

Stockholm 2007-09-27

Till  
Miljödomstolen  
Nacka Tingsrätt  
Box 1104  
131 26 Nacka Strand

## Komplettering av Naturskyddsföreningens i Stockholms län yttrande angående mål M 2190-07, sänt till Miljödomstolen den 29 juni 2007

Denna komplettering av vårt tidigare yttrande har tagits fram i samråd med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn.

### Yrkanden

Naturskyddsföreningen yrkar

- att Miljödomstolen avvisar den av Stockholms Hamn AB presenterade miljökonsekvensbeskrivningen eftersom den inte redovisar miljöeffekter av alternativa lokaliseringar, som exempelvis från transporter till/från respektive hamnlokalisering, i enlighet med vad Miljöbalken kräver (6 kap. 7§ andra stycket 4),
- att Miljödomstolen inte ger tillstånd till den av Stockholms Hamn AB sökta verksamheten i Norvik, eftersom den bifogade rapporten visar att andra befintliga hamnlägen kan hantera den tänkta trafiken med mindre påverkan på miljön/klimatet.

I övrigt kvarstår våra yrkanden i vår skrivelse till Miljödomstolen daterad 2007-06-29.

### Bifogad rapport

På uppdrag av Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) har Trivector Traffic AB tagit fram bifogad rapport ”Koldioxidutsläpp från olika typtransporter”. Rapporten jämför koldioxidutsläpp för ett antal olika typtransporter med fartyg (container resp roro), lastbil respektive tåg mellan olika start- och målpunkter.

### Syfte

Syftet har varit att ta fram mer data som kan hjälpa avgöra om Norvik/Nynäshamn är den bästa lokaliseringen för en framtida storhamn, här avseende koldioxidutsläpp och klimatpåverkan av de framtida transportflödena.

---

#### Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli  
Norrbäckagatan 80  
113 41 Stockholm

Telefon & e-post  
Tel: 08-644 52 70  
[kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se](mailto:kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se)

Hemsida  
[www.stockholm.snf.se](http://www.stockholm.snf.se)

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

## Metod

Rapporten redovisar koldioxidutsläpp för ett antal olika typtransporter med fartyg, lastbil respektive tåg. Typtransporterna kan delas upp i två huvudgrupper: transporter med containerfartyg och transporter med rorofartyg.

### I. Containerfartyg

Containertransporterna är tänkta att utgå från Hamburg. De olika hamnarna/målpunkterna har sedan valts för att studera Stockholms hamnbolags påstående att en flytt av containertransporterna från hamnarna i södra och västra Sverige (Malmö, Göteborg) till Norvik/Nynäshamn minskar klimatpåverkande CO<sub>2</sub>-utsläpp samt för att jämföra transporter via de olika ostkusthamnar som kan hantera framtida containertransporter (Norrköping, Oxelösund, Södertälje). Stockholm respektive Eskilstuna har antagits kunna representera målpunkt för transporter pga. hamnbolagets antagande att en stor del av containertransporterna kommer att ha mål i Mälardalen. Sträckan mellan hamnarna i Sverige och Eskilstuna/Stockholm beräknas för både lastbil och tåg.

### II. Rorofartyg

Sträckorna har valts dels för att jämföra transporter via olika ostkusthamnar (Norrköping, Oxelösund, Södertälje, Norvik/Nynäshamn, Kapellskär och Gävle) som omlastningspunkt sjö/land, och dels för att jämföra transporter till/från olika mål-/startpunkter i Sverige. Dessa mål- och startpunkter bygger i viss mån på studien "Potentiella roro-volymer via Nynäshamn/Norvikudde, BMT mars 2006 (BMT Transport Solutions GmbH)" som har undersökt dagens och eventuella framtida roro-transporter som går via Norvik/Nynäshamn (norska gränsen via E18, norska gränsen via Östersund, till Sundsvall, Jönköping, Eskilstuna och Stockholm). Sträckan mellan hamnarna i Sverige och målpunkterna i Sverige/vid norska gränsen beräknas för både lastbil och tåg.

För fler uppgifter om metod och avgränsning, se rapporten.

## Resultat

### I. Containerfartyg

De två minst utsläppsbelastande kombinationerna är enligt rapporten containerfartyg plus eldrivet godståg på sträckan Hamburg-Göteborg-Eskilstuna/Stockholm respektive Hamburg-Malmö-Eskilstuna/Stockholm. Om transporten fortsätter på lastbil går typtransporten med lägst koldioxidutsläpp till Stockholm via Södertälje. Är målpunkten Eskilstuna är utsläppen ungefär lika stora om typtransporten går med lastbil via Göteborg, Norrköping eller Norvik/Nynäshamn.

Det är dock uppenbart att en kombination fartyg-eltåg via Göteborg är det överlägset bästa alternativet utifrån ett klimatperspektiv. Detta alternativ alstrar långt mindre än hälften så stora koldioxidutsläpp per ton gods jämfört med kombinationen fartyg-lastbil via Södertälje, som är den klimatbästa varianten av lastbilstransporterna. Det bör vidare observeras att även kombinationen fartyg-eltåg via Göteborg eller Malmö leder till avsevärt lägre koldioxidutsläpp än fartyg-eltåg via Norvik/Nynäshamn.

### II. Rorofartyg

När det gäller roro-fartygen har bara landsträckorna jämförts. Det är enkelt att konstatera att vägtransporter till Norge via Östersund respektive till Sundsvall är bäst ur ett klimatperspektiv om de går via Gävle, transporter till Norge via E18 respektive till Jönköping hanteras bäst via Norrköping och transporter till Eskilstuna respektive Stockholm bidrar minst om de går via Södertälje. Tågtransporter är överlägsna om de kan använda elspår, men enligt ovannämnda rapport från BMT Transport Solutions GmbH kommer mängden rorogods som i Norvik lastas om till tåg att vara mycket

marginell. Enligt Trivectors rapport är också järnvägstransporter i allmänhet konkurrenskraftiga först vid transporter som är längre än 30 mil, helst längre än 60 mil. Detta bekräftar BMT-studiens antaganden att omlastning av ro-ro-gods till tåg kommer att vara ytterst marginell.

Exempelvis är koldioxidutsläppen till norska gränsen via Östersund via Norvik 36 kg/ton gods, men via Gävle bara 25 kg/ton gods. En transport till Sundsvall via Norvik förbrukar 20 kg CO<sub>2</sub>/ton gods, samma transport till Sundsvall via Gävle förbrukar hälften, 10 kg CO<sub>2</sub>/ton gods. Ska transporten gå från eller till Jönköping betyder det utsläppen av 16 kg CO<sub>2</sub>/ton gods om den går via Norvik men enbart 8 kg CO<sub>2</sub>/ton gods om den går via Norrköping.

För fler uppgifter om utsläppsiffrorna, se rapporten, tabell 2.2.

## Slutsatser

Rapporten ”Koldioxidutsläpp från olika typtransporter” visar att frågan om den mest lämpliga hamnlokaliseringen är komplex, men att det går att komma betydligt närmare en redovisning av de olika alternativa lokaliseringarnas miljöeffekter (i detta fall klimateffekter) än vad Stockholms hamnbolag gör i sin miljökonsekvensbeskrivning inklusive bilagor. Trivector Traffic AB visar i alla händelser att Norvik/Nynäshamn inte är det klimatbästa alternativet. Denna slutsats gäller oberoende av om godstransporten på land sker med lastbil eller tåg och oberoende av om den ska till/kommer från Stockholm eller andra orter inom- eller utomlands. Vår slutsats är att Norvik i själva verket kommer att leda till att låsa fast en koldioxidstrande infrastruktur byggd på lastbilstransporter. Resurserna som skulle gå åt till Norvik skulle på allvar kunna leda till klimatnytta om de användes för att styra om lastbilstransporter till järnväg.

Föreningen menar vidare att rapporten visar att en övergripande strategisk miljöbedömning av lokaliseringen av svenska hamnar behövs, och att den bl.a. måste titta närmare på följande frågor:

- Utred de samhällsekonomiska vinsterna av en investering i bättre spårkapacitet från Göteborg till Mälardalen, jämfört med en etablering av en hamn i Norvik.
- Vilka miljöeffekter kommer en utökad sjötrafik ha på farleden till Södertälje, vilka lösningar finns och hur stor är denna påverkans samhällsekonomiska kostnad jämfört med etablering av en hamn i Norvik med tillkommande effekter som exempelvis ökat antal olyckor på väg 225.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

.....  
Mårten Wallberg  
Ordförande

.....  
Susanne Ortmanns  
Kanslichef