

YTTRANDE

Till
Skanska Asfalt och Betong AB
Att. Torbjörn Andersson
Box 621
551 18 Jönköping
torbjorn.a.andersson@skanska.se

Hamn-, kross- och vattenverksamhet på fastigheten Näsby 3:24 i Nykvarns kommun, Stockholms län

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn ber härmed att få lämna följande synpunkter på rubricerade underlag, daterat 2013-11-07, för samråd enligt miljöbalken.

Sammanfattning

Det är inte klarlagt att en förläggning i Taxinge (där Näsby 3:24, Nykvarn är beläget) av hela eller delar av den föreslagna verksamheten är det bästa sättet att uppnå samhällets mål om ett hållbart utnyttjande av resurser och en minskad användning av naturgrus. Inför den fortsatta handläggningen av detta ärende begär vi därför att Skanska redovisar vilka alternativ till Taxinge som står till förfogande. Bara en ordentlig kartläggning kan anvisa alternativ, vad gäller hela eller delar av verksamheten (inkl transporter, ställe(n) för krossning, mellanlagring etc), och därmed göra en ur samhällelig synpunkt (natur, miljö, friluftsliv, ekonomi, resurser, samhällsutveckling etc) så bra bedömning som möjligt.

Taxinge är ett mycket populärt utflyktsmål för friluftsliv och rekreation. Det beror, förutom dess badplats, natur och möjligheter till kulturupplevelser, på dess lättillgänglighet. Här finns möjligheter att ”nä” Mälarens stränder som i princip inte finns i övrigt inom Nykvarns kommun eller i Strängnäs kommun söder om Mariefred. Att badplatsen i sig såväl som dess besökare kommer att påverkas negativt av den tänkta hanteringen av bergmassor är givet. Detta gäller även vintertid eftersom isrännan kommer att blockera möjligheterna att härifrån isledes nå Mälarens stora fjärdar. Idag förekommande båtliv, hästsport, promenader, motionslöpning och cykling inom området kommer att helt eller delvis omöjliggöras. Förutom konkreta inskränkningar enligt ovan kommer friluftslivet i omgivningarna också att påverkas negativt av buller, och möjligen även av damm, från hanteringen.

Området i och kring Taxinge-Näsby är rikt på kultur och utgör ett Riksintresse för kulturmiljövården, och den föreslagna hanteringen kommer att ha stor negativ påverkan på kulturupplevelsena. Här påverkas såväl närboende som företag, organisationer och föreningar med inriktning på kultur och kringverksamheter, som besökande.

Fartygstransporterna innebär en isränna tvärs över Södra Björkfjärden och genom Riksintresset för friluftsliv Björkfjärden-Prästfjärdens övärld. Det innebär en konflikt med det rörliga friluftslivet vintertid eftersom isrännan skär av alla möjligheter att från såväl Södertälje kommun/Enhörnalandet som från Nykvarns kommun öster om hamnen att isledes nå mer än en liten del av detta, för bl a långfärdsskridskoåkning andra issporter, starkt frekventerade område.

Konsekvenserna för natur och miljö kommer att vara delvis mycket stora står helt klart, vilket också kommer att framgå av den MKB som naturligtvis är ett krav. Vi uppfattar att den allra största negativa påverkan kommer att utgöras av transporter, i närområdet såväl som omkring vägförbindelsen från hanteringsområdet via Finkarby till E20. Vägnätet till och från Taxinge är helt underdimensionerat för en så frekvent och tung trafik som skulle bli aktuell och konsekvenserna för växt- och djurliv liksom för den befintliga bebyggelsen efter vägsträckningen skulle bli synnerligen negativa och omfattande.

Synpunkter i detalj och motiveringar

Frågan om lokalisering - alternativ måste utredas

Inledning

Tunneldrivningen av Förbifart Stockholm beräknas generera uppemot 20 miljoner ton primärkrossat bergmaterial. Detta kommer att omhändertas, hanteras och vidareförädlas av ett flertal aktörer inom grus-, kross och entreprenadbranschen. Skanska är bara en av dessa, och av det man har på sin lott föreslår man att 3 miljoner ton krossas och mellanlagras, kortare eller längre tid, i Taxinge, i enlighet med beskrivningen i samrådshandlingen.

Av Skanskas skrivningar framgår ingenstans varför dessa 3 miljoner ton material måste hanteras (omhändertas, krossas och mellanlagras) just i Taxinge.

Vilka alternativ finns, inom såväl som utanför Skanskas rådighet?

Eftersom vi i detta skede upplever denna fråga som en nyckelfråga vad gäller att bedöma om Taxinge är den ur en samhällelig synpunkt bästa lokaliseringen inleder vi med att behandla detta ämne.

Bedömning av de av Skanska anförda skälen för Taxinge

Förvärvet av fastigheten Näsby 3:24 är naturligtvis inget hållbart skäl för lokaliseringen av den föreslagna verksamheten. Förvärvet av denna fastighet gjordes för övrigt innan något tillstånd till den nu begärda verksamheten fanns, varför man kan betrakta denna affär som en s k ”chansning” (även om vi såklart inser att sonderingar förekommit, vilka dock inte offentliggjorts eller på annat sätt kommit till allmän kännedom. T ex har vi inte funnit några som helst antydningar i media om sådana tankar).

Vi förstår naturligtvis Skanskas bevekelsegrunder, där de nyligen förvärvade berggrummen i Taxinge förefaller väl lämpade för själva bergkrossningen, och att läget vid vattnet i Mälaren med en redan lämplig hamn är ett ytterligare argument. Möjligheterna till mellanlagring och hyfsade möjligheter till avsättning med rimliga transportmöjligheter är också skäl. Men vi vill framhålla att dessa skäl inte i sig motiverar just Taxinge eftersom det mycket väl kan finnas alternativ som är ännu bättre, där alla synpunkter, inkl även natur och miljö, närboende, friluftsentressen etc medtas.

Skanska skriver att ”Genom att ta hand om och vidareförädla det primärkrossade materialet från tunneldrivning av Förbifart Stockholm, bidrar den planerade verksamheten till samhällets mål om ett hållbart utnyttjande av resurser och en minskad användning av naturgrus.” Om detta vill vi först säga att det numera är en självklarhet att allt bergmaterial från tunneldrivning idag i expanderande regioner, t ex Stockholm, återanvänds. Självklart kommer även de andra aktörerna att göra detsamma. Därför är Skanskas skrivning ur denna synpunkt att slå in öppna dörrar. För det andra är det nämnda ”hållbara utnyttjande av resurser och en minskad användning av naturgrus” givetvis inte alls beroende av att dessa verksamheter sker just i Taxinge. Därmed utgör inte heller detta något självklart skäl för att ha den begärda verksamheten just i Taxinge.

Alternativ till Taxinge måste klarläggas och redovisas

Därmed uppkommer frågan om det kan finnas alternativ för hanteringen (omhändertagande, krossning och mellanlagring) av just dessa 3 miljoner ton som är bättre ur miljö-, resurs- och andra synpunkter. Vi menar att Skanska borde ha utrett, kartlagt och redovisat detta, alternativt redovisat externa källor som utrett detta, samt sina slutsatser på basis av detta om varför man valt just Taxinge.

Inför den fortsatta handläggningen av detta ärende anser vi det självklart att Skanska redovisar vilka alternativ till Taxinge som står till förfogande, och varför man på basis av tillgängliga fakta och egna utredningar valt just Taxinge. Bara så är det möjligt att göra en ur samhällelig synpunkt så riktig bedömning som möjligt.

I brist på detta har vi själva försökt skapa oss en bild av läget vad gäller materialförsörjning och masshantering beträffande berg, entreprenadberg, kross etc i Stockholm och dess omgivningar, inkl produktion och efterfrågan, mellanlagringsmöjligheter och hamnar. Det har skett bl a via kontakter med Länsstyrelsen Stockholm, Sveriges geologiska undersökning (SGU) samt personer vid branschaktörer.

Vårt primära syfte var att identifiera befintliga sådana kartläggningar, att ha som underlag för oss att bedöma Skanskas val, och naturligtvis ta egen ställning. Vi fann dock inget direkt tillämpligt material bland offentligt publicerat material. Det finns ett antal ansatser, inkl sådan statistik som redovisas i SGUs rapport "Grus, sand och krossberg 2011" (SGU periodiska publikationer 2013:1). En uppföljning avseende 2012 är på gång och beräknas klar i december 2013. Denna statistik är dock på grov, "aggregerad", nivå och utgör ingen egentlig kartläggning – även om där anges sådant som antal täkter, producenters förekomster, producerat material mm. Därtill ger den enbart en bild av nuläget och historik, däremot inte reella prognoser - även om trender beskrivs.

Sammanfattningsvis fann vi inte det vi primärt var ute efter, dvs kartläggningar som ger en komplett redovisning av läget betr krossar, mellanlager, hamnar mm, än mindre framförskrivningar av sådant, i Stockholmsområdet. Det förvånade oss något, med tanke på områdets storlek och betydelse, i ekonomiska såväl som infrastrukturella (byggande, kommunikationer mm) termer. Detta även om området är "splittrat", med en rad kommersiella aktörer (där det till och med är svårt att identifiera vilka, i synnerhet små sådana), kommuner med lokala mål, tillståndsmyndigheter, mm. Även om behovet/efterfrågan på kross är relativt stadig och därmed kan förutses med hyfsad säkerhet (enligt branschexperter och tillgänglig statistik) så är produktionen/tillgången av s k entreprenadberg mycket svår att prognosticera. Den är i högsta grad beroende av beslut om, igångsättning av och genomförande av samhällsprojekt som Förbifarten, Norvik, T-banans utbyggnad, Slussen, Moraberg m fl. Ju bättre kunskap man har om allt sådant, desto bättre kan man planera för såväl byggprojekt med behov av kross som styrning av utvinning av kross från befintliga bergtäkter (typ Underås) och öppnande av nya (typ Jumsta, Hall/Berga m fl).

Självklart gör stora aktörer som Skanska, Peab, Jehander m fl egna kartläggningar, men eftersom de i konkurrensens namn inte redovisas externt är de ju inte till hjälp i detta avseende.

Att de olika aktörerna såväl konkurrerar som samarbetar är givet. Men vi fann att det också pågår gemensamma ansatser till kartläggning och samordning. Ett exempel är det projekt som bedrivs av Ecoloop AB under benämningen OPTIMASS, som igångsattes i september 2013 som en fristående fortsättning på de tidigare projekten HMFS (Hållbar masshantering i Stockholms län), finansierade med drygt 3 mkr av Landstingets miljöfond. Bland ambitionerna finns lokalisering av s k terminaler och masshanteringsytor. Man arbetar också med prognoser över massor, inkl entreprenadberg, behov och tillgång, baserat på beslutade projekt såväl som visioner om byggande mm framgent i Stockholm.

En av OPTIMASS uttalade utmaningar är "Hur kan olika aktörer i masshanteringssystemet samverka på bästa möjliga sätt för en effektivare masshantering". Eftersom Skanska medverkar i detta projekt så bör man ha förutsättningar för att så lång som det är möjligt åstadkomma det vi efterlyser, dvs en samlad bild över alternativ och skäl för sitt val av just Taxinge för de 3 miljonerna ton bergkross.

Förslag till alternativ till Taxinge och om att nyttja befintliga krossplatser och lagringsställen

Bara en ordentlig kartläggning enligt ovan kan anvisa alternativ till Taxinge vad gäller delar av eller hela verksamheten (inkl transporter, ställe(n) för krossning, mellanlagring etc); alternativ som är bättre ur ett antal sammanvägda synpunkter vad gäller natur, miljö, lokala förhållanden, friluftsliv, ekonomi, resurser, samhällsutveckling etc. Det är därför vi efterlyser detta.

Men vi vill ändå här redovisa några av de idéer om alternativ hantering, krossning, mellanlagring etc som framkommit under vår handläggning av dessa ärende, av såväl medlemmar i vår förening som andra. Vi gör det i full medvetenhet om att de är framförda av lekmän, men menar att de ändå kan vara av intresse. Idégivarna har dock lokal och regional kännedom, vilket yttrade sig i att idéer baserade på ett nyttjande av Jehanders (Heidelberg Cement Group) grus- och bergtäkt vid Underås (Södertälje kommun) förekom flitigt.

Ett förslag är att Underås omhändertar all verksamhet som ärendet rör, inkl hantering, krossning, mellanlagring etc. Här finns hamn som är mer närbelägen Förbifartens utskeppningshamnar än Taxinge, bergkross, plats för mellanlagring, etablerade bil- och fartygstransportvägar, närhet till marknader, erfarenhet, tillstånd för krossning (dock begränsad), etc. Naturligtvis finns det invändningar. Den främsta är att kapaciteten och tillstånden inte rakt av medger den av Skanska erfordrade hanteringen. Förutom tillståndsgivningen förutsätter lösningen att Jehander drar ner, eller helt avstår från, sin egen produktion. Till saken hör naturligtvis att Jehander är en av Skanskas konkurrenter – generellt såväl som vad gäller Förbifart Stockholm. Jehander ansöker f ö om att få hantera hela 8 miljoner ton av det entreprenadberg som genereras av Förbifarten.

Dellösningar, fortfarande baserade på Underås, har också föreslagits. Det är att där ta emot och krossa berg som sedan transporteras för mellanlagring någon annanstans (vilket givetvis är svårt pga brist på lämpliga platser ...). En omvänd men kanske mer realistisk lösning är att krossning sker någon annanstans, företrädesvis närmare källan, men att krosset därefter transporteras till Underås och mellanlagras där; där plats ju kan antas finnas. Svårigheten är då att finna ett läge för krossning – men krossningen förväntas trots allt pågå bara under den tid utvinning för Förbifarten pågår, dvs 4-5 år, medan lagringen kan behövas i kanske uppemot 30 år. Att ha ett mellanlager i Underås kan anses relativt attraktivt just pga dess läge med hamn, väg och annan infrastruktur.

Skanska nämner att en del av det färdiga krosset kan komma ett efterfrågas internationellt. Ett sätt att minska belastningen på en föreslagen hantering i Stockholmstrakten skulle givetvis kunna vara att leverera primärkrossat direkt till den presumtive köparen, eller någonstans i närheten (eller i princip var som helst i Östersjöregionen där det finns hamn), där den krossas för att sedan lagras där tills den får avsättning. Alternativt kan färdigkrossat material transporteras direkt till lämplig längre bort liggande mellanlagringsplats, för att undvika lagring av material i Stockholmstrakten som ändå på sikt ska levereras längre bort. Vi inser att det för Skanska, i såväl dessa fall som sådana nämnda ovan, kan innebära bortfall av affärsmöjligheter, men vi menar att det är helheten som är det primära. F ö bör det gå att kompensera Skanska genom alternativa affärer. Någon brist på sådana lär det inte finnas i vår expansiva storstadsregion under ganska lång tid framöver.

Påverkan på och konsekvenser för friluftsliv och kulturliv

Påverkan på och konsekvenser för friluftslivet lokalt

Taxinge är ett mycket populärt utflyktsmål för friluftsliv och rekreation. Det beror, förutom dess badplats, natur och möjligheter till kulturupplevelser, på dess lättillgänglighet. Här finns möjligheter att ”nä” Mälarens stränder som i princip inte finns i övrigt inom Nykvarns kommun eller i Strängnäs kommun söder om Mariefred.

Att badplatsen i sig såväl som dess besökare kommer att påverkas negativt av den tänkta hanteringen av bergmassor är givet. Vi vill här påpeka att detta gäller även vintertid. Badplatsen och stränderna

däromkring är nämligen en populär utgångspunkt för långfärdsskridskoåkares utfärder på Mälaren. Här kan speciellt nämnas att en stor del av de långfärdsskridskoutflykter som anordnas av vintersportklubbar som SSSK (Stockholms Skridskoseglarklubb), den förening som organiserar de flesta långfärdsskridskoåkare i Stockholmstrakten, med flera organisationer har sin samlingsplats här. Orsaken är dess lättillgänglighet och att det här finns bra möjligheter till parkering med mera. Dessa utflykter kommer att omintetgöras eftersom isrännan helt enkelt förhindrar färderna upp på Mälarens stora fjärdar. Möjligheterna att borda isen från strandområdet väster om den tänkta hamnen är, åtminstone idag, begränsade. Dessutom är det beläget långt från de tillgängliga parkeringsplatserna. Frågetecken finns också om de framtida möjligheterna till passage över den tänkta landtransportleden.

Båtklubben och dess verksamhet kommer givetvis att påverkas negativt; i vilken utsträckning är oklart och måste utredas. Vidare kommer den hästportsverksamhet som försiggår i omgivningarna att påverkas negativt. Banvallen liksom ett flertal de ridvägar som finns inom eller i anslutning till området som berörs av bergkrosshanteringen kommer inte längre att kunna användas för dessa ändamål. Självklart kommer också möjligheterna till andra friluftssysselsättningar som promenader, motionslöpning och cykling att omöjliggöras eller inskränkas här. Vi är mycket negativa till förslag om inskränkningar av rådande strandskydd.

Förutom konkreta inskränkningar enligt ovan kommer friluftslivet i omgivningarna också att påverkas negativt av buller, och möjligen även av damm, från hanteringen.

Vintertida fartygstransporter innebär konflikt med det rörliga friluftslivet

Vi vill här uppmärksamma den konflikt med framför allt det rörliga friluftslivet men även kulturintressen som fartygstransporterna via Södra Björkfjärden och Gripsholmsviken kommer att innebära vintertid.

Fartygstransporterna kommer att pågå året runt, och därmed åstadkomma och upprätthålla en isränna som skär tvärs över Södra Björkfjärden och därmed genom Riksintresset för friluftsliv Björkfjärden–Prästfjärdens övärld. Denna isränna kommer att effektivt skära av alla möjligheter att från Södertälje kommun/Enhörnalandet isledes nå mer än en liten del av detta. Södra Björkfjärden och Prästfjärden, liksom fjärdarna väster därom, ända upp till Norra Björkfjärden och isrännan mot Västerås blir helt omöjliga att nå. Det enda som återstår för issporter är därmed bara en ca kilometerbred remsa utmed Enhörnalandet. Att detta kommer att vara till stort men för allmänhet såväl som för föreningar m fl står helt klart. Vi har fått ett flertal påstötningar om detta från oroliga representanter för föreningar efter att den föreslagna fartygssträckningen blivit allmänt känd.

Detta kan synas vara ett smärre problem, men faktum är att dessa isar och områden nyttjas i större utsträckning än vad man kan tro. Det gäller långfärdsskridskor, skidor, isjakssegling, issurfing och – kiting, fiskeutflykter, kulturexkursioner etc. Förutom oorganiserad issportutövande så förekommer här organiserade sådana verksamheter av bland annat följande, med vilka vi haft kontakt i detta ärende:

SSSK, dvs den ovan nämnda förening som organiserar de flesta långfärdsskridskoåkare i Stockholmstrakten, låter en del av sina långfärder utgå från Södertälje/Enhörnalandet, liksom Friluftsförbundet i Södertälje och dess skridskosektion. I synnerhet Sandvikens brygga är ett populärt ställe att ha som utgångspunkt eftersom här finns allmän väg och parkeringsplatser, anordnade av Södertälje kommun enkom för friluftsåndamål. Andra föreningar med etablerad verksamhet här är Isabella Isjaksföreningen (som har sin bas vid Enhörnavarvet och med sina snabba farkoster nyttjar mycket stora ytor), Södertörns surfklubbs issurfsektion och Södertälje Windsurfing Club (med medlemmar som issurfar på Södra Björkfjärden, med just Sandvikens brygga och Enhörnavarvet som utgångspunkt). Enhörna hembygdsförening gör kultur- och arkeologiska utflykter bl a till Ridön, vilken inte kommer att kunna nås om isrännan kommer till stånd.

Badplatsen i Taxinge och stränderna däromkring är utgångspunkt för en stor del av de långfärdsskridskoutflykter som anordnas av vintersportklubbar som ovan nämnda SSSK med flera organisationer. Orsaken är dess lättillgänglighet och att det här finns bra möjligheter till parkering med

mera. Dessa utflykter kommer att ointetgöras eftersom isrännan helt enkelt förhindrar färderna upp på Mälarens stora fjärdar. Möjligheterna att borda isen från strandområdet väster om den tänkta hamnen är, åtminstone idag, begränsade. Dessutom är det beläget långt från de tillgängliga parkeringsplatserna. Frågetecken finns också om de framtida möjligheterna till passage över den tänkta landtransportleden.

Påverkan på och konsekvenser för kultur och kulturupplevelser

Vi vet att konsekvenserna för kultur och kulturupplevelser som berörs av den föreslagna hanteringen kommer att redovisas i detalj av yttranden från närboende och deras organisationer, berörda företag och föreningar, kaféörelsen vid Taxinge slott, Nykvarns kommun, m fl. Därför kommer vi inte här att beskriva dessa, utöver det vi ovan berört vad gäller konsekvenser för det rörliga friluftslivet, utan hänvisar till relevanta yttranden. Det står dock helt klart att kulturmiljön i omgivningarna, med Taxinge-Näsby som ett Riksintresse för kulturmiljövården, kommer att påverkas starkt. Förutom välkända Taxinge slott så berörs bland annat museijärnvägen, kulturmiljön kring den s k Drottningkällan och färderna med ångfartyget SS Mariefred. Utöver dessa finns ett stort antal fornminnen och äldre bevaransvärda byggnader.

Påverkan på natur och miljö

Eftersom konsekvenserna för natur och miljö kommer att redovisas i den MKB som naturligtvis är ett krav (och som måste innefatta en detaljerad naturinventering av samtliga djur- och växtslag under hela växtsäsongen), men också av yttranden från närboende och deras organisationer, berörda företag och föreningar, Nykvarns kommun, m fl kommer vi inte här att gå in på detta. Att konsekvenserna delvis kommer att vara mycket stora står dock helt klart. Vi uppfattar att den allra största negativa påverkan kommer att utgöras av transporter, i närområdet såväl som omkring vägförbindelsen (befintliga och nya) från lastnings- och hanteringsområdet via Finkarby till E20. Vägnätet till och från Taxinge är helt underdimensionerat för en så frekvent och tung trafik som skulle bli aktuell och konsekvenserna för växt- och djurliv liksom för den befintliga bebyggelsen efter vägsträckningen skulle bli synnerligen negativa och omfattande.

Våra kontaktpersoner i detta ärende är

- Pehr Lind, remissansvarig Nykvarn, 070-6441256, pehr.lind@abc.se
- Lars Klasén, remissansvarig Södertälje, 073-5638001, lars.klasen@telia.com.

Södertälje den 12 december 2013

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn

Anders Lerner
Ordförande
076-6480874, anders.lerner@naturskyddsforeningen.se

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn, c/o Anders Lerner, Tallhöjdsvägen 1, 15241 Södertälje
sodertalje-nykvarn.krets@naturskyddsforeningen.se