



Detaljplan för Norvik, Stockholm – Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Kalvö 1:25, 1:11 m.fl. i Nynäshamns kommun

Inledning och bakgrund

Ett förslag till detaljplan, upprättat i januari 2007, har översänts till Länsstyrelsen för samrådsyttrande. Stockholms Hamn AB har för avsikt att anlägga en hamn vid Norviksudden och successivt utveckla ett verksamhetsområde i anslutning till hamnen. Norvikshamnen ska bl.a. ersätta containerhanteringen i Värtan.

I planförslaget redovisas område för hamn med terminaler, transportanläggningar, uppställning av gods och fordon (V-område), mark för verksamhetsområde, industri och lager/småindustri, kontor och bilservice (J- / JKG-område), område för järnvägstrafik / industrispår (T- / T₁-område), områden för allmänna platser (NATUR- och PARK-område samt gatumark) och öppet vattenområde (W-område). Därtill tillkommer mindre områden för bostäder (B-område) och våtmarksrening (E-område). Till planhandlingarna har fogats en särskilt för planärendet i januari 2007 upprättad miljökonsekvensbeskrivning. För området gäller idag sju olika detaljplaner från tiden mellan maj 1981 – februari 2002 vilka medger industriområden, genomfartsled och trafikplats. Strandskyddet inom området upphävdes i samband med att gällande detaljplaner vann laga kraft. Hamnen avses byggas i tre etapper med början i områdets mellersta del. Etapp två omfattar hamnens södra del, tillfartsväg samt industrispår. Etapp tre omfattar slutligen färdigställandet av den nordligaste och den sydligaste delen. Hamnen beräknas kunna öppna för trafik 2010 med nio kajplatser förutsatt att byggstart kan ske år 2008.

I gällande kommunomfattande översiktsplan, antagen juni 1991 och aktualitetsförklarad 1998, framgår att en antagen områdesplan för Norvik - Kalvö industriområde (antagen 1979) bör ses över och att gällande detaljplaner upphävs. Området bör användas för tyngre industri och hamnverksamhet samt småindustri och handel. Vid aktualitetsförklaringen år 1998 förändrades ej detta avsnitt. I en senare framtagna fördjupning av översiktsplanen för tätorten (antagen september 2004) anges markanvändningen som hamnområde, industri och skyddszon.

För närvarande pågår upprättandet av en ny kommunomfattande översiktsplan. Enligt det nya förslaget (program november 2006) redovisas Stockholms Hamn AB:s avsikt att anlägga godshamn för containerhantering vid Norviksudden och att utveckla industriområden i anslutning till hamnen. Här redovisas att detalj-



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2007-05-14

Beteckning
4021-07-14217

planering och tillståndsprövning enligt miljöbalken pågår. Länsstyrelsen har i yttrande 2007-04-04 lämnat synpunkter på översiktsplaneprogrammet.

Nynäshamn och Haninge kommuner har tillsammans arbetat fram en fördjupning av översiktsplanen för kommunernas kustområden. I "Kustplanen", som antogs i maj 2002, framfördes att "Norvikshamnen är en uthamn som medför stora miljö fördelar för hela Stockholmsregionen."

Den nu föreslagna exploateringen berör ett flertal riksintressen. Enligt Sjöfartsverkets beslut 2001-10-22 är Nynäshamns hamn av riksintresse för sjöfart liksom farleden till hamnområdet. Riksintressen för järnväg (Nynäsbanan) och väg (väg 73) och kraftledning enligt 3 kap. 8 § miljöbalken berörs direkt. Enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§ miljöbalken råder för kust- och skärgårdsområdet riksintresse för områdets samlade natur- och kulturvärden. Indirekt, av farleden till hamnområdet, berörs områden av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § miljöbalken samt för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken samt totalförsvaret, 3 kap. 9 § miljöbalken. Indirekt berörs även ett Natura 2000-område (Gunnarsstenarna). Vidare är Nynäshamns fiskehamn av riksintresse för yrkesfiskets behov.

Samtidigt med arbetet att upprätta detaljplan för området pågår en tillståndsprocess enligt miljöbalkens 9 och 11 kap. för hamnverksamhet på Norviksudden. Stockholms Hamn AB yrkar att miljödomstolen lämnar sökanden tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheten Nynäshamn Kalvö 1:25 dels utföra muddringar, schaktningar, utfyllnader, sprängningar, pålningar samt anläggande av kajer, dels bedriva hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av maximalt 100 000. Vidare yrkas att miljödomstolen lämnar tillstånd att i allmänt vattenområde i Östersjön på de platser som anges få tippa 1,1 miljoner kbm lösa muddermassor. Länsstyrelsen har i beslut 2007-02-07 ansett att anläggandet och driften av den planerade hamnen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har ännu inte erhållit ansökningen på remiss från miljödomstolen. Vidare undersöker byggnadsföretaget NCC möjligheterna att genomföra utskeppning av bergmassor från det planerade verksamhetsområdet via en tillfällig anordnad hamn. En förstudie har upprättats för ett industrispår till hamnen från Nynäsbanan. Länsstyrelsen har i beslut 2007-01-23 ansett att industrispåret kan antas innebära en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 5 § miljöbalken. Nästa steg är att ta fram en järnvägsplan som kommer att ske parallellt med detaljplaneläggningen. Järnvägsplanen kommer därefter att fastställas av Banverket.

I detta sammanhang bör också nämnas att en detaljplan f.n. tas fram för en LNG (Liquid Natural Gas) –terminal på norra delen av Brunviksholmen straxt söder om Norviksudden. Länsstyrelsen har i yttrande 2007-01-12 över programförslaget framhållit att miljöaspekter och risk- och säkerhetsfrågor samt transportfrågor är särskilt viktiga att belysa i det fortsatta planeringsarbetet.



För närvarande arbetar en statlig hamnutredning (Bengt-Owe Birgersson) med uppdrag att peka ut tio hamnar i landet som kan komma i åtnjutande av statliga infrastrukturpengar. Utredningen ska vara klar i oktober 2007.

I miljöbalkens 17 kap. "Regeringens tillåtlighetsprövning" framgår att farleder obligatoriskt ska prövas, men ej hamnar. Regeringen får dock för ett visst fall förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet som inte omfattas av kravet på prövning. En myndighet eller en kommun som inom sitt verksamhetsområde får kännedom om en verksamhet som nämns ovan ska underrätta regeringen om verksamheten (17 kap. 5 § miljöbalken). I anslutning till tidigare upprättade detaljplaneförslag för hamnverksamhet vid Norviksudden har Länsstyrelsen i beslut 1999-04-28 med hänvisning till 17 kap. 5 § miljöbalken, underrättat regeringen om den planerade hamnanläggningen vid Norviksudden i Nynäshamns kommun. Länsstyrelsen ansåg att hamnen skulle få en stor inverkan på regionens framtida utveckling och bl.a. påverka infrastrukturen för gods till olika hamnar på Östersjökusten och i Mälaren. Projektet bedömdes medföra såväl direkta som indirekta miljöeffekter. För att genomföra hamnutbyggnaden krävs ett flertal tillståndsprövningar enligt miljöbalken och andra lagar. Länsstyrelsen framhöll att en regeringsprövning skulle ge en samlad och övergripande bedömning som förbättrar beslutsunderlaget vid de kommande prövningarna. Därefter blev hamnutbyggnaden inaktuell och något beslut om en eventuell tillåtlighetsprövning blev aldrig fattat. Under år 2005 har en förnyad planeringsprocess för hamnverksamheten påbörjats. Frågan om tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken har tagits upp i samrådsprocessen inför miljöbalksärendet. Verksamhetsutövaren, Stockholms Hamn AB, har framhållit att en bedömning om tillåtlighetsfrågan får vänta till dess att ansökan är utredd och den då kan anmälas till regeringen av miljödomstolen.

Länsstyrelsens synpunkter

Allmänt

Planen syftar till att omvandla området till ett effektivt och attraktivt hamn- och verksamhetsområde och omfattar dessutom områden för naturmark samt industrispår mellan Nynäsbanan och den planerade hamnen på Norviksudden. Den föreslagna markanvändningen inom området är förenlig med kommunens översiktsplan där Nynäshamns hamn samt hamnen i Norvik och tillhörande farled schematiskt har angivits som riksintresse för sjöfart. Nynäsbanan är av riksintresse i egenskap av järnväg till hamn av riksintresse och förbättringsarbeten pågår för att effektivisera trafiken. För väg 73 av riksintresse pågår utbyggnad till motorvägsstandard fram till Älgviken.

Norviks hamn torde med sitt naturliga djuphamnsläge potential att bli en attraktiv hamn med goda förutsättningar för sjötransporter. Norviks hamn kan avlasta Stockholms innerskärgård till viss del samtidigt som Nynäshamn med dess läge ger efter utbyggnad av nu planerad infrastrukturutbyggnad av väg och spår goda förutsättningar för vidare transporter med t ex tåg och lastbil. Att en stor del av det



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2007-05-14

Beteckning
4021-07-14217

gods som ska till regionen kommer via sjötransporter i nära anslutning till kunderna innebär dessutom totalt sett mindre miljöpåverkan från transporter med gods till Stockholmsregionen, samtidigt som det främjar en positiv regional utveckling. Merparten av Stockholmsregionens godtransporter belastar södra Sveriges väg- och järnvägsnät. Den planerade hamnen kan förväntas minska det samlade transportarbetet och därmed medverka till att utsläppen av bl.a. växthusgaser minskar och att uppfylla de nationella och regionala miljömålen.

Anläggandet av hamnen vid Norvik innebär successivt ökade krav på kapacitet på vägar och järnvägar i närområdet. Dagens järnväg är inte anpassad för godstrafik. De utbyggnader som för närvarande sker innebär begränsade möjligheter för godstrafik på spår till Norvik. Det krävs ytterligare åtgärder med dubbelspår på längre sträckor och på kapaciteten förbi Älvsjö för att rymma godstågen som är längre och går i andra hastigheter än pendeltågen.

För vägnätet på Södertörn innebär en ny hamn i Norvik i vissa fall högre krav. Åtgärder behövs särskilt på Södertörnsleden, delen Sundby – Masmo, samt väg 225, delen Ösmo och Vårsta. Åtgärder har sedan tidigare planerats på Södertörnsleden medan hamnen i Norvik troligen kommer att aktualisera behovet av åtgärder på väg 225 tidigare än vad som annars varit fallet.

Av planhandlingarna framgår att det inte bara handlar om en ersättning för avvecklingen av containerhamnen i Frihamnen, utan också en utbyggnad och utveckling av hamnverksamheten. Det är därför viktigt att konsekvenserna av hamnverksamheten noga utreds för såväl eventuella krav på utbyggnad av såväl vägar som spår.

Det är från hållbarhetssynpunkt angeläget att planen skapar goda förutsättningar för en framtida kollektivtrafikförsörjning för hamnen och tillhörande verksamhetsområde för att begränsa bilresandets ökningstakt. I detta sammanhang spelar även gång- och cykelvägar en viktig roll.

Enligt planerna avses en kraftigt ökad hantering av gods/containrar ske inom planområdet och den därtill kopplade trafiken såväl till sjöss som till lands förväntas öka påtagligt. Genomförandet av detaljplanen och aktiviteterna inom planområdet har stor inverkan på miljöförhållanden inte bara i närområdet utan också i närliggande kommuner och regionen genom den förändring av trafikmönster till havs, vägar och järnväg som planen ger upphov till om den verkställs. Bl.a. kan förändringar i trafikmönster påverka markanvändningen i anslutning till den berörda transportinfrastrukturen, t.ex. längs Nynäsbanan och väg 225.

Detaljplanen medför ingrepp i den karakteristiska skärgårdsmiljön i form av bortsprängning av stora bergmassor på land. I samband därmed försvinner även natur med naturvärden. Det bör visas att anläggningen av det s.k. verksamhetsområdet inte kan genomföras på annat sätt/plats utan att bergsryggen behöver sprängas



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2007-05-14

Beteckning
4021-07-14217

bort eller kan mer lämpade områden för samma verksamheter finnas/ordnas på annan plats som minskar ingreppet.

Sjöfart

Sjöfartsverkets har i yttrande, daterat 2007-03-20, vilket bifogas (bilaga 1), sammanfattningsvis framhållit att samrådshandlingarna synes väl genomarbetade och på ett förtjänstfullt sätt behandlar de delar som Sjöfartsverket har att bevaka i detta sammanhang.

Av yttrandet framgår att Nynäshamns hamn med anslutande farled är utpekad som riksintresse för en framtida djuphamnsmöjlighet med tillhörande insegling från sjön p.g.a. de mycket goda naturgivna förutsättningarna som finns i området. Någon närmare precisering eller avgränsning av riksintresset Nynäshamns hamn vad gäller mark-, vatten- eller influensområde för hamnen framgår inte av Sjöfartsverkets riksintressebeslut. Sjöfartsverket har i yttrandet framhållit att de förändringar som nu aktuellt detaljplaneförslag innebär bedöms vara förenliga med de av Sjöfartsverket angivna riksintresseanspråken.

Sjöfartsverket framhåller vidare att det är en ambition att successivt beskriva och precisera vilka mark- och vattenområden som ingår i hamnens riksintresse.

Med anledning av att arbetet med ny kommunomfattande översiktsplan för Nynäshamn nyligen påbörjats har Sjöfartsverket föreslagit att Länsstyrelsen i Stockholms län kallar till och leder en samlad och övergripande diskussion om precisering av riksintresset Nynäshamns hamn inklusive Norviksudden. En sådan precisering av statens riksintresseanspråk förutsätts naturligtvis ske i dialog med Nynäshamns kommun och Stockholms Hamn AB.

Länsstyrelsen delar Sjöfartsverkets i yttrandet framförda synpunkter. Häri ingår att Länsstyrelsen behöver precisera riksintresset hamn i Norvik. En riksintresseavgränsning som inkluderar Norviks hamn och eventuella följdförändringar av t.ex. riksintresset vid Värtan kan dock gälla först efter det att plan- och prövningsprocessen för Norvik har genomförts och verksamheten har kommit till stånd.

Sjöfartsverket har i yttrandet samtidigt upplyst om vem som fattar beslut om allmän hamn och dess avgränsning. Vidare har framförts synpunkter på vändplatsens storlek nordväst om ön Högholmen och på en i miljökonsekvensbeskrivningen åberopad studie av olika alternativ till Norviksudden på kuststräckan mellan Gävle och Norrköping där Stockholms Hamn AB inte funnit några alternativ som bättre svarar mot miljömålen än Norviksudden.

Järnväg

Banverket har i yttrande 2007-03-15 framfört synpunkter på planförslaget. Banverkets yttrande bifogas (bilaga 2). Banverket konstaterar, precis som det redogörs i planförslaget, har Banverket på regeringens uppdrag utrett konsekvenser och



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2007-05-14

Beteckning
4021-07-14217

behov av åtgärder som är nödvändiga för att åstadkomma effektiva pendlingsmöjligheter längs Nynäsbanan och som även tillgodoser behoven av en ökad godstrafik till en eventuell framtida hamn i Norvik. Dessa redovisas i rapporten (Nynäsbanan, Konsekvenser för järnvägssystemet av en framtida hamn i Norvik, oktober 2006). Med anledning av detta, och det faktum att industrispåret påverkar Nynäsbanan och övriga järnvägsnätet, pågår en dialog mellan Banverket och Stockholms Hamn AB hur industrispåret kan utformas för att ansluta till Nynäsbanan på ett ändamålsenligt sätt. Banverket har bl.a. anfört att planerat mötesspår ska kunna trafikeras av 750 meter långa tåg och total längd på mötesspåret kan bli cirka 1 000 meter. Det kan därför bl.a. finnas behov av att revidera aktuellt planförslag vid anslutningspunkten till Nynäsbanan. Länsstyrelsen delar Banverkets synpunkter.

Länsstyrelsen är liksom Banverket positiva till att bullerskyddsåtgärder för industrispåret anordnas på erforderliga platser för att minimera störningarna och att detta avses regleras i detaljplanen. Inga korsningspunkter i plan planeras mellan väg och järnväg inom planområdet, vilket är positivt från säkerhetssynpunkt. Det är även positivt att gång- och cykelvägar föreslås anordnas planskilt med industrispåret.

Banverket har också påtalat vikten av att ett avtal upprättas mellan Stockholms Hamn AB och Banverket om villkoren för anslutningen av industrispåret till Nynäsbanan. Genomförandebeskrivningen kan även med fördel kompletteras med att Stockholms Hamn AB, förutom ansvarar för utbyggnaden av industrispåret, även ska äga och ansvara för drift och underhåll av industrispåret.

Väg

Vägverket, Region Stockholm, har yttrat sig över planförslaget 2007-03-28, vilket bifogas (bilaga 3). Vägverket är väghållare för bl.a. vägarna 73, 225, 257 och 259 samt sektorsansvarig myndighet för vägtransportsystemet.

Vägverket har konstaterat att de trafikförhållanden och möjliga konsekvenser för trafiksäkerhet, miljö och framkomlighet som den föreslagna verksamheten, inklusive LNG-terminalen, kommer att ge på omgivande vägnät är, som Vägverket tidigare påpekat (samråd av MKB:n för hamnverksamhetens miljöprövning), mycket oklara. Bl.a. redovisas inte hur stor andel av den totala trafiken som utgörs av tung trafik. Texten i detaljplanens MKB kan tolkas som att trafiken totalt på väg 73 strax norr om Norvik kommer att mer än fördubblas, samtidigt som det anges att lastbilstrafiken kommer att tredubblas. De redovisade flödena ger heller inte någon bild av vad som kommer att hända på vägarna 225 och 257. Vägverket anser att dessa oklarheter måste klargöras i det fortsatta planarbetet, samt en bedömning ske av hur omfattande konsekvenserna av dessa transporter kommer att bli.



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2007-05-14

Beteckning
4021-07-14217

Med stöd av en sådan analys ska sedan en bedömning redovisas av om planens genomförande medför behov av t.ex. ombyggnadsåtgärder av vägsträckor eller korsningar. I planbeskrivningstexten anges t.ex. att infrastrukturen till hamnen är mycket bra då en utbyggnad till motorvägsstandard pågår och beräknas klar till 2009. Det framgår ingenstans att denna utbyggnad inte görs hela vägen fram till Norvik, utan bara sträckan mellan Fors och Älgviken.

Länsstyrelsen delar Vägverkets uppfattning i vad som anförts ovan.

Vägverket framhåller vidare att om trafikökningen innebär att det bör vara fyra körfält hela vägen till trafikplatsen vid Norvik, så är detta någonting som måste finansieras av annan än Vägverket, då dessa medel inte finns i den regionala planen för väginfrastruktur. Vägverket har slutligen anförts att innan planen antas ska ett avtal ha tecknats mellan kommunen och Vägverket som reglerar ansvarsfrågor, finansiering m.m. för ombyggnaderna av väg 73 i samband med byggandet av industrispåret. Ett avtal angående genomförandefrågor, trafikföring under byggtiden m.m. ska också tecknas. Ett avtal kan även komma att behövas för finansiering m.m. av eventuella övriga åtgärder på det statliga vägnätet som bedöms nödvändiga med anledning av detaljplanen. Vägverket åtar sig inte några kostnader föranledda av detaljplanens genomförande, utan detta måste finansieras av kommunen, exploitören eller i annan ordning.

Av planhandlingarna framgår att väg 225 från Ösmo till Södertälje har dålig standard och att planer finns på att införa begränsningar av tung trafik. Länsstyrelsen känner inte till att de restriktioner som hänvisas till skulle vara troliga och ifrågasätter på vilka grunder bedömningen gjorts.

Vatten

Anläggandet av hamnen förväntas leda till en ökad trafik av fartyg med storlekar avsevärt större än de som idag trafikerar regionen. Fartygstrafik av den planerade/förväntade dimensionen kan dels medföra stora fysiska och biologiska risker i första hand inom hamnområdet men på sikt även ge biologiska effekter på längre avstånd.

Genom fartygens rörelser i hamnen sker en påverkan på den lokala naturmiljön i vattnen runt Norvikshamnen kan förväntas bli avsevärd under driftstadiet som följd av det stora antalet fartygsanlöp. Bl.a. genom den stora omröring av vattenmassorna fartygen orsakar vid ankomst och avgång samt risker med visst utläckage av metaller och miljögifter som förorenar den marina miljön. Dessa frågor får hanteras i samband med miljöprovningen.

Med många och stora fartyg ökar risken för olyckor. Konsekvenserna av en sådan olycka i närområdet och i Östersjön är inte behandlat. Risken för utsläpp av farliga ämnen i samband med olyckor med fartyg, mellan fartyg samt även vid väg- och järnvägstransporter bör därför utvecklas för ett "worst case" scenario. Den



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2007-05-14

Beteckning
4021-07-14217

avgränsning i miljöriskanalysen som redovisas i underlag till MKB:n i miljöprövningsärendet till 3 km från hamnen som gäller fartygstrafiken förefaller väl snäv. Vilka konsekvenserna av en större olycka i vattenmiljön i Nynäshamns närområde bli? Här bör olyckor med olika typer av fartyg och last ingå i riskanalysen och området som bör ingå bör gå åtminstone ut till och med Järflotta - Gunnarstenarna (Natura 2000-område) eftersom Nynäshamns viktigaste rekreativområden och värdefulla naturområden ligger inom det området. Även staden kan drabbas vid olyckor inom detta område och vilka skador kan förväntas uppstå på omgivande stränder och deras kvaliteter? Riskfrågorna borde behandlas grundligare.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget även framhålla att EG:s Ramdirektiv för vatten har inte berörts i planen. Det kan inte uteslutas att om planen genomförs kommer tillståndet i den aktuella havsvattenförekomsten att påverkas. Förändringar i yt- vattenförekomster och grundvattenförekomster på land väntas. En ökad hantering av gods för ofta med sig en ökad risk för spill och utsläpp, om inte annat vid olyckor. De eventuella förändringar i vattenkvalitet och biologi som uppstår i vattenförekomsten till följd av planen och den därtill kopplade fartygstrafiken kan leda till att åtgärder behöver vidtas för att återställa området till minst ”god ekologisk status.

Stor del av det som framförts under denna rubrik är frågor som får utredas och slutligen prövas i anslutning till den pågående prövningen enligt miljöbalken.

Luftföroreningar / Miljökvalitetsnormer

Enligt "MKB till detaljplan för Norvik" är de beräknade halterna av luftföroreningar, kvävedioxid och partiklar (PM10), under gällande miljökvalitetsnormer. Det gäller både inom hamnområdet och längs de vägar som kommer att användas för transporter. Den största inverkan på halterna sker lokalt i Nynäshamn. Länsstyrelsen bedömer att det är en riktig beskrivning av förhållandena i och runt planområdet.

Det som man bör ta fasta på är de utsläpp till luft som sker från verksamheten som helhet. I ett område med bakgrundshalter är det naturligt att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrides. De utsläpp som sker bidrar dock till bakgrundshalten i regionen. Både de nationella och regionala miljömålen innehåller mål för minskade utsläpp till luft. Det är viktigt att de utsläpp som kommer att ske från sjöfarten, arbetsmaskiner och transporter hålls så låga som möjligt genom att konkreta krav ställs på respektive källa.

Klimat effekter

Enligt SEAREG-projektets modellering av förväntade höjningar av havsvattentytan inom den närmaste 100 års perioden kan en höjning av som mest +1,68 meter förväntas i länets kustvatten vid extremvädersituationer. Huruvida den beräkningen stämmer är svårt att förutspå. Det vore bra om det i planhandlingarna



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2007-05-14

Beteckning
4021-07-14217

framgick om den föreslagna marknivån för containerlagring/hamnområdet, + 2,4 meter, har beräknats med hänsyn till havsyteförändringar och extremsituationer som följd av klimatförändringar.

I samband med en havsytehöjning och en olycka i eller nära hamnen skulle miljöstörande ämnen kunna spridas in i Alhagens våtmark och slå ut reningsförmågan. Riskerna för detta bör utvärderas.

Risker

Ett eventuellt anläggande av en LNG-mottagningsanläggning vid Nynäs Refining bör vid en eventuell olycka utgöra en mycket stor säkerhetsrisk för arbetet inom hamnområdet, och även inom Nynäshamns samhälle. Dessa risker berörs inte och inte heller vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas för att minska sådana risker. Däremot nämns att cirka 70 bilar lastade med gas per dygn väntas gå från mottagningsanläggningen. Riskbilden för en allvarlig olycka behöver beskrivas. Inom vilka avstånd runt eventuella olyckor med LNG kopplade till Nynäs Refinings LNG-mottagning och vidaretransporter kan svåra effekter uppstå vid "worst case" scenario?

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs dock att ytterligare riskanalysarbete ska ske med avseende på eventuella skyddsåtgärder och skyddsavstånd inom verksamhetsområdet. Framkommer behov av sådana riskreducerande åtgärder så bör dessa hanteras i planbestämmelserna och/eller tydligt beskrivas i planbeskrivningen. I riskanalysarbetet bör, enligt Länsstyrelsens uppfattning, även riskerna utanför planområdet belysas.

Risker föreligger även för att Alhagens våtmarks reningsfunktion som kan slås ut genom olyckor vid transporter till och från, eller inne på, Norvikshamnens område, eller av andra orsaker inne på området som en följd av planen. Riskerna med transporterna till och från hamnen för områdena närmast och längre ifrån planområdet (längs järnväg och väg 73 samt andra vägar på Södertörn som förväntas få ökad trafik) måste belysas.

Natur, friluftsliv och kultur

Som det konstateras i MKB:n påverkas det berörda området kraftigt och vissa delområden med höga naturvärden exploateras. Också vattenmiljöerna exploateras lokalt. Från naturvårdssynpunkt synes ändå lokaliseringen av anläggningen vara acceptabel. Ska man bygga en hamn finns det inom detta område begränsat med konflikter med naturvärden. Vid en avvägning får intrången i naturvärdena accepteras. Dessutom är området redan planlagt, låt vara att genomförandetiden gått ut. Utbyggnaden av hamnen bedöms, enligt Länsstyrelsens uppfattning, kunna bli förenlig med riksintressena för natur och friluftsliv.



Föreslagna skyddsåtgärder i MKB:n genom bl.a. skydd av vegetation som ska sparas och flyttning av viktiga substrat (döda träd och stammar) inom området bör genomföras och regleras lämpligen i exploateringsavtal.

Kartorna i redovisningen är delvis svårtydda. T.ex. är det svårt att se i vilken utsträckning vissa utpekade naturvärden ligger på "natur"-mark i planen eller på mark som avses exploateras.

En detaljsynpunkt - i MKBn och detaljplanen används felaktigt begreppet naturbarrskog - ska vara barnnaturskog.

Inom hamnanläggning finns en fornlämning, en sentida försvarsanläggning. Enligt en rapport från riksantikvarieämbetet är fornlämningen inte av sådant kulturhistoriskt värde att den bör bevaras. Fotodokumentation av fornlämningen bör ske innan borttagande.

I 4 kap. miljöbalken framgår, som ovan nämnts, att skärgårdsområdet inklusive området kring Nynäshamn med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena i sin helhet av riksintresse. Dessa sistnämnda bestämmelser utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet eller för anläggningar som behövs för totalförsvaret. Det generella tätortsundantaget innebär att riksintresset enligt 4 kap. miljöbalken inte är tillämpligt i här aktuellt plan-ärende.

Fiske

Lek av fler fiskarter än de i den marinbiologiska utredningen upptagna förekommer troligen i området. T.ex. sker strömmingslek sannolikt idag på flera platser i Norviksområdet trots att det inte är medtaget för området i den intervjubaserade utredning som Fiskeriverket gjort. Kraven från arten är främst tillgång till hårda bottenar och/eller god tillgång till styvare alger som blåstång, gaffeltång, *Ceramium tenuicorne* m.fl. Den leken kan förväntas komma att påverkas negativt av en hamnutbyggnad vilket borde framgå av planhandlingarna.

Länsstyrelsen bedömer dock att en utbyggnad av hamnen inte är oförenlig med riksintresset för yrkesfisket.

Kraftledningar

Planförslaget korsar en 70 kV luftledning samt tangerar två 20 kV luftledningar.

Dessa ledningar omfattas av linjekoncession. För 70 kV-ledningen är koncessionen giltig till 2009-09-09. När det gäller 20 kV-ledningarna har en ansökan om förnyelse av koncessionen inlämnats till Energimyndigheten i september 2004 då koncessionstiden löpte ut 2005-03-14.



Planförslaget innebär att järnvägen kommer att hamna inom ledningsområdet för 20 kV-ledningarna och korsar 70 kV-ledningen. Detta kan inte Vattenfall acceptera då detta strider mot starkströmsföreskrifterna.

Om detaljplanen ska genomföras kräver därför att 20 kV-ledningarna kabelför-läggs och att 70 kV-ledningen byggs om. Allt ska utföras i föreskriftenligt ut-förande. För en ombyggnad behövs elkoncession för den nya sträckningen och det nya utförandet. Yttrande från Vattenfall, 2007-03-19 bifogas, bilaga 4.

Naturgasledning

Svensk Naturgas AB (nuvarande Fortum AB) har i oktober 2002 tagit fram ett förslag till nytt ledningsstråk för naturgasnät. Förslaget utsändes på remiss till bl.a. Länsstyrelsen och till Nynäshamns kommun.

Enligt samrådsremissen (oktober 2002) har en cirka 500 meter bred ledningskorridor som berör Nynäshamn föreslagits i öst-västlig riktning tvärs genom detalj-planeområdet straxt norr om Blommenstorp.

Länsstyrelsen som i yttrande 2003-02-10 över stråkbekrivningarna inte haft någon erinran mot ledningsstråket i denna del har i skrivelse 2003-02-24 till Statens energimyndighet ansett det angeläget att Energimyndigheten klargör vilket stamnät för naturgas som fortsättningsvis ska redovisas och beaktas i kommunernas översiktsplaner och som Länsstyrelsen ska bevaka i den kommunala planeringen. Något klargörande i denna fråga har ännu inte gjorts.

Länsstyrelsen anser dock att frågan är av sådan karaktär att den bör beaktas i detaljplanearbetet.

Miljöbedömning

Av planhandlingarna framgår att etablering av regional hamn i Norvik med verksamhetsområde och industrispår medför en betydande miljöpåverkan. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har beslutat om avgränsningen av den miljökonsekvensbeskrivning som bilagts detaljplanen.

Länsstyrelsen delar uppfattningen att föreslagen hamnetablering medför betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen finner dock att avgränsningen gjorts alltför snävt. Enligt Länsstyrelsens uppfattning borde miljökonsekvensbeskrivningen även behandla konsekvenser utanför planområdet samt frågeställningar av övergripande art. Dessa framgår i samrådsyttrandet under respektive rubriker.

Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken

Beträffande frågan om hamnen ska undergå en tillåtlighetsprövning kan Länsstyrelsen acceptera, som verksamhetsutövaren framfört, att frågan får avgöras i anslutning till miljöprövningsärendet. Länsstyrelsen vill för sin del framhålla att en tillåtlighetsprövning har fördelen att innebära inte bara en prövning av de näralig-



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2007-05-14

Beteckning
4021-07-14217

gande miljöeffekterna utan även en övergripande prövning av hamnens direkta och indirekta miljöeffekter av bl.a. trafikinfrastrukturens utbyggnad för såväl sjöfart, väg och spår inom regionen och mellan Sverige/Mälardalen. Detta kan dock innebära en viss tidsfördröjning i början av planeringsprocessen men som sannolikt torde innebära en snabbare processen i slutskedet.

Lars Nyberg
Miljö- och planeringsdirektör

Claes Halling
Bitr. planchef

Bilagor:

1. Yttrande från Sjöfartsverket
2. Yttrande från Banverket
3. Yttrande från Vägverket
4. Yttrande från Vattenfall

Kopia till:

Banverket, östra banregionen
Vägverket, region Stockholm
Sjöfartsverket,
Vattenfall
Regionplane- och trafikkontoret
Haninge kommun
Stockholms stad
Stockholms Hamn AB
Mi (GA)
Mk (BR)
Mn (BC)
Ms (BS + RJ)
Msek (LT)
Rr (SH)
Ui (HCA + PH)
Mp (akten + pärmen + IH + IN + CW)
Landshövdingen
Länsöverdirektören
Miljö- och planeringsdirektören