

Stockholm 2007-06-29

Till
Miljödomstolen
Nacka Tingsrätt
Box 1104
131 26 Nacka Strand

**Naturskyddsföreningens i Stockholms län yttrande angående mål M 2190-07,
Stockholms Hamn AB tillståndsansökan om att enligt miljöbalken inom Nynäshamn
Kalvö 1:25 (Norvikudden) m.fl anlägga och bedriva vatten- och hamnverksamhet**

Yttrandet har tagits fram i samråd med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser bland annat att

1. Inget igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnande får meddelas med tanke på de höga naturvärden som skulle drabbas redan i och med anläggningsskedet.
2. Tillståndsansökan bör skickas till regeringen för en samlad tillåtlighetsprövning.
3. Resultat från pågående utredningar om en hamnstrategi för Sverige samt om kombiterminaler bör beaktas vid bedömning av lokalisering, omfattning och utformning av sökt vatten- och hamnverksamhet.
4. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med diverse redovisningar, bl.a. av miljöeffekter av alternativa lokaliseringar för verksamheten.
5. Tipping av muddermassorna får inte ske i vatten, utan en utredning av hantering på land måste tas fram.

Yrkanden

I väntan på lagakraftvunnet beslut yrkar Naturskyddsföreningen i Stockholms län (Naturskyddsföreningen) att varken igångsättningsmedgivande eller verkställighetsförordnande meddelas i deldom eller på annat sätt. Detta med tanke på den tilltänkta exploateringens avsevärda storlek och de höga naturvärden som skulle drabbas redan i och med anläggningsskedet.

Naturskyddsföreningen yrkar vidare att tillståndsansökan skickas till regeringen för en samlad tillåtlighetsprövning.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 - 31 38

Naturskyddsföreningen yrkar slutligen

- att Miljödomstolen ålägger Stockholms Hamn AB att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen på ett sätt som tar hänsyn till de synpunkter vi anför nedan, exempelvis med en redovisning av miljöeffekter av alternativa lokaliseringar för verksamheten,
- att inget tillstånd ges för tippning av muddermassorna i vatten,
- att bland villkoren ska tilläggas el-anslutning för fartyg vid kaj, som ska installeras vid samtliga kajer,
- att Stockholms Hamn AB ska redovisa hur hamnen kan anläggas på ett sätt som gör att nyckelbiotopen Norvikholmen kan bevaras,
- att Stockholms hamn AB ska upprätta en handlingsplan för hantering av barlastvatten från fartyg,

Övergripande synpunkter

Naturskyddsföreningen vill understryka att Stockholm Hamn AB:s ansökan handlar om att få bygga en helt ny hamn. Ansökan hävdar dock att det rör sig om en utbyggnad av Nynäshamns hamn, men av figur 3 i MKB framgår att Norvik ligger ca 2 km norr om gränsen för det befintliga hamnområdet.

Vidare anser vi att den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som Stockholm Hamn AB bifogar sin tillståndsansökan alldeles för översiktligt beskriver vilka miljöeffekter en hantering av de förväntade godsflödena av andra hamnar i regionen eller i Sverige kunde få. Detta främst med hänvisning till att man inte äger mark på alternativa platser och att det skulle vara för kostsamt att upprätta en MKB för alla lokaliseringalternativ.

Naturskyddsföreningen menar dels, att man utförligare borde redovisa vilka miljöeffekter transporter mellan olika start-/slutpunkter i Sverige och olika hamnlägen skulle ha och dels, att Stockholms Hamns AB brister i att pröva den bästa lokaliseringen utifrån ett helhetsperspektiv tydligt visar nödvändigheten att låta någon annan samhällsaktör sköta hamnplaneringen.

Nya eller utbyggnad av befintliga hamnar i Sverige borde prövas med hjälp av strategiska miljöbedömningar. Ett EU-direktiv som antogs 2001 kräver att strategiska miljöbedömningar tillämpas på planer och program vilket i detta fall innebär att nationella eller åtminstone regionala hamnplaner behöver upprättas, på samma sätt som man tar fram järnvägs- och vägplaner.

Som ett första steg i ovanbeskrivna riktning kan den statliga hamnstrategiutredningen ses (SOU N 2006:09) som förväntas bli klar i oktober 2007. Samtidigt pågår ett uppdrag om kombiterminaler till Banverket som också ska presenteras i höst. Resultaten bör beaktas vid bedömning av lokalisering, omfattning och utformning av sökt vatten- och hamnverksamhet.

I avsaknaden av en nationell hamnplan och därmed möjligheten till en strategisk miljöbedömning yrkar vi vidare att detta ärende skickas till regeringen för en samlad tillåtlighetsprövning. Då kan en övergripande prövning av den planerade verksamhetens miljöeffekter ske som tar hänsyn till lokala, regionala och nationella mål och förhållanden.

Lokalisering

Alternativa lokaliseringar

Det är bra att Stockholms Hamn AB redovisar sin bedömning av möjligheten till alternativ lokalisering av roro- respektive containerhamnen var för sig. Som vi påpekat i våra tidigare yttranden visar det gods som transporteras med roro- respektive containertrafiken olika transportmönster. Tyvärr är dock utredningen av miljökonsekvenserna för de olika alternativen alldeles för översiktlig. Vi vill anföra följande:

I förarbetena till Miljöbalken (Prop 1997/98:45 s. 291) nämns det att beträffande kommunikationer kan det bli fråga om ”en utbyggd järnväg istället för en flygplats”. Här uttalas även att ”miljökonsekvenserna skall vara så utredda att det, om övriga relevanta förutsättningar föreligger, skall vara möjligt för den tillståndsprövande myndigheten att vid behandling av en ansökan ge tillstånd även till en annan verksamhet eller anläggning än den en ansökan i första hand gäller. /-/ Särskilt beträffande projekt som sker i det allmännas intresse och som kan ha stor påverkan på miljön eller människors levnadsförhållanden måste sökanden vara beredd att acceptera alternativa lösningar och bör vara beredd att medverka till sådana lösningar.”

Naturskyddsföreningen kan inte se att den slutliga MKB:n lever upp till dessa krav. Vi anser bl.a. att man gör en missbedömning när det gäller vad roro-godset har för start- och slutpunkter. MKB:n har genomgående utgångspunkten att gods som skulle hanteras i Norvik har Stockholmsregionen som dominerande start- och målpunkt. Följaktligen nämns närheten till konsumenterna i Stockholmsregionen som en fördel vid lokalisering av roro-hamnen vid Norvik. En studie som finns i MKB:ns källförteckning¹ visar dock att mål- och upptagningsområden för rutterna Ventspils resp. Riga – Nynäshamn sträcker sig hela vägen till Norge och i stor omfattning också till områdena söder om linjen Stockholm-Oslo. Rutten Gdansk-Nynäshamn har ett mål- och upptagningsområde som ligger norr om linjen Stockholm-Oslo. Vi menar att rapporten visar tydligt att det finns andra hamnar i Sverige som ligger söder om Norvik eller norr om Stockholm som med fördel kunde ta emot den roro-trafik som kommer österifrån, både idag och i framtiden. Norvik kan inte anses vara en lyckad lokalisering för roro-transporter till Sverige, effekten kommer bl.a. att bli många tunga transporter via väg 225 för att komma västerut. Det här bekräftas av trafikmätningar som indikerar att en stor del av de roro-transporter som redan idag hanteras av Nynäshamns hamn tar väg 225.² Långväga transporter till/från mål-/slutpunkter utanför Stockholmsregionen, som Norge, Norrland m.fl., borde gå på järnväg, men ovannämnda studie konstaterar också att enbart en ytterst begränsad del (2-3%) av roro-trafiken kan förväntas gå vidare på spår.

Dessa uppgifter borde också redovisas i MKB:n för att ge Miljödomstolen relevant underlag för prövning av ärendet.

Hamnen har eventuellt viss potential att minska transportarbetet när det gäller containrar genom överföring av landtransporter med lastbil till fartyg så att godset tillryggalägger en större del av transportsträckan på energieffektivare fartyg. Hamnen riskerar dock att öka transportarbetet när det gäller roro-gods då en stor del av godset har mål långt utanför regionen (Norge, Norrland, södra Sverige). Vi menar att Stockholms Hamn AB inte har lyckats visa att en hamn vid Norvik skulle minska de samlade klimatpåverkande utsläppen från det berörda transportarbetet. På s. 95 i MKB:n kan man som bekräftelse läsa hamnbolagets bedömning att ”etableringen av Norvikudden leder till att landtransporter av containrar till Stockholmsregionen från hamnar i andra delar av landet blir mindre än vad som

¹ Potentiella roro-volymer via Nynäshamn/Norvikudde, BMT mars 2006

² Sorunda.net 2007: <http://www24.aname.net/~sorunda/sorundanet/SorundaNetPressrelease-2007-03-19b.pdf>.

hade blivit fallet utan Norvikudden". Detta (kortare landtransporter) gäller alltså inte roro-
trafiken som hanteras via en hamn vid Norvikudden.

Vägtransporter

Analysen av det transportarbete som en hamn vid Norvik har, har även andra brister förutom de som anförts ovan. Väg 225 mellan Ösmo och Södertälje nämns som en av vägarna där vägtransporter till/från hamnen kommer att ske, närmare bestämt antas 20 procent av den tunga trafiken till och från hamnen gå via väg 225. MKB:n antar dock att en begränsning mot tung trafik på väg 225 införs när Södertörnsleden antas vara färdigbyggd. Analysen i MKB:n bygger därmed på antagandet att ingen tung trafik till och från Norvik sker på väg 225 efter år 2015. En begränsning mot tung trafik på väg 225 är i och för sig motiverad med tanke på att denna väg har så låg standard att den är fullständigt olämplig för tunga lastbilstransporter.³ Antagandet saknar dock helt grund. Vägverket har påpekat att man inte har fattat något beslut om någon begränsning och ser det som "mycket osäkert" att en begränsning kan införas.⁴ Länsstyrelsen i Stockholms län ifrågasätter också på vilka grunder bedömningen om införandet av en begränsning mot tung trafik har gjorts.⁵ I sitt yttrande 2007-06-05 till Miljöödomstolen menar Länsstyrelsen i Stockholms län dessutom att hamnverksamheten kommer att "aktualisera behov av åtgärder på väg 225 tidigare än vad som annars varit fallet".⁶ Om sådana åtgärder vidtas, dvs. att vägen rustas upp/byggs ut, blir det skattebetalarna som får stå för kostnaden. Risken finns också att en ny motorled över Himmerfjärden ("E4-syd") väljs som alternativ med ännu högre kostnader för skattebetalarna och med stora intrång i naturen till följd. En sådan följdexploatering utreds inte i MKB:n och än mindre effekterna av den, trots att "E4-syd" tidigare har setts som en förutsättning för en storhamn vid Norvik.⁷ Återigen visar sig här behovet av en prövning av ärendet som inkluderar effekter (godsflöden) på regional nivå.

Som vi har visat ovan är det vidare troligt att en betydligt större andel av godset än 20 procent har start och mål utanför Stockholmsregionen, åtminstone när det gäller roro-gods. Naturskyddsföreningen konstaterar därför att analysen avseende vägtransportarbetet är oacceptabel som beslutsunderlag.

Även miljöriskanalysen av transporter av farligt gods på väg (ingår i MKB:ns bilaga "Utredning miljöriskanalys transporter") bygger på dessa orimliga utgångspunkter, men har även ytterligare brister. Vi har följande huvudsakliga synpunkter och hänvisar även till den kritik mot miljöriskanalysen som Länsstyrelsen i Stockholms län och Södertörns Brandförsvarsförbund har riktat mot analysen.^{6,8}

³ Nynäshamns ena kommunalråd Leif Stenquist har träffande beskrivit vägens standard som "en gammal bondväg som är gjord för häst och vagn" (citatur ur Nynäshamns Posten, 2006-10-06).

⁴ Vägverket Region Stockholms yttrande 2007-03-28 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

⁵ Länsstyrelsens yttrande 2007-05-18 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

⁶ Länsstyrelsens yttrande 2007-06-05 till Miljöödomstolen vid Nacka tingsrätt angående Stockholm Hamn AB:s ansökan om tillstånd till verksamhet vid Norvikudden i Nynäshamns kommun.

⁷ Se t.ex. Fördjupad översiktsplan för Nynäshamns tätort. Nynäshamns kommun, 2004.

⁸ Södertörns Brandförsvarsförbunds yttrande 2007-03-24 till Nynäshamns kommun angående förslag till detaljplan för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde.

- Analysens kriterium för en "betydande" ökning av antalet transporter är att ökningen blir större än 100 procent. Vi menar att det krävs en mindre ökning än en fördubbling för att den ska vara "betydande" och föreslår att analysen görs om med +20% som kriterium för "betydande" ökning. Som jämförelse kan nämnas att inom ramen för en utvärdering av trängselskatteförsöket i Stockholm ansågs en trafikökning på omkring 20% på Södra Länken vara "betydande".⁹
- Vid bedömningen av vad som är en acceptabel samhällsrisk utgår analysen från ett förslag i Göteborgs kommuns översiktsplan till riskacceptansnivåer för transporter för farligt gods i Göteborg. Detta innebär genomgående en större riskacceptans jämfört med den gräns för acceptabel risk som föreslås av Räddningsverket, se figur 2 i miljöriskanalysen. Vi menar att inget starkt skäl har redovisats för att välja en hög riskacceptans i det här fallet. Istället bör de berörda invånarnas inställning till risk undersökas och ligga till grund för riskacceptansnivåer. I nödfall skulle Räddningsverkets förslag, eller de rekommendationer som Länsstyrelsen i Stockholms län har gett ut, kunna användas, åtminstone som en komplettering till den nuvarande analysen.
- När det gäller bedömningen av vad som är en acceptabel miljörisk konstaterar analysen att det är okänt vad som är acceptabel risk ur miljösynpunkt (s. 44). Analysen arbetar därför med egna förslag på vad som är gränser för acceptabel risk och på hur olika miljökonsekvenser vid olycka med transporter av farligt gods kan klassificeras. Utifrån dessa förslag drar man slutsatsen att miljörisken är acceptabel på samtliga transportsträckor. Vi menar att de här förslagen i alltför stor utsträckning vilar på godtycke för att det ska vara möjligt att dra slutsatser om vad som är en "acceptabel" miljörisk. Dessutom baserar den sig på starka antaganden såsom att räddningsinsatser förutsätts vara så snabba och lyckade att spridningen av farliga ämnen begränsas till utsläppsområdet (s. 50). Denna del av analysen bör göras om helt. Klassningen av miljökonsekvenser bör då göras i samråd med oberoende expertis och de berörda invånarnas inställning till risk bör undersökas och ligga till grund för riskacceptansnivåer.
- Vid beräkning av sannolikheter för trafikolyckor på väg med farligt gods utgår analysen från att det under perioden 2000 till 2005 inträffade två olyckor med tunga fordon på väg 225 (s. 60). Tidningsnotiser samt egna upplevelser och observationer tyder på att detta måste vara en avsevärd underdrift som beror på en snäv definition av vad en "olycka" är. Enbart under de två senaste åren har det förekommit ett flertal incidenter där lastbilar och långtradare har hamnat i diken på vägen 225.

Järnvägsanslutning

Hamnbolaget bedömer i MKB:n att spårkapaciteten kommer att motsvara det som erfordras för godstransporter till/från hamnen. Anledningen är dock enligt vår uppfattning inte att beslut har fattats om att satsa på en rejäl uppgradering, utan att det bedömts som om enbart en mycket liten del av godstransporterna förväntas gå på tåg. För roro-delen är bedömningen enligt ovannämnda rapport (se fotnot 1) från BMT Transport Solutions GmbH att ca 2-4 procent av godset kommer att vidaretransporteras på spår. Containertrafikens andel verkar ligga på ca 10 procent av de totala godsmängderna. Detta kan jämföras med Göteborgs hamn,

⁹ RTK, 2006. Trängselavgifter i Stockholm – lägesrapport 4. Regionplane- och trafikkontoret vid Stockholms läns landsting, december 2006.

där drygt 30 procent av containergodset går på spår. Naturskyddsföreningen måste därför igen påpeka att det tyvärr inte finns några uppgifter i redovisningen av miljöpåverkan vid val av alternativa lokaliseringar vilka alternativ som skulle medföra en större eller lägre andel järnvägstransporter än en hamn vid Norvik.

Har containergodset mål i Stockholmsregionen kan det vara acceptabelt med en så pass låg andel järnvägstransporter. Däremot måste vi återigen påpeka att en stor del av roro-godset har mål i norra och södra Sverige och även i Norge, och transportererna från/till sådana långväga mål bör ske med järnväg. Förutsättningarna för att öka andelen järnvägstransporter från en hamn vid Norvik måste därför redovisas bättre.

Alternativ utformning

Som framgår av vad vi skriver ovan anser vi inte att en roro-hamn med långväga landtransporter till följd ska etableras vid Norvikudden. Vi vill föreslå att Miljödomstolen ålägger hamnen att ta fram ett förslag på en containerhamn, som genom de mindre ytor som skulle behövas samtidigt kunde betyda att värdefulla naturmiljöer på land och i vattnet kan sparas.

Muddring/tipplatser

Hanteringen av hamnbolagets muddrings- respektive tippningsplaner tycker vi är helt oacceptabel, då hamnbolaget inte har inbjudit till samråd med Haninge kommun eller berörda sakägare och närboende. Processen angående muddring och hantering av de resulterande muddermassorna måste göras om från början, inklusive samråd med berörda.

Naturskyddsföreningen saknar en motivering varför omhändertagande av muddermassorna på land inte väljs som lösning. Det saknas vidare information om miljöeffekter från tippningen i tippningsområdet samt miljöpåverkan till följd av de långa transportererna med muddermassor mellan hamnanläggningen och tippningsområdet i Mysingen.

1,1 miljoner kbm är väldigt stora mängder, och tillstånd för tippning i skärgården bör inte ges pga. de risker det för med sig för såväl fiskebeståndet och havsmiljön som närliggande Natura 2000- och naturreservatsområden.

Natur- och vattenmiljö

Nyckelbiotoper och rödlistade arter

MKB:n konstaterar att skadorna på naturmiljön blir betydande om hamnen byggs. Av Skogsstyrelsen identifierade nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt, vilka i MKB:n har bedömts som "mycket värdefulla" ur entomologisk synpunkt, skulle helt eller delvis förstöras. Ändå beskriver man inte vilka konkreta fördelar för naturmiljön som nollalternativet skulle föra med sig.

MKB:n konstaterar att nyckelbiotopen Norvikholmen kan bedömas vara det allra mest värdefulla naturområdet inom det tilltänkta hamnområdet. Om hamnen byggs enligt ansökan kommer Norvikholmen helt att förstöras.

Vi föreslår därför att miljödomstolen ålägger Stockholms Hamn AB att studera om hamnen kan anläggas på ett sätt som gör att nyckelbiotopen Norvikholmen kan bevaras.

Vidare föreslår vi att miljödomstolen ålägger Stockholms Hamn AB att utreda och föreslå vilka ytterligare kompensationsåtgärder som kan vidtas för förstörda områden med höga naturvärden och rödlistade arter. De kompensationsåtgärder som framförs i MKB:n (s. 99) är ensidigt fokuserade på insektsfaunan i sig och tar inte hänsyn till att ett förverkligande av hamnen innebär en förstörelse av hela natur- och rekreativmiljöer vars värde bland annat manifesteras i de höga entomologiska värdena. Det är därför relevant med kompensationsåtgärder som inte enbart är snävt inriktade på att flytta substrat. Kompensationsprincipen innebär att ersättning ska ske av värden som försvinner när mark med dessa värden exploateras. Kompensationsåtgärderna får inte begränsas till kompensation av vissa specifika naturvärden, utan ska baseras på förlusterna av de totala natur- och rekreativvärdena.

Ålgräsängar

Två ålgräsängar hotas av exploateringsplanerna. Ålgräs (*Zostera marina*) är en kärleväxt som lever på sandiga grunda bottenar längs en stor del av Sveriges kust. Ålgräsängar har ett stort värde för den biologiska mångfalden i kustvattnen. Ålgräsängar fungerar bl.a. som skydd och lekplats åt olika fiskarter men hotas idag av övergödning och exploatering av kusten. På västkusten har förekomsten minskat med 50 %. Man vet för lite om utbredningen av ålgräsängar längs den svenska kusten, men pga. deras betydelse för den biologiska mångfalden och därmed ekosystemets funktion är det ytterst tveksam om deras försvinnande till följd av vatten- och hamnverksamheten är acceptabelt.

Främmande arter

Angående containerfartyg står på sida 13 att hamnar vid Östersjön kan komma att ta emot direktanrop från oceangående containertrafik eller stora feederfartyg. På sidan 94 står att inkommande fartyg i huvudsak kommer från andra delar av Östersjön, varför risken för introduktion av främmande arter är liten. Detta är motsägelsefulla uppgifter. Vidare vill vi påpeka att vissa främmande arter redan har invaderat södra Östersjökusten, och att det inte på något sätt bör underlättas för organismerna att ta sig till Egentliga Östersjön och norr-/österut.

Med tanke på att introduktion av främmande arter i Östersjön kan få allvarliga negativa konsekvenser för ett unikt och sårbart ekosystem föreslår vi att Miljödomstolen ålägger Stockholms hamn att upprätta en handlingsplan för hantering av barlastvatten från fartyg.

Emissioner till luft

Emissioner från fartyg

I bilaga 18 ”Utsläpp till luft från transporter till och från planerat hamnområde vid Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden” (s.14) redovisas vilka bränslekvaliteter man utgått ifrån vid beräkningen av bl.a. utsläpp av svaveldioxid (SO₂) från fartyg.

Naturskyddsföreningen vill påpeka att antagandet att alla eller ens många fartyg använder sig av bränsle med max 0,2 % svavelhalt efter år 2010 saknar all grund i verkligheten. Idag ligger den tillåtna svavelhalten i fartygsbränsle som används i Östersjöområdet på 1,5 % då Östersjön är ett s.k. SO_x Emission Control Area (SECA). Det pågår en process inom IMO (International Maritime Organisation) att se över det annex som reglerar svavelhalt i bränsle (MARPOL, Annex VI). Motståndet från många av länderna som deltar i processen är stort, och det måste bedömas som ytterst osannolikt att en överenskommelse kan nås som reglerar svavelhalt i bränsle till under 0,5 %. De två mest sannolika scenarierna är för närvarande att man antingen sänker den tillåtna svavelhalten i marina bränslen till 1 %, i bästa fall till 0,5 %

eller att man sänker svavelhalten i marina bränslen till under 1,5 % i SECA:s, men även i det senare fallet är en sänkning till 0,2 % efter 2010 mycket osannolikt. Naturskyddsföreningen menar därför att Miljödömstolen vid bedömning av de totala emissionerna från transporterna till/från hamnen bör utgå ifrån en svavelhalt på 1,5 % i fartygsbränslet.

Järnvägstrafiken

Även om tåg drivs av el måste elen produceras, och denna produktion brukar ha en påverkan på omgivningen i form av bl.a. luftutsläpp. Vi saknar en redovisning av dessa emissioner i MKB:n.

Emissioner i hamnområdet

MKB:n skriver att all el som Stockholms Hamn för närvarande har upphandlat är miljömärkt. Detta är irrelevant för ansökan, det bör istället beskrivas vilka planer man har för den el som behövs för driften av den planerade verksamheten. Eftersom bästa möjliga teknik bör användas menar vi att hamnbolaget ska använda Bra Miljöval-el för drift och el-försörjning av den planerade hamnen.

Övrigt

MKB:ns riskanalys tar otillräcklig hänsyn till att det har föreslagits en terminal för flytande fossilgas (LNG) i Norviks omedelbara närhet. De risker som denna terminal i så fall skulle medföra bör särskilt belysas, exempelvis risken för kollisioner mellan fartyg till Norvik och fartyg som fraktar LNG.

Vi vill också lyfta det faktum att det inte finns alltför många områden i regionen som kan komma i fråga för hantering av flis och biobränsle. Dagens dominerande oljebaserade bränslen är redan på väg att ersättas av andra, förnybara bränslen, och stora ytor kan komma att behövas för lagring av dessa. Norvikudden är ett av områdena som kan vara intressanta för en hamnanläggning för hantering och mellanlagring av förnybara, fasta och flytande bränslen och bör inte exploateras för verksamheter som mycket väl kan få plats någon annanstans.

Stockholm den 29 juni 2007
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

.....
Mårten Wallberg
Ordförande

.....
Susanne Ortmanns
Kanslichef