



Sorundanet, Västerby, PI 4474, 137 94 NORRA SORUNDA, Tel 0708-92 17 50, kontakt@sorunda.net

**Yttrande beträffande § 108 Mark- och exploateringsavtal avseende Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, innebärande bl.a. förvärv av delar av fastigheterna Kalvö 1:11, 1:17 och 1:25 etc. och § 109 Detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde, Kalvö 1:25, 1:11 m. fl. i Nynäshamns kommun vid kommunfullmäktiges sammanträde 2009-06-10**

Sorundanet reserverar sig mot beslutet beträffande exploateringsavtal och detaljplan för Norvik enligt följande:

Vi gör samma bedömning som Miljödomstolen, d.v.s. att många viktiga underlag för beslut om Norvik saknas, t.ex. samhällsekonomisk utredning, kompletterande bullerutredning, plats för dumpning av muddringsmassor samt hållbara lösningar på infrastruktur för transporter till och från hamnen. Även Miljödomstolens frågor beträffande att detaljpaneläggningen enligt plankartan inte omfattar vändbassängen i Norviksfjärden och att hamnverksamheten avses äga rum på minst en fastighet som inte tillhör sökanden och att denna inte ingår i utställningshandlingen av detaljplanen är mycket allvarliga. Sorundanet gör dessutom samma bedömning som Fiskeriverket beträffande att fiskeintresset kan komma att skadas allvarligt om Norvik byggs.

Vi gör också samma samhällsekonomiska bedömning som Banverket gör i sitt regeringsuppdrag m.a.p. Nynäsbanan:

”En flytt av containerhanteringen från Frihamnen i Värtan till Norvik ger upphov till en mängd samhällsekonomiska effekter som är av lokal, regional och nationell karaktär. Banverkets uppfattning är att projektets samhällsekonomiska effekter behöver studeras sammanhållet så att helheten fångas.

I en sådan kalkyl behöver byggkostnaden för den nya hamnen vägas mot de förändringar av transportkostnader och externa effekter (emissioner, trafikolyckor, infrastrukturslitage) som uppkommer när stora godsvolymer söker sig nya vägar. Sjötransporterna ökar och landtransporterna, på såväl väg som järnväg, minskar.

Banverket förväntar sig inte att en hamn i Norvik skall ge upphov till stora godsflöden på järnväg från Norvik till Mälardalen. En samhällsekonomisk bedömning har gjorts som visar vilka samhällsekonomiska nyttor som uppkommer ifall den nya hamnen i Norvik ges en spåranslutning så att vissa volymer kan gå på järnväg istället för på väg. Den studien visade att själva spåranslutningen kan bli lönsam ifall godstrafiken nöjer sig med att ha tillgång till spåren under persontrafikens lågtrafikperioder. Om godstågen även behöver ha tillträde till spåren under högtrafikperioderna krävs så stora kapacitetsinvesteringar att godstrafiken inte kan bära de uppkomna samhällskostnaderna.”

Med tanke på de utvidgningar i pendeltågstrafiken, som SL planerar för och som är mycket positiva för Nynäshamns invånare, uppstår en betydande risk för konflikter mellan godståg och pendeltåg. En sådan konflikt är utvidgning till 10-minuterstrafik och trafik på nätterna. En annan konflikt är när långa godståg passerar perronger med väntande resenärer i hög hastighet. Och givetvis risker förknippade med transporter av farligt gods.

Den bullersituation som kommer att uppstå längs järnvägssträckningen från Norvik in till Stockholm med 750 meter långa godståg, speciellt på nätterna har inte belysts. Det kommer att innebära allvarliga bullerstörningar för alla som bor längs med järnvägen och även för dem som bor flera kilometer från järnvägen.

Att inte ha järnvägskapacitet för godstrafiken till och från en containerhamn är inte hållbart utifrån ett miljöperspektiv, där det är av högsta prioritet att godset transporteras till och från hamnen på järnväg och inte på landsväg. Det är ytterligt tveksamt om någon operatör är beredd att låta godset ligga i hamnen eller på terminalen på väg till hamnen för att godstågen bara kan gå vissa begränsade tider på nätterna. Det är inte ekonomiskt hållbart. För att uppnå lönsamhet, är det en självklarhet att godset måste vidare så snart det har ankommit. Eller för att citera banverket:

”Ska godstrafiken på järnväg få bra förutsättningar för att utvecklas och bli konkurrenskraftiga i förhållande till godstrafik på väg så behöver godstågen kunna köra oavsett tid på dygnet. Då behövs en betydligt mer omfattande utbyggnad av det berörda järnvägstransportsystemet.”

Det är viktigt att understryka att en hamns läge inte kan bedömas enbart efter hur lättillgänglig hamnen är från havet. Ska det byggas en containerhamn, är det minst lika viktigt att bedöma vilka förutsättningar som finns för godset att ta sig till och från hamnen, dvs. den infrastruktur som behövs i form av vägar och järnväg och det är just detta som är en av Norviks allra svagaste punkter. Sorundanets samlade bedömning är att Norvik kostar mer än vad det smakar.

Sorundanets uppfattning är att Norvik är helt felplacerat i förhållande till riksvägnätet E4/E20 och de distributionscenter för Mellansverige som är slutdestination för den tunga containertrafiken. En fungerande vägförbindelse till riksvägnätet saknas. Samhället ska investera miljarder i väg 73 och väg 259, då måste samhället också ta ansvar för att dessa vägar utnyttjas effektivt. Den kortaste vägen är 225 och då hjälper det inte om väg 73 är en fyrfilig väg. Vi anser därför att väg 225 måste stängas av för tung genomfartstrafik. Att som i utlåtandet hänvisa till Vägverkets förslag om vissa trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder för väg 225 löser inte problemet. Ett antal förbättringar i enstaka korsningar ger marginell effekt. Sorundanet anser att väg 225 inte alls ska användas för tung genomfartstrafik från/till Norvik. Det är helt oacceptabelt att planera för att tung trafik från ostkustens framtida största hamn ska ledas in på långa, krokiga 70-vägar nära bebyggelse. Alla trafikanter på väg 225 vet att nuvarande långtradartrafik från Polen och Lettland redan i dagsläget dagligen orsakar incidenter på väg 225 och alldeles för många trafikolyckor har redan inträffat. I stället anser vi att en förutsättning för att Norvik över huvud taget ska kunna byggas är att den tunga trafiken till riksvägnätet kunna gå på mötesfria vägar med en acceptabel säkerhetsnivå.

Ur Nynäshamns kommuns perspektiv kommer Norvik inte att tillföra något positivt. Kommunen får inga inkomster från hamnen. Det är i stället Stockholms stad som får inkomsterna från Norvik, eftersom Stockholms hamn äger Norvik. Det finns ju all anledning att fråga sig varför en kommun köper mark i en annan kommun för att flytta sin verksamhet dit, om man nu vill ha en hamn. Det är ju uppenbarligen bättre att ha hamnen någon annanstans där den inte stör den egna kommunen, men ändå man ändå får inkomsterna från den. Det är därför lätt att förstå att Norvik inte medför någon förbättring av miljön i Nynäshamns kommun utan precis tvärtom. Det blir inte heller så stora förbättringar av miljön i Stockholms stad som har framförts som argument för Norvik. Den absolut största delen av fartygstrafiken, t.ex. Finlandsbåtarna blir kvar och en del av godstrafiken från Norvik kommer i alla fall att komma in till Stockholm innan den går vidare. Det torde inte ha undgått någon att Norvik innebär mycket stor miljöförstöring, buller och utsläpp i Norviksområdet och Nynäshamns tätort, samt att den tunga långtradartrafiken på väg 225 kommer att bli helt oacceptabel och synnerligen trafikfarlig. De stora bristerna beträffande infrastruktur till och från Norvik och avsaknaden av hållbara, positiva argument för

Nynäshamns kommun gör att Sorundanet opponerar sig mot beslutet att anta mark- och exploateringsavtalet och detaljplanen för Norvik.

Sorundanet

Lena Dafgård  
Fullmäktigeledamot