



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

Länsstyrelsen i Stockholms län

2009-10-21

Box 22067

104 22 STOCKHOLM

ÖVERKLAGAN

**Överklagan hos Miljödomstolen av Miljöprövningsdelegationens inom Länsstyrelsen i Stockholms län beslut 2009-02-22 avseende tillstånd till bergtäktverksamhet på fastigheten Torp 14:1 i Nynäshamns kommun (Länsstyrelsens beteckning 5511-2005-55115, 0192-40-045)**

Sorundanet anser att ovanstående beslut ska ändras på följande sätt:

- Miljökonsekvensbeskrivningen ska *inte* godkännas.
- Tillstånd ska *inte* ges att bedriva täktverksamhet och krossning av bergmaterial.

Vi anser att ovanstående beslut är felaktigt av följande anledningar:

1. Det är svårt, för att inte säga omöjligt att överblicka behovet av en bergtäkt, eftersom det saknas en bergtäktsplan i Nynäshamns kommun. Vi anser därför att det behövs både en bergtäktsplan samt en allmän plan för hushållning av berg- och schaktmassor, innan beslut om bergtäkt på fastigheten Torp 14:1 kan fattas. Det finns också flera oklarheter beträffande ytterligare verksamheter som mycket väl kan täcka behovet av bergguttag. Några exempel på sådana verksamheter är borttagandet av befintliga berg i Norviksområdet utanför Nynäshamn, ansökan från Wik-Inn att bedriva bergtäktsverksamhet, Musköbasen m.m. I den här typen av ärenden ska de störningar för omgivningen och det ingrepp i miljön samt den påverkan av miljön som denna täktverksamhet medför vägas mot det behov som finns av berg. För att kunna göra denna avvägning och ha ett bra beslutsunderlag, måste därför bergtäktsplan och allmän plan för hushållning av berg- och schaktmassor finnas.
2. Generellt sett, förorsakar verksamheten vid en bergtäkt betydande störning för kringboende. Dessa störningar består av bl.a. buller, dels från verksamheten, dels från transporterna till och från täkten. Andra exempel på störningar är damm och vibrationer och starka ljud från sprängningar. Förslaget om täktverksamheten innebär att en ny bergtäkt etableras i ett oexploaterat natur- och skogsområde med jordbruksverksamhet, som dessutom innehåller kulturhistoriska värden. Det är ett betydande antal människor, som idag besöker området för att utöva olika typer av aktiviteter som t.ex. promenader, bär- och svampplockning, cykling, orientering och ridning. Om ett tillstånd till täktverksamheten ges, innebär det också att rekreativsvärdet skulle fördäras både för närboende och för alla de människor som idag uppsöker området för olika typer av rörligt friluftsliv och avkoppling. Det faktum att endast en mindre del av området blir avspärrat, har endast ringa betydelse, eftersom bullret från verksamheten kommer att pågå så lång tid som mellan kl. 06.00 och 18.00 på vardagar. Det blir inte många timmar kvar på dygnet, särskilt inte i dagsljus, som man kan utnyttja området för

rekreation utan att bli störd av det buller som verksamheten innebär. Detta innebär en mycket negativ inskränkning i det rörliga friluftslivet i området.

- De miljökonsekvenser, som trafiken till/från en täkt ger upphov till, är bland de mest betydelsefulla faktorer att ta hänsyn till vid ett yttrande över bergtäktverksamhet. Det är därför av största vikt att **hela** transportsträckan till och från täkten bedöms i förhållande till MKB:n, vilket inte har skett i det här fallet. Enbart konsekvenser för väg 540 har belysts och åtgärder som måste vidtas på denna sträcka har beskrivits, men väg 540 är bara en del av transportsträckan. Eftersom lastbilarna måste åka på andra vägar före och efter väg 540, har inte transportererna belysts tillräckligt och de beskrivningar som finns överensstämmer inte heller med verkligheten. Miljöprövningsdelegationen har t.ex. skrivit i punkt 13: ”Genomfartstrafik med materialtransporter mellan täktområdet och Ösmo får inte förekomma.” (sid. 3). Det står dock ingenting tvingande beträffande att lastbilarna inte får åka den vägen utan last.

Enligt handlingarna står det följande: ”Bolaget kommer att se till att transportererna endast går norrut mot Sunnerby.”(sid. 7). Det står dock ingenting om vilken väg som det sedan är meningen att transportererna ska gå. Inte heller i Vägverkets skrivelse, har man tagit med övriga transportsträckor i bedömningen. Det enda man skriver är att ”... Vägverket anser vidare att det är olämpligt med ytterligare tung trafik mot Ösmo och anser att trafiken bör gå genom Sorunda. Hur det ska kunna säkerställas är oklart.” (sid. 9). Det är anmärkningsvärt att Vägverket inte yttrar sig mer specifikt än så, eftersom det finns olika alternativ och inget av dem är lämpligt ur trafiksäkerhets- buller- och miljösynpunkt. Eftersom det redan idag finns två grusgropar med ca 5 kilometers avstånd, Sunnerby och Trollsta, är Sorundavägen redan ytterst hårt belastad med tunga grusbilar som åker i skytteltrafik på denna väg och som passerar tre skolor och en förskola. Det är också många personer som redan idag berörs av de störningar som denna trafik orsakar, eftersom det bor ca 3.000 invånare i denna del av Sorunda.

Om den tänkta transportsträckan är att lastbilarna ska åka mot genom Sunnerby och mot Spångbro, för vidare färd ut på väg 225, är det viktigt att vara medveten om att transportererna då passerar två skolor och en förskola och att detta innebär stora risker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Väg 225, som är en smal, krokig och backig väg, är redan idag hårt belastad och mycket olycksdrabbad, vilket fr.a. beror på långa karavaner av långträdare och lastbilar som kör väg 225 till och från färjorna i Nynäshamn för att sedan ansluta till E4:an i Södertälje. Eftersom den vägen är flera mil kortare än väg 73, om man ska till E4:an, är detta den vanligaste transportvägen till och från Nynäshamn. Väg 225 saknar helt gång- och cykelbanor och är klassad som helt olämplig för gång- och cykeltrafikanter av Vägverket. Trots detta måste många barn använda väg 225 för att komma till bussar och skolskjutsar. För särskild information, beträffande väg 225, se Sorundanets förslag till förbättringar ur trafiksäkerhetssynpunkt från 2006, (bilaga 1)<sup>1</sup>.

Ett annat alternativ för transportsträcka skulle vara att ansluta till väg 225 från Sorundavägen via Fullbro. Den vägen är dock också krokig och inte heller särskilt lämplig för ytterligare belastning av tung trafik, men det är förmodligen det minst dåliga alternativet. Utfarten vid Fullbro till väg 225 är dock fortfarande lika farlig som beskrivs ovan, (se bilaga 1).

Om det i stället är meningen att transportererna ska gå norrut mot Grödbby och via Segersängsvägen, väg 546, för att sedan ansluta till väg 73, är det oerhört viktigt att påpeka att denna väg är synnerligen olämplig för tunga transporter. Dels finns det inte någon gång- och

<sup>1</sup> Sedan förslaget lades fram för Vägverkets regiondirektör med medarbetare den 13 mars 2006, har vissa åtgärder vidtagits, som t.ex. att några fartkameror har satts upp, t.ex. vid Spångbro, Berga och Sorunda Ridskola.

cykelväg genom Grödbby, dels finns det heller inte utrymme för att bygga en sådan. Trots detta är det många barn som går och cyklar längs Segersängsvägen på vägen till och från skolan och busshållplatserna. För att komma ut på väg 73 från Sorundavägen, måste man passera en lågstadieskola och fritidshem i Fagervik samt en förskola i Segersängs by. Vägverket beräknar dessutom en trafikökning på Segersängsvägen med 580 %, dvs. totalt 2.040 fordon/dygn i samband med att det nya bostadsområdet Segersängs by färdigställs.

Sedan väg 73 blev fyrfilig väg i september 2009, har ytterligare en avsevärd trafikökning på Segersängsvägen genom Grödbby kunnat noteras. Sorundanet är mycket oroade över trafiksituationen på Segersängsvägen och interPELLerade därför i Nynäshamns kommunfullmäktige under våren 2009 (bilaga 2), om problemen med trafiksäkerheten och de ökande trafikmängderna på Segersängsvägen. Att trafikökningen på Segersängsvägen blir betydande nu när den nya väg 73 är färdig är helt naturligt med tanke på att det inte finns några fler påfarter från Sorunda. Detta innebär att alla från Ottersta, Spångbro, Sunnerby, Grödbby, Trollsta och även de flesta från norra Sorunda, som t.ex. Hemfosa och Västerby kommer att åka Segersängsvägen genom Grödbby för att ansluta till väg 73 och detsamma gäller för många varutransporter inom området. Segersängsvägen är mycket smal och krokig och på vissa avsnitt genom Segersängs by, kan knappt två personbilar mötas. På Segersängsvägen går det en buss mellan Grödbby och pendeltågsstationen Segersäng. Segersängsvägen är också den enda vägen till pendeltågsstationen, vilket utgör en ökad risk för olyckor, när det är stressigt på morgonen och man är angelägen att hinna med pendeltågen, som inte går så ofta.

4. Det är också viktigt att belysa att väg 540 är den enda något så när trafiksäkra väg som finns idag för gång- och cykeltrafikanter mellan Sunnerby och Ösmo. Om denna väg blir trafikerad av tunga stenbilar var 5:e-10:e minut, kommer det inte längre vara möjligt att gå och cykla på denna väg på ett trafiksäkert sätt, särskilt inte för barnen, vilket starkt kommer att inskränka deras rörelsefrihet. Därför måste säkerheten för alla på väg 540 tillgodoses, om tillstånd till bergtäkt beviljas. För att olyckor ska kunna förebyggas och säkerheten garanteras, måste det byggas en avskiljd gång- och cykelbana mellan tåkten och Sunnerby. Denna gång- och cykelbana måste också snöröjas på vintern och måste i så fall vara klar innan tåktens verksamhet startar. En förutsättning för att det är tillräckligt med en avskiljd gång- och cykelbana mellan tåkten och Sunnerby, är att det finns tvingande regler för att transporterna inte går genom Väggarö. Annars måste den avskiljda gång- och cykelbanan fortsätta till Ösmo.

Sorundanet hänvisar i övrigt till överklagan från Naturskyddsföreningen och instämmer till fullo i Naturskyddsföreningens skrivelse.

Avslutningsvis yrkar vi att Miljödomstolen varken medger verkställighetsförordnande eller igångsättningsmedgivande för bergtåkten, då dessa skulle innebära stora, irreparabla ingrepp i ett värdefullt naturlandskap och en i hög grad försämrade miljö för hela det område som berörs av såväl bergtåkten som transporterna till och från, liksom närboende, besökare och andra berörda utmed transportvägarna.

För Sorundanet

Lena Dafgård

**Postadress: NORRA SORUNDA**  
**Mobil: 0708-92 17 50**