungerar enligt samma princip som en flytbrygga. När vattnet sjunker undan så återgår Havshuset till ursprungsläge. Med hjälp av de två styrcylindrarna.

• *Kommentar:*

*Planprogrammet följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Nynäshamn antagen 2004. Det nu aktuella planprogrammet reglerar inte vilken typ av hamn som planeras byggas.*

**Wik-Inn Marina AB  
(80) se bilaga**

Med anledning av den blivande hamnen i Norvik hemställer härmed WIK-INN MARINA att en utredning för säker passage av ovannämnda hamn utföres. WIK-INN MARINA:s hamnläge är Thorsvikens inre del.

• *Kommentar:*

*I detaljplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för både detaljplan enligt PBL och tillståndsgörande enligt MB kommer det att redovisas hur planerad hamn påverkar omgivningen både till havs och på land.*

**Vidbynäs  
Förvaltnings AB (48)**  
*Bilaga 1 se bilaga till  
samrådsredogörelsen*

Geografiskt läge för en ny hamn.

Byggandet av en hamn i den storleksordning som är aktuell i Norvik är inte bara en fråga av lokal betydelse. Ett sådant projekt måste bedömas utifrån nationella och regionala synpunkter eftersom projektet har påverkan långt utanför den lokala intressesfären. Vi har utvecklat våra synpunkter om detta i vårt yttrande 2005-09-09 i samband med det tidiga samråd enligt miljöbalken som pågår samtidigt med det nu påbörjade programarbetet för detaljplan. Vi bifogar kopia av vårt yttrande 2005-09-09, bilaga 1, som i tillämpliga delar får komplettera vårt yttrande i detta planärende.

Vi anser att denna övergripande fråga måste avgöras först innan detaljerna för en hamn i Norvik klarläggs. Om det utifrån en regional och nationell bedömning konstateras att en hamn lämpligen bör utvecklas i Norvik har vi följande

synpunkter på det planprogram som fram lagts.

Plansituationen, Samtliga gällande planer för områdena Norvik och Kalvö upprättades under 1980-talet, Detta gäller såväl översiktsplanen från 1991 som detaljplanerna. Dessa planer präglas givetvis av den syn som då var rådande vad gäller användningen av mark och vatten. Bevarandeintressena för att trygga exempelvis naturvård och friluftsliv hade inte alls den genomslagskraft och betydelse som gäller idag. Först efter miljöbalkens tillkomst 1999 har dessa intressen fått ett lagstadgat stöd i planeringsprocessen. Trots detta är det 1980-talets, utifrån dagens syn, något otidsenliga plantänkande som fortfarande genomsyrar innehållet i planerna för de aktuella områdena i Norvik och Kalvö. Detta kan exemplifieras genom den fördjupade översiktsplanen för området som antogs 2004-09-15. Denna plan är nära nog identisk med översiktsplanen som antogs redan 1991, vilken i sin tur bygger på 1980-talets plantänkande.

Vi anser att dessa förhållanden måste beaktas när de gamla planerna nu skall bli föremål för översyn. Bevarandeintressena måste ges en starkare genomslagskraft än vad som tidigare gällt. De gamla planernas innehåll måste värderas utifrån den syn på markanvändningen som rådde vid planernas tillkomst. Därför får inte de gamla planernas innehåll vara styrande. Detta måste nog övervägas och den nya planläggningen måste anpassas till dagens miljötänkande.

Vad gäller detaljplanen för Kalvö 1:11 -1:19, S221, som fastställdes 1988-04-08, konstaterar vi att en betydande del av denna plan upphävdes redan 1994-07-20. Det var den del som omfattar NCCs fastighet Kalvö 1:11. På denna fastighet, där det således inte längre finns någon detaljplan, föreslås nu betydande områden för tunga verksamheter. Resterande del av 1988 års plan, som utlades för hamnändamål, har inte längre någon genomförandetid. Detta innebär att kommunen har formell möjlighet att inskränka byggrätten i planen helt eller delvis utan att fastighetsägaren kan bli tillerkänd något skadestånd.

Vi anser att de gamla planernas status måste beaktas i det kommande planarbetet. Speciellt bör noteras att den del av Kalvö 1:11, som i det nu framlagda detaljplaneprogrammet föreslås som arbetsområde, inte alls är detaljplanlagd. Den framtida användningen av denna fastighet måste därför prövas helt förutsättningslöst.

#### Konsekvenser för boende, natur och miljö

Det område, som omfattas av planprogrammet, utgörs till allra största delen av ett orört naturområde bestående av

skogbevuxna hållmarker med typisk skårgårdskaraktär. Planområdet är omväxlande med bergsryggar upp till 40 meter över havet. Området är genomskuret av dalgångar. Planområdet gränsar i sydväst mot den nya infartsleden till Nynäshamn. Omedelbart på andra sidan denna led finns tätortens bostadsområden. Väster om planområdet finns Alhagens våtmark som har utvecklats till ett intressant grönområde med speciell inriktning. Planområdet och Alhagenområdet om tillhoppa närmare 200 hektar utgör ett ovärderligt närströvsområde för tätortens befolkning.

Enligt det nu framlagda planprogrammet föreslås att större delen av detta naturområde skall plansprängas och bebyggas. På hamnområdet skall utföras kajer, kranar, trafik och upplags ytor. På arbetsområdet planeras gigantiska industribyggnader med hushöjder närmare 30 meter! Allt detta är totalt främmande för miljön i området och dess omgivning som idag har relativt orörd skårgårdskaraktär. Utöver de frågor som avses bli föremål för analys i kommande miljöbedömning enligt sid. 7 i det utsända materialet, måste även följande frågor noga analyseras:

- Projektet innebär att uppskattningsvis 20 miljoner kubikmeter berg mätt i fast mått skall förflyttas. I löst mått motsvarar detta åtskilligt mer.
- Vilken är kostnaden för sprängning och transport av alla dessa massor?
- Vilken återanvändning planeras för massorna?
- Vilken miljöpåverkan blir följden av denna jättelika masshantering?
- Vilken ekonomisk båtnad kan påräknas? Denna eventuella båtnad skall vägas mot förlusten av ett oersättligt naturområde.
- Vilken tid tar det att exploatera hela detta område? Detta gäller speciellt arbetsområdet eftersom detta förutsätts bli exploaterat i etapper.
- Mot bakgrund av den höga vakansgrad som fn råder för industrilokaler i Nynäshamn bedömer vi att exploateringstiden kommer att handla om årtionden. Under denna tid kommer kontinuerliga störningar med buller, damm och vibrationer att förekomma.

#### Övriga yrkanden.

Enligt planprogrammets layout skall hamnanläggningarna utföras från och med Norviks uddens spets och mot sydväst för att sluta ca 400 m från befintligt industriområde. Vi anser att denna lösning innebär ett onödigt slöseri med mark och vatten. Istället föreslås att hamnområdet förflyttas åt sydväst så att det direkt ansluter till befintligt industriområde, Härigenom kan yttersta delen av Norvikudden sparas orörd och bilda en skärm mot skårgården, naturområdena och bebyggelsen öster därom.

Det föreslagna arbetsområdet jämte den föreslagna

järnvägssträckningen kommer att spoliera ett stort tätortsnära naturområde med höga kvalitéer, Om området bevaras orört skulle det dessutom kunna fungera som ett skydd mot buller o andra emissioner från hamnen till gagn för områdena väster därom. Vi föreslår därför att arbetsområdet lokaliseras till en helt annan plats med bättre naturliga förutsättningar. Exempelvis ett mindre kuperat område som av den anledningen inte kräver så omfattande markarbeten för att kunna användas som arbetsområde. Jämvägsspåren till hamnen skulle i så fall kunna följa den föreslagna tillfartsvägen till hamnen (Norvikvägen), Härigenom skulle man kunna bevara större delen av ett värdefullt tätortsnära naturområde.

#### Sammanfattning.

Vi anser att frågan om utbyggnad av en storhamn i Norvik först måste bedömas utifrån regionala och nationella bedömningsgrunder.

Om denna bedömning talar för att en storhamn skall etableras i Norvik har vi ovanstående synpunkter på det utsända materialet.

Vi önskar fortsättningsvis erhålla fortlöpande information om planprojektet.

- *Kommentar:* *De avvägningar som tas upp i yttrandet kommer att behandlas i miljöbedömningen av planen. Planen ska tydligt ange hur t ex Alhagens våtmark ska bevaras som rekreationsområde med minimerade störningar från järnvägen och de nya verksamheterna.*

*Bostäder bör inte förläggas intill ett oljeraffinaderi.*

#### **FASTIGHETSÄGARE**

##### **Gränsar till planområdet**

**Himmelsö AB (56)**  
William Hamilton  
Himmelsö Gård  
148 91 Ösmo

Undertecknade, som tagit del av kommunens dokumentation inför det tidiga samrådet, samt deltagit i det informationsmöte som gavs av kommunen med de exploaterande parterna som deltagare ber att få framföra följande synpunkter:

#### **Avseende kommunens dokumentation**

Enligt tradition genomförs planeringsarbetet av exploatörerna det vill säga de parter som är starkt intresserade av att utnyttja marken för visst syfte. Det är då väsentligt att kommunen i sina handlingar inte utan mycket omsorgsfull prövning av fakta uttalar sig i de frågor som planeringen rör. Att exploatörerna driver sina frågor och därmed väljer sin argumentation efter sina mål är ofrånkomligt. Den dokumentation som kommunens tjänstemän står för bör däremot utmärkas av neutralitet visavi olika intressenter och endast bestå av

fakta i ärendet.

En genomgång av dokumentationen ger en tydlig känsla av att kommunens tjänstemän redan tagit ställning i ärendet. Några exempel:

- Redan i avsnittet “Bakgrund” ges exempel på förledande skrivkonst genom att man meddelar att man avser att använda begreppet “verksamhetsområde” i stället för “industriområde” eftersom verksamheterna “kommer att ligga inom logistik snarare än inom tung industri”. “Logistik” är ju ett ord som inte förstås av så många, låter fint, men är synnerligen missvisande i sammanhanget, speciellt om det ställs som motsats till tung industri, Den industri som kommer att finnas i hamnen, tungt transportverksamhet, har alla de egenskaper som kännetecknar tung industri —
  - o stora kapitalinsatser och låg sysselsättning
  - o Stora och svårkontrollerade emissioner
  - o Omvandling av naturen på sådant sätt att den inte kan återställas
  - o Riskfyllda arbetsplatser
  - o Ständig osäkerhet om framtiden — hela verksamheten kan läggas ned med ett penndrag.
- I avsnittet “Historik” anges att planer på att bygga en hamn funnits sedan 1800-talet. Förmodligen avses att Norvik var ett alternativ vid placeringen av Nynäshamns hamn som av olika skäl inte ansågs lämpligt. Uttalandet är i sammanhanget tendentiöst.
- I historiken redovisas vidare ett antal misslyckade hamnprojekt för Norvik, i ett sammanhang där det blir en argumentation för att nu bygga ut. Det hade varit rimligt att också redovisa skälen till att de misslyckats vilket inte görs. En mycket möjlig slutsats av dessa misslyckanden är ju att Norvik är olämpligt för tung industri och hamnverksamhet. Vi förutsätter att kommunen i fortsättningen och före eventuellt beslut om planuppdrag ger en utförlig redovisning varför de olika projekten avbrutits.
- Kommunen gör i avsnittet “Hamnverksamhet” ett antal uttalanden avseende den framtida sjöfarten i Östersjön som i och för sig tidigare framförts av exploatören Stockholms hamnar men som dess representant vid mötet på intet sätt ville styrka. Det gäller t ex samlastning av trafik mellan Nynäshamn och de östra Östersjöstaterna, som enligt redovisad bild inte alls är troligt – huvudflödet går öster om Gotland och mycket liten trafik till Sveriges Ostkust. Likaså hävdar kommunen att hamnen skall vara ersättning till containertrafiken i Stockholms hamn medan Stockholms hamnars representant sade att den skulle vara komplement. Vid informationsmötet ville Stockholms hamnar överhuvud taget inte uttala sig om behovet av hamn i Nynäshamn. Kommunens tjänstemän torde inte heller ha någon större möjlighet att göra korrekta uttalanden i denna framtidsfråga. Avsnittet bör därför strykas i kommunens framtida dokumentation, Samma sak gäller skrivningen om att “Nynäshamn har ett fördelaktigt läge”, vilket sannerligen kan diskuteras och inte bör skrivas som en sanning av

kommunens tjänstemän.

- I avsnittet "Natur" anger kommunen att det vattenområde som berörs av hamnverksamheten inte bedöms ha något större skyddsvärde. Det är förvisso sant att området för närvarande är svårt sargat av tidigare ansvarslösa bergdumpningar som kommunen inte haft kraft förmå de ansvariga att återställa. Det är dock också förvisso sant att området är en del av det område som är av riksintresse, och den viktigaste vattenvägen från detta område till öppet hav och de övriga fantastiska kustområdena öster och söder om Nynäshamn. Sättet att uttrycka sig visar tydligt var kommunens tjänstemän står, men bör inte finnas med i skrivelser från kommunen, som måste vara neutrala och objektiva.

Nyligen har Skogsvårdsstyrelsen inventerat Norviksområdet och funnit 2 nyckelbiotoper samt 4 naturvärdesobjekt. Dessa är nu officiellt registrerade hos Skogsvårdsstyrelsen. Detta betyder att inga ingrepp får göras utan samråd med Skogsvårdsstyrelsen.

- I avsnittet "Gator och trafik" anges att "omkring 1000 fordon beräknas trafikera vägen per dygn" tillsammans med en mycket tendentiös jämförelse av nuvarande trafikvolym. Denna siffra, som dessvärre också återgavs i pressen, saknar fullständigt grund att döma av de uttalanden som gavs av representanten för Stockholms hamnar. I avvaktan på att exploatörerna presenterade åtminstone ett förslag på exploatering bör kommunen undvika att på detta sätta förringa ett allvarligt problem.

I samma avsnitt anges en del uppgifter från Banverket som kan tolkas så att järnvägen kan ha betydelse för transporter till/från hamnen. Det hade vill då varit rimligt att också återge Banverkets uppfattning i detta avseende, som kommunen, men inte allmänheten torde ha lätt att ta reda på. Enligt de rykten vi hört kommer järnvägen inte att ha kapacitet för godstransporter på mycket lång tid, och allt gods kommer att fraktas på landsväg.

Ett bra resultat av planarbetet förutsätter att det går en tydlig gräns mellan exploatörernas intressen och kommunens och kommuninvånarnas. Det är angeläget att kommunens tjänstemän i det fortsatta arbetet förmår dra en klarare gräns mellan fakta och åsikter. Det förefaller också rimligt att direkt felaktiga och tendentiösa uppgifter rättas innan ärendet går vidare till kommunens politiker.

#### **Samrådsmötet – kommunens presentation av planarbetet**

Dragningen vid samrådsmötet utgjordes av en korrekt presentation av planområdets utsträckning samt en genomgång av planprocessen. Av den senare framgick att arbetet kommer att bedrivas med mycket hög takt, så hög takt att det egentligen bara kan handla om att sammanställa befintliga fakta och analyser.

Den i övrigt goda presentationen stördes tyvärr av att tjänstemannen tog upp den ovannämnda siffran för biltransporter inklusive jämförelse, och inte ville ta tillbaka uppgiften trots att inte ens Stockholms hamnar ansåg att det fanns några fakta som

underlag.

### **Samrådsmötet - Stockholms hamnars presentation**

Denna presentation bestod av ett antal OH-bilder som beskrev en allmän utveckling av containertrafiken i Europa utan några konkreta kopplingar till Nynäshamns situation, Som svar på de frågor som kom angavs bland annat:

- Att en hamnverksamhet i Nynäshamn skulle reducera volymen lastbilstransporter till Mälardalen, vilket med tanke på Nynäshamns läge i Mälardalens absoluta periferi måste vara fel.
- Att man idag inte kan göra några som helst bedömningar av transport- och verksamhetsvolym, "det är en sak som marknaden får avgöra".

Synnerligen anmärkningsvärt var att målen med Stockholms hamnars verksamhet överhuvud taget inte relaterades till Stockholms stads eller ens Stockholmsregionens behov. Stockholms hamnars representant talade i stället uteslutande om transportbehoven för Mälardalsregionen samt övriga Mellansverige. Stockholms Hamnar AB är ju helägt av Stockholms stad och därmed en verksamhet som i princip skall bedrivas i Stockholm för Stockholms invånare. Sammanfattningsvis blir slutsatsen av presentationen att Stockholms Hamnar startar planarbetet utan insikt i mål, möjligheter, risker och problem såvitt de inte har information som de vill dölja för kommunens innevånare.

### **Samrådsmötet - NCC :s presentation**

NCC synes ha en bättre bild av vad de vill åstadkomma med sin del av marken, men förklarade samtidigt att en absolut förutsättning för av dem planerad verksamhet var att hamnen kom till stånd med en fullt utbyggd verksamhet.

Ur deras föredragning kan man utläsa att deras verksamhet kommer att vara mer sysselsättningsintensiv än själva hamnen. Dock kommer nog även den typ av verksamhet som NCC förutser att automatiseras mer och mer i framtiden, och några arbeten för personal med den kompetens som Ericsson och Televerket haft blir det knappast. Därutöver förutsätter den av NCC planerade verksamheten att containrarna öppnas på plats, och inte bara körs vidare. Detta innebär att den lastbilstrafik som hamnen genererar kommer att öka ytterligare eftersom omlastning kommer att ge lägre transporteffektivitet.

### **Samrådsmötet - presentation av miljögranskningen**

Här gavs en klar och tydlig redogörelse för hur miljögranskningen kommer att gå till. Förvånansvärt var att man åtminstone initialt inte avsåg att inkludera sjöfarten till/från hamnen i granskningen. Så skulle till exempel endast emission av dagvatten analyseras men ej några utsläpp från fartygen, eller fartygens påverkan på planområdets vattenområden.

Förvånansvärt var också att den pressade tidplanen inte innehöll några reservationer för att arbetet skulle vara beroende

av att exploatörerna kan ange den industriella verksamhetens omfattning över tiden. Idag finns ju som redan omnämnts inga fakta om detta.

### **Samrådsmötet - frågestund**

Under frågestunden efterlystes från Stockholms hamnar en konkret förklaring av vad hamnen skulle ge åt Nynäshamnsborna. Stockholms hamnars representant inledde med att tala om dem som blivit uppsagda från Ericsson, Detta väckte allmän munterhet i salen varför representanten fortsättningsvis tyvärr vägrade svara på frågor. Någon information av vad Nynäshamnsborna skulle få ut av hamnbygget i Norvik lämnades således aldrig vid mötet.

På en fråga om det är lagligt för Stockholms hamnar att som ett av Stockholms stad helägt aktiebolag driva hamnverksamhet i Nynäshamn lämnades ett svar från en jurist som klart visade att detta är synnerligen tveksamt om inte verksamheten begränsas till att omfatta sådant som är nödvändigt för Stockholms näringsliv och dess invånare. Tyvärr belystes inte vilka konsekvenser detta kan få när det gäller lokalisering av hamnens arbetstillfällen, en förläggning av arbetsplatserna till Stockholms stad är ju en fullt möjlig lösning för såväl kontorspersonal som chaufförer.

På direkt fråga svarade kommunens tjänsteman att man inte planerat någon oberoende granskning av exploatörernas uppgifter och slutsatser.

### **Sammanfattande synpunkter**

**Med utgångspunkt från ovanstående vill vi föreslå:**

**1) Att detaljplanarbetet avbryts i avvaktan på att exploatörerna kan redovisa ett utgångsmaterial med substans att frågan om lagligheten klarlagts samt att det finns en interregional plan för hamnarna i Mellansverige.**

Skälen till detta är följande:

- Kommunen har ett starkt intresse av att **koncentrera** alla sina arbetsinsatser på aktiviteter som snabbt leden till en **bättre arbetsmarknadssituation i Nynäshamn**. Hamnen i Norvik är i detta avseende **ett blindspår**, och arbetet kan när som helst tvingas till abrupt slut som innebär att värdefullt tempo förlorats:
  - Hamnen kommer, enligt sakkunniginstanser, som t ex Regionplane- och trafikkontoret (RTK), **inte att skapa särskilt många arbetstillfällen i Nynäshamn**. Stockholm

Hamnars AB har deklarerat att de tänker fortsätta sin verksamhet i Stockholm. Kontor, serviceverkstäder etc ligger och kommer att ligga i Stockholm, med tanke på att verksamheten är riktad mot Mälardalen och Mellansverige och att verksamheten av legala skäl måste vara baserad i Stockholms stad.

- Aven om detaljplanearbetet i huvudsak kommer att bekostas av exploatörerna kommer det också att belasta kommunens tjänstemän och - framför allt - innebära att **kommunen och dess tjänstemän tappar fokus och må.**
- **Stockholms hamnar har inte tagit fram, alternativt vill inte redovisa, ett faktaunderlag med sådan substans att detaljplanearbetet blir meningsfullt.** Detta gäller även miljöprövningen. Om Stockholms Hamnar inte ens vill redovisa en hypotes om volymer över tiden finns inget underlag för seriöst arbete.
- Den legala situationen är osäker. **Stockholms Hamnar kan när som helst tvingas avbryta arbetet.**
- Den uppgift som Stockholms Hamnar AB vill ta på sig, att driva hamnverksamhet för inte bara Mälardalen utan också för hela Mellansverige är inte en Stockholmskommunal utan en nationell fråga och utreds också i nationella fora. Stockholms Hamnar är bara en av flera aktörer, även om deras ambitioner uppenbart är att slå ut alla andra. Norviks hamn behövs inte. Man bör avvakta, och/eller följa/delta i detta arbete till dess situationen klarnat. Det finns inga uppenbara brister i dagens hamnsituation som gör att det finns ett utbud för den hamnverksamhet som planeras i Nynäshamn utan att andra hamnars redan gjorda investeringar blir värdelösa.
- Nynäshamn har sedan tidigare synnerligen **dåliga erfarenheter av denna typ av tunga industrietablerings-försök i Norvik.** Kommunen blir ofrånkomligen en bricka i ett mycket större spel, utan reell insyn och påverkansmöjlighet, på samma sätt som när man tidigare gått med på att starta exploateringsarbete på synnerligen lösa grunder.

## 2) Att kommunen lägger historiken åt sidan och undersöker hur

**Norviksområdet kulle kunna utnyttjas på alternativa sätt som skapar fler och säkrare arbetstillfällen med mindre investeringar och mindre miljöstörningar.**

**Norviksområdet är unikt.** Det gränsar till ett naturområde av riksintresse. Idag ser man mest de djupa sårn från tidigare misslyckade hamn- och industriförsök, men det är säkert möjligt att skapa ett spännande sysselsättningsområde där. Det skulle innebära att Nynäshamn öppnar ytterligare en väg mot skärgårdsnaturen, Norvik sjöstad. Området skulle vara synnerligen attraktivt för bostäder och småskalig affärsverksamhet av olika slag, såsom center för sportfiskare, restaurangrörelse, företagsby med båtintäkting, båtuthyrningsverksamhet och seglarymnasium. Bostäderna kan kombineras med kajplatser. Ett samarbete med vattenmiljöforskningen kan etableras, Detta är verksamheter som inte brutalt kan utraderas av någon enskild beslutsfattare, verksamhet som huvudsakligen sysselsätter människor och inte diesel och kapital.

**Om kommunen inte väljer detta alternativ föreslår vi att:**

- Kommunen fortsättningsvis **ställer sig neutral i planprocessen** och noggrannare än hittills **fakta granskar det material som bär kommunens namn**
- Kommunen säkerställer att Stockholms Hamnars planerade verksamhet inom Nynäshamns kommun bär **laglig grund**, samt skaffar bindande utfästelser över var **arbetsplatserna kommer att placeras** med tanke på att hamnen i Nynäshamn utan svårighet kan drivas från Stockholm
- Att kommunen driver på exploatörerna så att man snabbt för fram en konkret utbyggnadsplan för den industriella verksamheten som underlag för såväl miljöprövning som en politisk bedömning av vad **hamnen ger Nynäshamns invånare**, den fråga Stockholms hamnar hittills inte velat besvara.
- Att kommunerna ålägger exploatörerna, vars planer dels är hårt länkade, dels driver åt helt olika håll, att engagera en **oberoende utredningsinstans för att kvalitetsgranska arbetsresultaten avseende konsistens och trovärdighet**
- Att, självklart, **vattenområdet, vattenmiljön och sjöfarten** såväl inom själva planområdet som i dess tillfarer **tas med i såväl planarbete som miljökonsekvensbedömningar**
- Att områdesgränsprincipen i denna undersökning inte tillämpas strikt geografiskt/äganderättsligt, utan med utgångspunkt från de **vittgående störningar en tung industriell verksamhet av detta slag medför**. T ex påverkar den ökande tunga lastbilstrafiken även andra kommuner såsom Södertälje, Botkyrka och Huddinge. Denna trafik genererar ett enormt slitage på vägbanan med stora partikelutsläpp som följd, direkt cancerframkallande. En 60-tonns lastbil motsvarar 75 000 personbilar i slitage, enligt Vägverket.

- Att kommunen ålägger exploatörerna att för varje steg också beräkna och åta sig att ansvara för **återställningskostnaderna** för den händelse projektet skulle avbrytas eller inte nå sådana volymer att till exempel uppbruten mark inte används. Syftet med detta är att den förfärliga rovdrift som redan skett med Norviksområdet inte upprepas. Ett rimligt villkor för att utnyttja Norviksområdet borde därutöver vara att redan begynnelsekedet åta sig att skapa en anständig miljö i hela området.
- *Kommentarer* *Om kommunstyrelsen beslutar att planarbetet ska fortsätta kommer planhandlingarna att kompletteras med mer omfattande handlingar och erforderlig MKB med tillhörande utredningar som belyser planens konsekvenser. En detaljplan upprättas av kommunen enligt gällande lagar och förordningar.*

### **Boende inom planområdet**

- **Grönviksvarvet (70)** En containerhamn i Norvik skulle direkt leda till:
  - Att Grönviksvarvet som har haft verksamhet sedan 1939 måste avsluta sin verksamhet.
  - Att alla Grönviksvarvets kunder som till största delen kommer från Stockholm blir tvungna att söka nytt varv. Kommunens mister en skatteinkomst.
  - Att Nynäshamns kommun med invånare mister en fantastisk natur och skärgård. En ren naturresurs som har all potential i världen att utvecklas.
  - Att kommunen mister ett alternativt område att bygga kvalitativa bostäder på.
  - Att kommunen förlorar goda möjligheter till ökade skatteintäkter.
  - Att Nynäshamns kommun som vanligt planerar tung industri på strandtomter.
  - Att en hel familj på sju personer varav fem barn som för närvarande bor ute vid Norvik, tvingas flytta. Eventuellt till annan ort.
- *Kommentarer* *Planprogrammet följer intentionerna i den fördjupade översiktplanen för Nynäshamns stad antagen 2004. Enligt fastighetsägaren har Grönviksvarvet ett tidsbegränsat kommersiellt hyresavtal som går ut våren 2007.*

## ÖVRIGA

### **Nedanstående har lämnat in ett likalydande yttrande som Himmelsö AB (56)**

<i>Olga Wallenberg (49)</i>	Ulrikagatan 7 115 23 Stockholm
<i>Hamilton Gurli (50)</i>	Hamilton Gurli, Himmelsö gård 22, 148 91 Ösmo
<i>Åhlund Hans (57)</i>	Åhlund Hans, Herrö 54, 148 91 Ösmo, Yxlö 3:54
<i>Ankarcrona Caroline (58)</i>	Ankarcrona Caroline, Villagatan 13 B, 11432 Stockholm, Vidbynäs 1:6
<i>Raft Viktoria (59)</i>	Viktoria Raft, Gamla Värmdövägen 11, 131 37 Nacka
<i>Söderberg Chatarina o. Gunnar (62)</i>	Söderbergh Catharina o Gunnar, N. Skeppsholmen 148 91 Ösmo
<i>Wallenberg Axel(65)</i>	Wallenberg Axel, Vidbynäs Gård 36, 148 91 Ösmo
<i>Raft Edvard (66)</i>	Raft Edvard, Yxlö 3:47
<i>Norhagen Marianne(67)</i>	Norhagen Marianne, Villagatan 10, 114 32 Stockholm
<i>Nilsson Tommy(68)</i>	Tommy Nilsson Borgholmen, Himmelsö, 149 91 Ösmo
<i>Nordström Carina o. Rolf (71)</i>	Nordström Carina och Rolf, Herrö 22, 148 91 Ösmo, Yxlö 3:53

- *Kommentar* Yttrandet har bemötts se Himmelsö Gårds yttrande sid 42.

### **Sturesson Johan (41)**

*Estövägen 4 A,  
149 50 Nynäshamn*

### **OXELÖSUND, EN NORVIKSKONKURRENT ELLER INTE?**

NP 11,11, sid 7- Vd för Oxelösunds Hamn, Erik Zetterlund, har rätt när han beskriver norviksprojektet i termer av politiska beslut. I sammanhanget finns även farhågorna över ett kommande regeringsbeslut om vilka sju hamnar i Sverige som skall betecknas som strategiskt viktiga hamnresurser. Till dessa hamnstatus tillkommer Bo Malmstens Hamnstrategiutredning, sept. 2005 den senaste av ett nu tiotal hamn- och norviksutredningar sedan 1998. s-utredningar sedan 1998.

Hamnstrategiutredningens slutsats om en politisk samordning av regionhamnarna – punkt 2, sid 6 och sidorna 60,61- tycks dock ha passerat regionhamnarnas kommunledningar förbi.

I sakfrågan är det viktigt att man skiljer på nord- sydgående feedertrafik och motsvarande i öster- och västerled över Göteborg. Den förra den traditionella hansen, den senare, landbridgekonceptet, ännu en mindre del men i takt med drivmedelspriser ett kommande järnvägsalternativ.

Till Hamnstrategiutredningens slutsatser om samordning av hamnslagen - har en ny samordningsorganisation bildats i år, Transportnätverket, ref. Svensk Sjöfarts Tidning nr 5 2005, sid

46:

Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Redareförening, Sveriges Hamnar, Svenska Privatvagnföreningen, Svenska Flygföretagens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna.

Oxelösunds planer är att utveckla SSAB:s utgående containervolymer, men fyllnadsgraden på den nordgående returfrakten är låg, varför man behöver komplettering - och i detta avseende blir Stockholm Hamnars nuvarande norviksprojekt (lastbilar) en tillkommande konkurrent om samma gods.

Notera dock att Oxelösund inte är någon lösning för definitionen stockholmscontainer därtill ligger Södertälje och Norvik för nära. Samtidigt betjänar nya Södertörnsleden, mellan Haninge och E4:an, främst Södertälje varför Norviks tänkta hamnslagsskepnad är uppenbart haltande.

En samordning och uppdelning av regionhamnarna:

Köping/Västerås: Mälardalsgodset

Oxelösund: Befintlig trafik +Stegeludden

Södertälje: Bilimport, Scanigods +regioncontainer

Stockholm: Färjetrafik + regioncontainer (ringledstrafik)

Kapellskär: Finlandstrafik

Norvik: Container i öster- och västerled över Göteborg

Hargshamn: Utvecklingskapacitet

Precis som Oxelösunds vd säger, varför bygga Norvik i konkurrens med sig själv och befintligt godsflöde, ett helt onödigt transportskenario när man kan tillföra Sverige helt nytt gods i form av rysscontainer i landbridgekonceptet.

**Vilket redan har blivit en verklighet genom Gävle och Göteborgs hamnars samarbete om transoceanica finlandscontainer i järnvägsfeeder, SST nr 11/2005, sid 32.** Containervolymer på den trafiken beräknas om något decennium uppgå till flera miljoner TEU, fn 1,52 miljoner TEU - 10-20 procent på den trafiken är redan det 5-10 gånger mer containervolymer jämfört med vad Stockholm hanterar (35000 TEU)!

Ur finansieringsaspekt måste Stockholm Hamnar tänka om, regioncontaineriden är en glädjekalkyl och som onödigt rubbar befintliga flöden. Den finansiär Stockholm Hamnar söker bland internationella terminaloperatörer - SST nr 14, 2005, sid 62 - föredrar naturligtvis större godsvolymer före mindre - Transithamnens lönsamhetspotential är regionalalternativet överlägset, tillsammans med direktlyft av container (3x1) nästan bara krankostnader, Likaså uppstår ingen svensk konkurrensutsatthet på transitcontainer öster- och västerled, en fördel i

samordningsperspektivet.

Lönsamhetskalkylen på landbridgekonceptet Norviks Transithamn - S:t Petersburg (Östersjön) - Norvik (Järnväg) - Göteborg (Oceanfart) - är det givetvis inte jag som ska göra - men den ska naturligtvis göras! En trovärdighet i planprogramprocessen.

Göteborgs oceanhamn är ett riksintresse som ska prioriteras, likaså Green Cargo vad vore lämpligare än en Norviks transithamn med ett flöde av nytt gods mellan 250.000-500.000 TEU. F n utvecklas Skandiahavet i Göteborg för en kapacitet på 1,5 miljoner TEU, en fördubbling, Invändningar om järnvägskapaciteten är förvisso befogade men vi planerar ju för framtiden. Europabanan finns redan på papperet och stambanornas lågtrafik 00-06, 09-15 blir ännu lägre när den är förverkligad, och kan kanske kompletteras ytterligare med bussförbindelser mellan vissa orter i inlandet för persontrafiken.

Rysscontainer skapar behovet av en broförbindelse med fastlandet, för Södertörn en ovärderlig tvärförbindelse via Rangsta som utesluter E4 Syd, avlastar väg 225 och möjliggör en tågpendel på Skavsta lågprisflygplats. En hamnsamordning med Södertälje torde göra denna tvärförbindelse möjlig t ex genom en betalbro och ett regionhamn bolag.

- *Kommentar*

*Yttrandet behandlar inte detaljplaneprogrammet och behandlas därför inte i denna samrådsredogörelse.*

**Söderqvist Tore (37)**  
Norra Källsta 15,  
148 96 Sorunda

Jag deltog på samrådsmötet den 3 november Jag har i efterhand konstaterat att vid den avslutande frågestunden bemöttes en av mina frågor med ett felaktigt påstående från en av förvaltningens representanter.

Jag konstaterade att tidigare utredningar kring en storhamn vid Norvik har sett utbyggnad av en motorled över Himmerfjärden ("E4 Syd") som en förutsättning för storhamnen. Det påstods då från förvaltningens representants sida att det är utredningar gjorda av andra hamnar än Stockholms Hamnar som har nämnt denna motorled som en förutsättning. Jag kan nu i efterhand dock konstatera att tidigare utredningar från just Stockholms Hamnar har fört fram E4 Syd som en förutsättning .

Exempelvis står följande att läsa i Nynäshamns kommuns fördjupade översiktsplan för Nynäshamn tätort (2004):

"1995 lät Stockholms Hamnar även utreda konsekvenserna av en total utflyttning av hela Stockholms Hamnars verksamhet i Stockholm till Norvik. ---E4 Syd ansågs nödvändig att bygga i sammanhanget" (s. 108).

Vidare framgår följande av Stockholms Hamnars rapport Norvik: *en potentiell hamn från Stockholm/Mälardalen* (1997) i avsnittet om potentiella kunders krav på Norvik:

"Del krävs att infrastrukturen på land anpassas, dvs främst att

riksväg 73 byggs ut till motorledsstandard fram till Nynäshamn men i förlängningen även att en anslutning till E4 direkt över Mörköfjärden anläggs (E4 Syd).” (s. 23)

Jag önskar jag kunde ha bemött påståendet direkt under samrådsmötet, men jag hade inte planen och Stockholms hamnars rapport med mig. När det gäller redovisning av ovanstående i samrådshandlingarna ber jag att de läggs i anslutning till minnesanteckningarna rörande samrådsmötet.

- *Kommentar:* Den skrivning som åberopas ovan från Fördjupad översiktsplan (föp) för Nynäshamns stad är från en tio år gammal utredning och står under rubriken BAKGRUND TIDIGARE PLANERING sid 108. Stockholms Hamnar AB uttalar 2005 att ”E4-syd” inte är en förutsättning för planerad hamnsatsning i Norvik, Nynäshamn.

## KOMMUNALA ORGAN VA-FÖRVALTNINGEN (55)

### Planprogram för Norvik

VA Förvaltningen får härmed i egenskap av huvudman för den allmänna vatten och avloppsanläggningen och förvaltare eller nyttjare av Nynäshamns kommuns fastigheter Kalvö 1:10,1:14, 1:15 och 1:16, samt del av fastigheterna Nynäshamn 2:154, Kalvö 1:11 och 1:17 avge följande yttrande över utskickat förslag till planprogram.

### Alhagens våtmark

Alhagens våtmark utgör primärt ett kväverenningssteg tillhörande Nynäshamns avloppsreningsverk. Huvuddelen av anläggningen är dessutom ett naturområde med ett levande fågel- och djurliv. Området används frekvent som strövområde för promenader.

### Kväverenningsverket

Kväverenningsverket har en inhägnad skyddszon i söder. Den verksamhet som enligt förslaget kommer i närheten av denna zon är järnvägen. Enligt Boverkets allmänna råd 1995:5 bör skyddszon upprättas runt denna typ av verksamhet. I det fortsatta planarbetet bör kunna konstateras att verksamheterna i övrigt är förenliga. Skulle de visa sig vara oförenliga, bör järnvägen flyttas längre bort.

Det fortsatta planarbetet bör belysa hur korsningar mellan befintliga vägar och den tänkta järnvägen skall anläggas. Våtmarkens reningssteg besöks i princip dagligen för tillsyn och underhåll av anläggningen, vid utloppet finns även en provtagningsanläggning. Detta innebär att Va- förvaltningens personal och fordon (större maskiner mm) skall kunna ta sig till anläggningen dygnet runt både under ett byggskede och när planområdet är färdigutbyggt.

Innan en järnvägs läge fastställs i den sydligaste delen av planområdet, kan det finnas skäl att bedöma de geotekniska konsekvenserna, så att våtmarkens stränder inte förflyttas av vibrationer i leran.

Den nordligaste delen av våtmarken - våtmarkens utlopp är idag planlagd storhamn. Denna del bör i en kommande plan utläggas som reningsverk eller allmän platsmark, natur. Detta får

stöd av kartan i den fördjupade översiktsplanen, som anger våtmark för området.

#### *Natur- och strövområdet*

Våtmarkens funktion som natur och strövområde bör skyddas genom att en skyddszon mellan våtmark och industriområde tillskapas såsom samrådshandlingarnas text anger. Skyddszonen bör omfatta sluttningen i enlighet med kartan till den fördjupade översiktsplanen.

Skyddszonen bör genom en detalj plan tryggas genom att utläggas som allmän plats, natur

En järnväg bör förläggas i bakkant av industriområdet mot den tänkta sprängda bergväggen. I söder bör den förläggas så att den i möjligaste mån anpassas till befintlig natur, se bifogad skiss som visar ett exempel på en lösning. Därvid bör en planläggning särskilt belysa hur korsningar mellan järnvägen och vandringsleder skall anordnas på ett säkert och trevligt sätt.

#### **Norviks torp**

Kommunen har förvärvat gårdsbyggnaderna till hemmanet Norvik (Norviks torp) med närmsta omgivning. Gården ligger naturskönt på en kulle i direkt anslutning till våtmarken, Gårdsmiljön avses bevaras. Järnvägen bör därför förläggas längre österut.

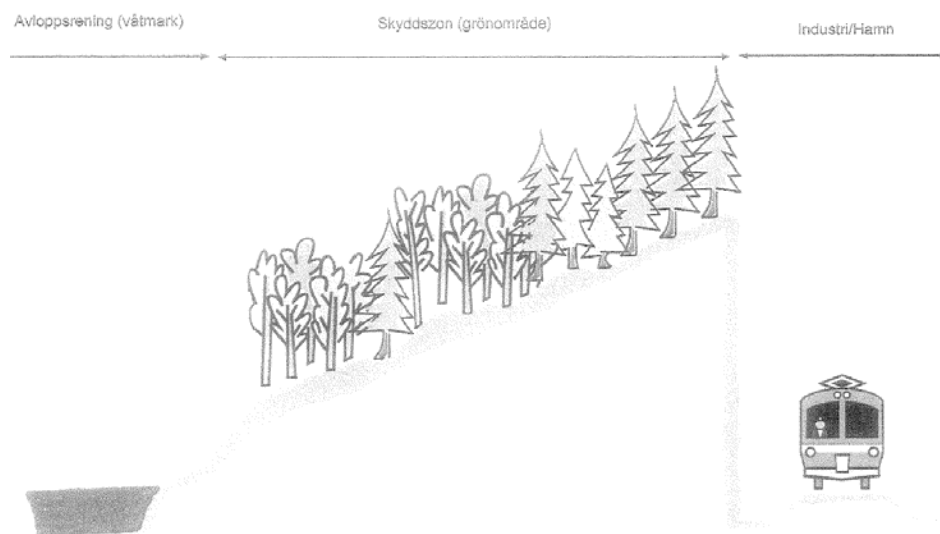
#### **Dagvatten inom tänkt industriområde**

Som det anges i programhandlingen bör en dagvattenutredning särskilt beakta huruvida dagvatten från industriområdet och järnvägen skall behandlas separat för att ej utgöra en risk för reningsprocessen i våtmarken. Enligt tidigare tecknat avtal med Stockholms Hamn AB (mom.E) skall dagvatten anslutas till den redan utförda anläggningen för dagvatten.

#### **Övrigt**

Programsamrådshandlingen anger på sidan 2 att det kan bli aktuellt att dela upp området i flera områden,

VA-förvaltningen motsätter sig en uppdelning i flera detaljplaner. Planläggning av en järnväg bör ske i en sammanhängande plan, så att om det visar sig i den fortsatta planprocessen att järnvägen bör förläggas i ett annat läge än det nu föreslagna, möjligheten inte skall vara blockerad av redan utförda anläggningar i lagakraftvunna planområden. Även dimensioneringen av spillvatten och dagvattenledningar kan utföras på ett mer ändamålsenligt sätt vid en sammanhängande plan.



- *Kommentar: I det fortsatta planarbetet ska klarläggas om kvävereningsverket med sin skyddszon och planerat industrispår är verksamheter som är förenliga. VA-förvaltningens synpunkter ska beaktas.*

**Nynäshamns kommun**      2006-04-10

**MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN**

Inger Schmiedhofer  
**Planingenjör**