



Svea hovrätt
Miljööverdomstolen
Rotel 0612
Box 2290
103 17 STOCKHOLM

**Yttrande över Stockholm Hamn AB:s överklagande av
Nacka tingsrätt, miljödomstolens dom den 10 december
2009 angående anläggande och drift av hamn vid Norvik-
udden, Nynäshamns kommun**

Mål nr M 10319-09

YTTRANDE

Länsstyrelsen tillstyrker Stockholm Hamn AB:s överklagande av Nacka tingsrätt, miljödomstolens dom den 10 december 2009 i mål nr M 2190-07 angående anläggande och drift av hamn vid Norvikudden, Nynäshamns kommun och hemställer att Miljööverdomstolen upphäver domen och meddelar tillstånd till den planerade verksamheten.

MOTIVERING

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsens principiella inställning till anläggande av en hamn vid Norvikudden har den 30 mars 2010 utvecklats i en särskild skrivelse till miljööverdomstolen (*bilaga 1*). Länsstyrelsen återoppar härmed det som anförts i den skrivelsen. I det sammanhanget vill Länsstyrelsen framhålla att sedan denna inläga skrevs har regionplanen, RUF5 2010 (*bilaga 2*), den 11 maj 2010 antagits av landstingsfullmäktige inom Stockholms läns landsting. Vidare har regeringen tagit ställning till en ny nationell investeringsplan för infrastrukturen och Länsstyrelsen har fastställt Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2010-2021. Planen innehåller en mängd åtgärder direkt kopplade till Norvikudden. Besluten innebär ingen annan prioritering vad gäller investeringar som berör Norvik än den som Länsstyrelsen redovisat i bilagd skrivelse.

Det är av stort allmänt intresse att en växande Stockholmsregion i framtiden kan varuförsörjas på ett sätt som samtidigt tillgodoser miljöintressen. Enligt Länsstyrelsens bedömning uppfyller en lokalisering av ny hamnverksamhet till Norvik miljöbalkens lokaliseringsregler samt även i övrigt högt ställda miljökrav. Länsstyrelsen bedömer att det är helt realistiskt att basera regionens utveckling på utbyggnad av befintliga hamnar som varken har kapacitet att möta det växande behovet eller att ta emot större fartyg. Norviks hamn kommer, tillsammans med andra viktiga godsnoder i Sverige, att skapa förutsättningar för ett nationellt och



regionalt transportsystem som jämfört med befintligt system är miljövänligare, betydligt robustare samt har större tillgänglighet och flexibilitet.

Behovet av en hamn vid Norvikudden

Stockholmsregionen, med Sveriges största befolkningskoncentration, måste långsiktigt säkerställa sin internationella och nationella tillgänglighet för en hållbar varuförsörjning samt säkra konkurrenskraftiga förutsättningar för sitt näringsliv. Regionen växer kraftigt och har under de senaste 30 åren ökat med nästan 400 000 invånare. Enligt aktuella bedömningar i bl.a. RUFSS måste regionen till 2030 ha beredskap för ytterligare en halv miljon nya invånare. En utomordentligt viktig pusselbit i konsoliderandet av en växande regionen är att trygga varuförsörjningen för befolkningens egna behov, men också för företagens möjlighet att vara på framkant och kunna fortsätta att fungera som landets tillväxtmotor. Detta har regeringen uttryckt i det övergripande målet för svensk transportpolitik dvs. att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ska säkerställas för medborgare och näringsliv i hela landet.

Det regionala vägnätet i Stockholmsområdet är överbelastat. Miljöstörande vägtransporter bör därför minska såväl nationellt som regionalt till förmån för miljövänligare sjötransporter i nära anslutning till konsumenterna. För leverantörer av gods är idag sjöfarten den överlägset bästa transportvägen givet att hamn- och terminallogistiken fungerar vid övergång från sjöfart till landtransport. Detta yttrar sig bl. a. i form av trafik med större fartyg och med ökad lastkapacitet. Större fartyg genererar färre transporter vilket är positivt för miljön och effektivt för den som vill transportera varor. Samtidigt kräver större fartyg bättre manövringsförutsättningar i fråga om bl.a. djupgående samt kortare och bredare farleder.

Inseglingen till Stockholms befintliga hamn går genom en unik skärgård med mycket höga natur- och kulturvärden. Hamnen har ett centralt läge i innerstaden och förutsätter i dagsläget landtransporter från hamnen på redan överbelastade gator och vägar genom en tät stadsmiljö. Södertälje hamn har ett motsvarande läge långt från huvudfarleden med inlopp genom ett trångt sund. Utbyggnadsmöjligheterna är begränsade. Övriga hamnar i regionen ligger ännu längre ifrån konsumenterna och leder därför till ökade landtransporter.

Avgränsningen av ansökan

För att söka tillstånd till vattenverksamhet erfordras rådighet. Miljödomstolen har i domen konstaterat att sökanden har en sådan erforderlig rådighet. Vattenrättslig rådighet krävs bara för den plats där vattenverksamheten ska bedrivas (jfr Högsta domstolens dom den 7 december 2001 i mål T 3084-00). När det gäller tillstånd till miljöfarlig verksamhet ställs inte något krav på rådighet över det område där den miljöfarliga verksamheten eller ett följdföretag ska bedrivas. Genom en tillståndsdom avgörs inte heller frågor om äganderätten till de mark- och vattenområden som ska tas i anspråk för verksamheten (jfr prop. 1997/98:45, del. 2, s. 252).



När det gäller avgränsningen av hamnens verksamhetsområde för den miljöfarliga verksamheten kan det diskuteras var gränsen för verksamhetsområdet ska dras, men det väsentliga måste vara att miljökonsekvenserna av fartygsdriften inom "vändbassängen" innefattas i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen konstaterar att det inte har ifrågasatts att miljökonsekvenserna i den delen skulle vara tillräckligt utförligt beskrivna. För det fall att "vändbassängen" skulle anses innefattas i verksamhetsområdet kommer redovisningen att utgöra en beskrivning av miljökonsekvenserna inom en del av hamnens verksamhetsområde. För det fall att "vändbassängen" inte innefattas i verksamhetsområdet kommer redovisningen att utgöra en beskrivning av miljökonsekvenserna inom ett följdföretag till den planerade hamnverksamheten (16 kap. 7 § miljöbalken).

Länsstyrelsen konstaterar att bolaget har ansökt om tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet inom fastigheten Kalvö 1:25 i Nynäshamns kommun. I Naturvårdsverkets handbok (2003:7) för bl.a. prövning av hamnverksamhet har i fråga om verksamhetens avgränsning uppgetts att hamnbolaget har en relativt stor frihet att i egenskap av sökande avgränsa ansökan geografiskt och verksamhetsmässigt. Vidare kan Länsstyrelsen konstatera att det, enligt den redogörelse för samrådet enligt 6 kap. miljöbalken som bifogats ansökan, inte framkommit några synpunkter på att ansökan om tillstånd till den planerade hamnverksamheten begränsats till fastigheten Kalvö 1:25.

Mot bakgrund av det som anförts ovan bedömer Länsstyrelsen att tillstånd enligt miljöbalken kan meddelas till den planerade hamnverksamheten inom fastigheten Kalvö 1:25 i enlighet med bolagets ansökan dvs. inklusive kajlägena 8 och 9. Oberoende av om fastigheten Himmelsö 1:8 anses ingå i hamnens verksamhetsområde eller betraktas som följdföretag är, enligt Länsstyrelsens bedömning, miljöstörningarna inte sådana att hamnverksamheten av den anledningen inte skulle vara tillåtlig enligt miljöbalken.

Valet av plats

Länsstyrelsen bedömer, i likhet med bolaget, att det inte är möjligt att inom ett rimligt avstånd från Stockholmsområdet hitta andra platser som är jämförbara med eller mer lämpliga för anläggande av en ny hamn än Norvikudden. Ytterligare utredning av nya, alternativa platser kan därför inte anses tillföra något nytt i ärendet. Länsstyrelsen bedömer att Norvikudden uppfyller 2 kap. 6 § miljöbalken i fråga om en lämplig plats för anläggande av en ny hamn. Som stöd för denna inställning anför Länsstyrelsen följande.

Norvikudden har med hänsyn till de mycket goda naturgivna förutsättningarna i området sedan 1970-talet pekats ut som riksintresse för en framtida djuphamn. Stora delar av Norvikudden har, p.g.a. tidigare planerad industri- och hamnverksamhet på 1970- och 80-talen, fyllts ut med stora mängder sprängstensmassor. Påverkan på naturvärdena och det rörliga friluftslivet måste därför anses vara begränsad. Norvikudden ligger inom ett område som sedan länge är exploaterat för miljöfarliga verksamheter såsom hamnverksamhet, raffinaderi, terminal för



flytande gas och energianläggning. Dessa anläggningar har prövats enligt miljöbalken och berörda bolag har fått tillstånd att anlägga och driva verksamheterna inom detta kustområde. Vidare ligger Norvikudden i anslutning till Nynäshamns tätort. Enligt 4 kap 1 § andra stycket miljöbalken utgör de särskilda hushållningsbestämmelserna i 4 kap. inte hinder för bl.a. utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. Mot den bakgrunden anser Länsstyrelsen att det inte föreligger hinder enligt 4 kap. miljöbalken mot den planerade hamnverksamheten. Eftersom även övriga delar av kusten i regionen ingår i det område som enligt 4 kap. miljöbalken pekats ut som riksintresse bedömer Länsstyrelsen att det inte är realistiskt att redovisa alternativa platser som, i likhet med Norvikudden, uppfyller kraven på en ny hamn samtidigt som riksintresset inte påtagligt skadas. Lokaliseringen vid Norvikudden berör inte heller Natura 2000-områden eller andra särskilt skyddade områden. Vidare anses avstånden till närmaste boende vara betryggande.

Länsstyrelsen konstaterar att bolagets redovisning av alternativa lokaliseringar omfattar lokalisering av den planerade container- och ro-ro-hantering till befintliga hamnar. Av denna redovisning framgår bl.a. att Södertälje hamn är den enda hamn som, jämfört med Norvikudden, har kortare landtransporter till godsets avnämare. I den överklagade domen har miljödomstolen särskilt pekat ut Södertälje hamn som ett alternativ som bör utredas närmare. Av bolagets redovisning framgår att den hamnen har en lång inseglingsled och ett mindre vattendjup än den planerade hamnen vid Norvikudden kommer att få. Vidare kan Länsstyrelsen konstatera att den planerade hamnen kommer att kunna ta emot fartyg som är 250 m långa och har ett djupgående av 14 m. Enligt Sjöfartsverket medger farleden in till Södertälje hamn i dagsljus och vid god sikt fartyg som är högst 200 m långa och har ett djupgående av 9 m. I mörker och vid väsentligt nedsatt sikt är dock fartyglängden begränsad till högst 160 m. Vidare kan Länsstyrelsen konstatera att det vid Miljöprövningsdelegationens prövning av ansökan om tillstånd till verksamheten i Sydhamnen i Södertälje framkom att fartygstrafiken till hamnen medför allvarliga skador längs farleden. Förutsättningarna för att ta emot större fartyg än idag bedöms därför inte vara goda. Länsstyrelsen anser därför att någon ytterligare utredning av den hamnen inte kan anses vara meningsfull.

Länsstyrelsen anser att bolaget tillräckligt har redovisat alternativa lokaliseringar av den planerade container- och rorohantering. Av denna redovisning framgår bl.a. att en lokalisering till Norvikudden är lämplig med hänsyn till 2 kap 6 § miljöbalken. Mot den bakgrunden anser Länsstyrelsen, i likhet med bolaget, att det inte finns skäl att ytterligare utreda andra lokalisering av ny hamnverksamhet.

Samhällsekonomisk analys

Enligt 11 kap. 6 § miljöbalken får en vattenverksamhet bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Länsstyrelsen konstaterar att en samhällsekonomisk analys av den aktuella vattenverksamheten är svår att genomföra eftersom kostna-



derna ligger i vattenverksamheten medan värdet ligger i den miljöfarliga verksamheten som därefter ska bedrivas. Vidare är det svårt att jämföra kostnader och skador av åtgärder som i huvudsak uppkommer vid anläggandet med intäkter och nytta som blir bestående under mycket lång tid. Länsstyrelsen anser att den uppskattning som bolaget har gjort i ansökningshandlingarna är tillfyllest. Med den komplettering som bolaget nu lämnat anser Länsstyrelsen att det inte kan råda något tvivel om att bolaget har uppfyllt bestämmelserna i 11 kap. 6 § och visat att vattenverksamheten är samhällsekonomiskt lönsam.

Beslut om detta yttrande har fattats av landshövding Per Unckel. I den slutliga handläggningen av ärendet har även deltagit miljödirektören Lars Nyberg, förvaltningsdirektören Åsa Ryding, tillväxtdirektören Annika Rosing och t.f. länsöverdirektören Rutger Öijerholm.

Per Unckel

Rutger Öijerholm

Bilagor

Bilaga 1: Länsstyrelsens skrivelse den 30 mars 2010

Bilaga 2: Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010