



Naturskyddsföreningen

Södertälje – Nykvarn & Botkyrka – Salem

2013-03-20

YTTRANDE

Till
Svevia AB
Att. Sonja Grauwald Boman
Box 4018
171 04 Solna
sonja.grauwald.boman@svevia.se

Fk till
Länsstyrelsen i Stockholms län
Miljöskydd
Box 22067
10422 Stockholm
stockholm@lansstyrelsen.se

Södertälje kommun
Miljökontoret
151 89 Södertälje
sodertalje.kommun@sodertalje.se

Botkyrka kommun
Miljökontoret
147 85 Tumba
kontaktcenter@botkyrka.se

Information/samråd rörande ny bergtäkt inom fastigheten Hall 4:1 i Södertälje kommun samt Snäckstavik 3:110 i Botkyrka kommun, Stockholms län

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn och Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem ber härmed att få lämna följande synpunkter på rubricerade förslag.

Sammanfattning

Svevias föreslagna bergtäkt vid Hall innebär ett mycket omfattande och irreversibelt ingrepp i naturen, med stark påverkan på miljö, natur och kulturvärden. Att efter brytning återställa täktområdet till något som liknar ursprunget är inte möjligt

Utöver att mark tas i anspråk så påverkar sprängningar, borring, krossning och övrig hantering omgivningarna framför allt med bullerstörningar i en stor omgivande zon, kanske till och med för bostadsområden belägna på andra sidan Hallsfjärden. Övrig påverkan är bland annat damm, vibrationer, hinder för passage för såväl djur som det rörliga friluftslivet, påverkan på grundvatten och ytvatten till skada för bl a fiskförökningsdammen vid Snäckviken och den känsliga Kaggfjärden.

Transporterna till och från tälkten innebär en väl så stor påverkan för omgivningarna, framför allt i form av buller, i en kilometerbred zon kring vägen, och damm – i synnerhet om vägen inte asfalteras – och har en barriäreffekt för såväl djurliv som det rörliga friluftslivet. Barriäreffekten accentueras av det viltstängsel som vi tror kan bli nödvändigt pga den stora förekomsten av älg, vildsvin, rådjur och annat vilt. Vi beräknar att antalet fordonsrörelser per dygn periodvis kan uppgå till 200; i högrafik och under barmarksperioden kanske ett fordon var 3:e minut. Det innebär en konstant trafikerad väg, ofta med flera fordon samtidigt.

Såväl takt som väg begränsar potentialen under lång tid framöver för ett ianspråktagande av dessa områden för friluftslivet; områden som istället borde ges bättre tillgänglighet genom att man upplåter åtminstone delar av vägarna inom området för allmän trafik.

Över taktområdet löper en gammal häradsgrens. Där denna korsar taktområdets södra gräns finns ett femstenarör, ett särskilt utformat gränsmärke, troligen från 1700-talet. Strax väster därom finns ytterligare ett gränsmärke i form av en upprest sten. Gränsmärken är så vitt vi vet fortfarande skyddade enligt lag. Vi menar att ett område kring dessa gränsmärken måste skyddas även inom taktens område. Strax intill taktens östra del finns en fossil åker, inom området finns en kolbotten och i söder en rekonstruerad kolarkoja, upprest på en autentisk grund i slutet av 1980-talet. Den väg mellan Viad och Hall som tälkten gränsar till i väster har varit i bruk åtminstone sedan tidig medeltid och kan därför i sig själv betraktas som ett kulturminne. I vilken mån det finns vattendrag inom eller intill taktområdet som omfattas av strandskydd är oklart och måste utredas.

Svevia har anläggning som sin kärnverksamhet. Med egna tälkter för utvinning av krossmaterial gör de sig mindre beroende av aktörer som har just utvinning och produktion av ballastmaterial som sin kärnverksamhet. Här kan speciellt nämnas Sand & Grus AB Jehander med bl a Underståktten. Konkurrensverket har synpunkter på detta förhållande och skriver bl a att ”Konkurrenssituationen på anläggningsmarknaden skulle vara bättre om krossar, betongfabriker och asfaltverk var fristående från de stora anläggningsföretagens verksamheter och inte integrerade i dessa.” Ett tillstånd för ny takt vid Hall kan även fresta till utvinning och transporter trots att kross kanske finns att tillgå på närmare håll. Detta är negativt ur ett miljömässigt och samhälleligt perspektiv på grund av fordonens utsläpp av kväveoxider, kolväten, svavel, koldioxid mm men även på grund av energiåtgång, trafiksäkerhet och vägslitage.

Eftersom det i princip enbart finns negativa aspekter på en ny bergtakt i Stockholmsområdet, så är det synnerligen viktigt med en analys av hur marknaden för och behoven av krossmaterial kommer att utvecklas framöver – och i vilken mån behoven kan tillfredsställas via befintliga tälkter, anläggningsarbeten som producerar kross, med mera. Här kan nämnas hamnen i Norvik, Förbifart Stockholm, Södertörnsleden och ny järnväg Stockholm-Järna, vilka alla planeras inom den tidsrymd som behöver överblickas vid tillståndsgivningen. – Svevia vill dock begära tillstånd för *obegränsad tid* tills tälkten är slutligt utbruten. Det kan faktiskt betyda allt från några få år till åtskilliga mansåldrar.

Allmänna synpunkter

Svevia har begärt att få bryta och krossa berg, hantera olika typer av material samt tillverka asfalt på ett 48 ha (ca 0,4 x 1,2 km) stort område ca 3 km söder om Hall och 1 km norr om Kungsdalen. Transporterna avses ske på den nuvarande vägen rakt norrut till Nynäsvägen (tidigare del av väg 225), vilken upprustas och breddas av Svevia. Svevia uppger att antalet

bilar per dygn beräknas bli 40–80 st. Enligt våra beräkningar kan i själva verket antalet fordon rörelser per dygn, inkl. fram- och återtransporter, och medräknat verksamheten med hantering av massor samt asfaltåtervinning, komma att periodvis uppgå till 200; i högtrafik och under barmarksperioden ett fordon var 3:e minut. Det innebär att vägen kommer att vara konstant trafikerad, ofta med flera fordon samtidigt.

Total utvinning planeras till 10 miljoner ton berg, med mellan 300 000 och 600 000 ton per år. Markägarna, Mats Ruhne (Södertälje-delen) och Snäckstavik AB (Botkyrka-delen), kommer att upplåta området för Svevia under denna tid mot en okänd ersättning. Man kan anta att denna är baserad på ett visst belopp per ton borttransporterat bergkross, som utbetalas i den takt det utvinnes.

Det kommer att röra sig om ett mycket omfattande ingrepp i naturen. Området är mer än hälften så stort som den stora grus- och bergtäkten i Underås (Enhörna), eller mer än tre gånger så stort som Jumstatäkten i sydvästra Södertälje. Det säger en del om hur det kommer att påverka miljö, natur och kulturvärden. Viktigt att notera vid en jämförelse med Underåstäkten är att uttaget ur denna till stor del rör uttag av grus, och området därmed går att återställa till något som i alla fall på sikt kan betraktas som för människor och djur användbar naturmiljö. Detta förefaller svårt att genomföra beträffande Halltäkten eftersom det enbart rör uttag av berg.

Vi ställer oss frågande till rimligheten i samrådshandlingens uppgift om att täktområdet efter avslutad verksamhet ”återplanteras för att sedermera återgå till produktiv skogsmark”. Troligen blir det snarast fråga om att hjälpligt reparera intrånget i naturen.

Det finns exempel på att nedlagda bergtäkter utnyttjats som platser för hantering av material, för industrier eller som friluftsteatrar. Halltäktens belägenhet gör dock att den knappast kan anses särskilt lämplig för något av detta.

Utöver den direkta påverkan på naturmiljön så kommer det att innebära störningar i form av framför allt buller i en stor omgivande zon, kanske till och med för bostadsområden belägna på andra sidan Hallsfjärden, men också damm, vibrationer, påverkan på djurliv, för allmänheten avstängda naturområden, med mera. Täkten begränsar för övrigt potentialen under lång tid framöver för ett ianspråktagande av dessa områden för friluftslivet; områden som istället borde ges bättre tillgänglighet genom att man upplåter åtminstone de större vägarna inom området för allmän trafik.

Eftersom det i princip enbart finns negativa aspekter på en ny bergtäkt i Stockholmsområdet, så är det synnerligen viktigt med en analys av hur marknaden för och behoven av krossmaterial kommer att utvecklas framöver – och i vilken mån behoven kan tillfredsställas via befintliga täkter, anläggningsarbeten som producerar kross, med mera.

Vi erinrar oss i sammanhanget det yttrande vi avgav 2010-03-10 till WSP i samrådet kring Jehanders begäran om utökad verksamhet vid berg- och grustäkten i Underås 1:1. Här relateras en del av den motivering vi anförde för att vi, om än med viss tvekan, godtog en sådan utvidgning:

”Det förslagna området för den utvidgade täktverksamheten ingår i område som är av riksintresse för friluftslivet och borde bara av det skälet inte komma ifråga. Med beaktande av de följder som nej kan få, och under förutsättning av vår slutsats är rätt om att den direkta miljöpåverkan och konsekvenserna för omgivning och friluftsliv inte är extremt stor/a, så anser vi dock att det kan accepteras att i just detta fall göra ett avsteg från denna

princip. Vi instämmer i WSP:s slutsats om att ett nej riskerar att ge stor/större miljö påverkan på annat håll i Stockholmsområdet, vad gäller såväl täktverksamhet i sig som transporter. Vi konstaterar i likhet med WSP att den utpekade förekomsten genom sitt läge redan är 'starkt påverkad av täktverksamhet'."

Mark- och miljödomstolen i Nacka Tingsrätt beslutade sedermera att ge Jehander 30-årigt tillstånd till fortsatt verksamhet, med bl a uttag av 24 miljoner ton berg.

I detta perspektiv är vi förvånade över förslaget en helt ny täkt inom närområdet. Det förefaller inte på något sätt självklart att Svevias och den övriga anläggningsbranschens behov av bergkross inte kan tillfredsställas utan denna nya täkt vid Hall, i synnerhet som just Underståkten inte synes vara fullt utnyttjad.

Mer om detta, liksom övriga aspekter, följer nedan.

Påverkan på allmänheten och det rörliga friluftslivet

Det är ingen tvekan om att hela det område som avgränsas av Hallfjärden i väster, väg 225 i norr och vägen Vårsta-Viad i sydost är en "oas"; helt enkelt ett område som trots sin närhet till Stockholm är till stora delar orört, förutom vad gäller normal skogsskötsel. Till en del beror det på att det är svårtillgängligt, i den meningen att det inte är möjligt att nå med bil utan speciellt tillstånd. Inom parentes sagt är otillgängligheten för allmänhet med bil också något som framhävs i annonseringen för fastigheter och fritidshus till salu i Kungsdalen, dvs att man i stort sett får vara i fred.

Men detta visar också på potentialen för detta område. Stockholm växer mycket starkt, och förväntas göra så lång tid framöver. Behoven av natur blir allt svårare att tillfredsställa i närhet till staden och förorterna. Här finns sådant att tillgå. Precis denna potential var också ett av argumenten som framfördes mot den flygplats som i slutet av 1990-talet var på tal för Hall. Även om en bergtäkt enligt förslaget inte påverkar omgivningarna på ett så radikalt sätt som en flygplats så kommer den att påverka relativt stora områden omkring tälkten men även kilometervis kring vägen. Därför eliminerar en täkt en del av den ovan nämnda potentialen för rekreation och friluftsliv för Stockholms (nuvarande och framtida) invånare.

Det har inte bara med själva tälktens område att göra, utan i större grad buller och andra ljudstörningar omkring denna och, i lika hög grad, kring vägen med dess frekventa lastbilstransporter. Angående detta så måste en eventuell väg bli asfalterad. Det har inte bara med behovet av att i möjligaste mån minska ljudstörningarna utan även att minimera damning. En grusväg kommer helt enkelt inte att fungera, enligt vår åsikt.

Buller och ljudstörningar för boende

Sprängning utgör givetvis det absolut mest ljudstörande momentet. I samrådshandlingarna anförs att sprängningar kommer att ske "förhållandevis sällan", 6–10 gånger per år. Det förefaller ju betryggande ur omgivningens synpunkt, eftersom denna störning bara är momentan. Men det är viktigt att påpeka att en del inför och efter sprängning kommer att behövas frekvent borrhning; något som kan pågå i dagar, kanske veckor. Därmed kan tiden beträffande stark ljudstörning komma att uppgå till minst 6–10 veckor per år. Detta dock sagt med stor osäkerhet; de verkliga förhållandena måste Svevia bistå med uppgifter om.

Beträffande ljudstörningar och ljudutbredning från verksamhet såsom kross, övrig hantering och asfaltstillverkning så är det inte möjligt att exakt förutsäga dessa. Men det finns möjlighet att åtminstone kunna komma så nära ”sanningen” som möjligt genom att närstudera täkter och verksamheter med liknande förhållanden. Underåstakten kan här erbjuda ett utmärkt studieobjekt. Där finns t ex villabebyggelse inom mindre än en kilometers avstånd. Hur mycket störs de, och av vad? Där finns vattendrag i närheten, vilket gör det möjligt att skatta utbredningen över vatten (t ex till Slandöns fritidsbebyggelse).

Att sådana studier är oerhört viktiga visar den oro som boende på västsidan om Hallsfjärden gett uttryck för. Här finns Pershagen med såväl bostadsområdet Agnet (Bränningstrand) som flera villaområden. Även om avståndet dit från tåkten rör sig om 1,5 km och därutöver, så kan just det faktum att ljudutbredningen över vatten är annorlunda än över land, i kombination med att tåkten är belägen på ca 65 meters höjd, innebära stora störningar.

Vad gäller mer närbelägna Kungsdalen, med drygt 60 fritidsfastigheter, är, vad vi erfarit, oron bland fastighetsägarna för ljudstörningar mindre. Möjligen finns det fog för detta i och med höjdskillnaden och den mellanliggande bergsformationen ner mot fastigheterna. Men även detta måste undersökas noga. Det är trots allt idag ett relativt tyst område, med i stort sett enbart ljudstörningar från fartygs- och båttrafik – dock också med visst om än svagt motorvägsljud från E4 vid vissa vindriktningar och vid vindstilla. De eventuella utvecklingsplanerna för det numera detaljplanelagda fritidshusområde måste studeras, inte minst mot bakgrund av den generella utvecklingen mot fastboende i fritidshus – som också på många håll uppmuntras, i bostadsbristens namn.

Påverkan på djurliv

Området vid och omkring det förslagna täktområdet har ett mycket rikt djurliv. Vad gäller större däggdjur är bland annat älg, rådjur och vildsvin frekvent förekommande. Dessa kommer att bli påverkade av såväl vägen som tåkten, genom att de får mindre ytor att röra sig på och att tåkten utgör ett hinder i nord-sydlig riktning. Vi tror att vägen måste förses med viltstängsel, i likhet med Nynäsvägen, eftersom trafiken kommer att bli ungefär i samma storleksordning. Redan vägen i sig skulle få en barriäreffekt; om viltstängsel behövs kommer det att utgöra ett mångdubbelt större hinder. Påverkan på djurlivet kommer därmed, i kombination med buller och andra ljud från fordonstrafiken att bli mycket stor.

Den jakt som idag bedrivs i området kommer därmed givetvis också att påverkas starkt.

Vad gäller fåglar finns bland annat ormråk, bivrak och gök. I sumpområden i närheten finns miljöer för rödlistade fågelarter. Där har observerats bland annat brun kärnhök, häger, sävsparv och säv- och rörsångare.

Strandskydd

Strandskydd gäller kring sjöar och vattendrag. Vi uppfattar att täktområdets östra del befinner sig närmare än 100 meter från bäcken vid Nybygget. Därtill finns på några ställen smärre bäckar som går upp minst några tiotal meter mot väster från denna bäck, dvs väsentligt närmare täktområdet än 100 meter. En eventuell tänkt måste därför få dispens från strandskyddet Huruvida den på vissa kartor angivna bäcken i anslutning till täktområdets norra del verkligen kan betraktas som ständigt vattenförande har vi inte haft möjlighet att nu

inventera. Detta måste givetvis undersökas när förhållandena så medger. Om så är fallet behövs dispens från strandskyddet även där.

Vattenföring och avrinning

Avrinningen från området sker, enligt den i källförteckningen nedan nämnda detaljerade kartan i skala 1:15 000, norr-, öster- och söderut, till den bäck som via Tyskbotten har sitt utlopp i Kaggfjärden (Snäckviken). Grundvattenkartan indikerar samma sak. Kaggfjärden är ett mycket känsligt vatten, och en täkt får under inga omständigheter leda till att förorenat vatten tillåts komma dit. Bland riskerna för vattnet finns påverkan från sprängning, borring mm samt från asfalttillverkning. En täkt kommer därtill att medföra att det ytvatten som idag sipprar i långsam hastighet kommer att först hamna i tåkten och därifrån troligen pumpas upp för att släppas ut i anslutning till bäcken. Därvid kommer dess sammansättning att vara annorlunda än idag. Vattenkvaliteten nere vid Snäckstavik har redan påverkats negativt i och med den avdikning och invallning som skett inom skog och mark för att åstadkomma större produktiva ytor under åren. En täkt kommer att ge ytterligare påverkan – vilken den blir måste utredas.

En viktig fråga är också hur grundvattnet kommer att påverkas.

I sammanhanget efterlyses uppgifter om hur brytningen kommer att ske m a p djup inom olika delar av tåkten. Brytningens djup kommer att påverka vattenföringen.

I sammanhanget kan man ställa sig frågan om man övervägt en mer begränsad täkt med en brytning till större djup, till såväl fördel som nackdel, beroende på vilka aspekter som betraktas.

Kulturminnen, geologi

I linje med kommungränsen Södertälje-Botkyrka löper en gammal häradsgrens. Längs med denna finns på flera ställen gränsmärken i form av resta stenar. Inga sådana finns vad vi känner till inom tåktens område. Däremot finns exakt där gränsen korsas av tåktområdets södra begränsning ett s k femstenarör, bestående av en större upprest sten (hjärtsten) stöttad av smärre stenar och omgiven av fyra något mindre stenar (biliggare) på ett avstånd av ca 2 m från den större. Åldersbestämningen är osäker, men bör röra sig om 1700-talet från den tid då bönder m fl enligt lag ålades att hålla gränserna mellan olika ägor öppna och utmärkta. Strax väster om femstenaröret finns ytterligare ett gränsmärke i form av en upprest sten. Gränsmärken är så vitt vi vet fortfarande skyddade enligt lag. Vi menar att ett område kring dessa gränsmärken måste skyddas, dvs även inom tåktens område.

När samrådshandlingen från Svevia skriver att ”Inga kända höga natur- eller kulturvärden finns i området” förbiser man därför ovan nämnda gränsmärken.

Värt att nämna är också att det i omedelbar anslutning till tåktområdets nordöstra och sydöstra del bland annat finns en fossil åker. I områdets östra del finns en kolbotten. Söder därom, vid tåktområdets södra kant, finns en rekonstruerad kolarkoja, upprest på en autentisk grund i slutet av 1980-talet av Gunnar Lindkvist som bodde vid Viad.

Det förtjänar att nämnas att vägen mellan Viad och Hall som den planerade tåkten gränsar till i väster i sig själv kan betraktas som ett kulturminne, som varit i bruk åtminstone sedan tidig

medeltid och antagligen ännu längre. Där vägen korsar häradsgränsen fanns i äldre tid en runsten (Sö 294), som nu tyvärr är försvunnen. Den avbildades år 1857 i boken Svenska runurkunder av fornforskaren Richard Dybeck (bekant som författare till nationalsången).

Vad gäller geologiska formationer finns inom området dels en större konglomeratsten samt ett stort antal flyttblock, varav några större (ca 3 m).

Konkurrensaspekten

Svevia har anläggning som sin kärnverksamhet. Med egna täkter för utvinning av krossmaterial gör de sig mindre beroende av aktörer som har just utvinning och produktion av ballastmaterial som sin kärnverksamhet. Här kan speciellt nämnas Sand & Grus AB Jehander (HeidelbergCement-koncernen) med bl a Underåstakten, och AB Krossekonomi, med bl a Moraberg i Södertälje.

Konkurrensverket har synpunkter på detta förhållande, dels generellt inom olika branscher, men också specifikt inom bygg och anläggning. På www.konkurrensverket.se anför man under rubriken ”Konkurrensproblem i bygg- och anläggningsbranschen” följande:

”Eftersom huvuddelen av såväl kross som asfalt produceras av de stora, vertikalt integrerade, företagen kan det vara svårt för mindre anläggnings- och belägningsföretag att få tillgång till dessa insatsvaror. Dessutom kan det vara ett internt problem även för de stora företagen eftersom de ofta är tvingade att köpa kross och asfaltmassa inom den egna organisationen, även om priset är lägre hos andra aktörer. Konkurrenssituationen på anläggningsmarknaden skulle vara bättre om krossar, betongfabriker och asfaltverk var fristående från de stora anläggningsföretagens verksamheter och inte integrerade i dessa.”

Detta talar emot att Svevia alltför lättvindigt tillåts öppna en ny täkt enligt förslaget, även om deras begäran givetvis ska ställas i relation till möjligheterna för dem att till rimliga priser tillfredsställa sina behov av krossmaterial.

Det är viktigt att notera att aktörerna inom anläggningsbranschen, som förutom Svevia bland annat NCC och Skanska, köper och säljer kross (och annat material) sinsemellan. Här spelar avståndsberoendet en mycket stor roll, eftersom redan efter någon mil överstiger transportkostnaden för själva materialet (marknadspriset). Detta talar för att i gynna ett sådan samverkan – dock med konkurrensaspekten i beaktande. Därmed finns ytterligare argument mot en ny täkt bedriven av Svevia, eftersom det kan fresta till utvinning och transporter trots att kross kanske finns att tillgå på närmare håll.

Ett starkt skäl är också transporters negativa påverkan på miljö och klimat, vilka därför bör minimeras så långt möjligt. Den höga bränsleförbrukningen medför utsläpp till luften av bland annat kväveoxider, kolväten, svavel och koldioxid. Transporternas längd påverkar även energiåtgång, trafiksäkerhet och vägslitage. Vad gäller motoriserad utrustning så orsakar givetvis även dumprar, gräv- och lastmaskiner, liksom utrustning för krossning och hantering, utsläpp till luften, men de är ju nödvändiga oberoende av avstånd till täkt (eller annan utvinning).

Marknaden för och produktion av kross i Stockholmsområdet

Eftersom det i princip (utöver för, i detta fall, Svevia och markägarna) enbart finns negativa aspekter på en ny bergtäkt, i synnerhet i Stockholmsområdet, så är det synnerligen viktigt med en analys av hur marknaden för och behoven av krossmaterial kommer att utvecklas framöver. Vilket byggande och vilka anläggningsarbeten planeras och förutses i Stockholmstrakten såväl på medellång (10–20 år) som på lång (20–30 år) sikt?

I vilken mån kan befintliga täkter i närområdet, kross från anläggningsarbeten och återvinning av byggmaterial svara upp dessa behov? Vad gäller befintliga täkter gäller det att se vilka tillstånd för brytning som finns liksom potentialen för nya. Vad gäller kross från anläggningsarbeten gäller det produktionen av kross vid planerade och förutsedda anläggningsarbeten typ hamnen i Norvik, Förbifart Stockholm, Södertörnsleden, ny järnväg Stockholm-Järna (med trolig sträckning längs med Grödingebanan, dvs brytning av berg för ett flertal tunnlar), med flera. Tidsaspekten är givetvis betydelsefull. T ex har Norvik kanske potential i samband med den planerade täktens första år, dvs om kanske 5 år och framåt, medan kross från ny järnväg kan förväntas om 25-30 år, dvs under täktens sluttid.

Efter samtal med företrädare för några av branschens största aktörer har vi förstått att behoven och tillgången till kross är högst varierande, beroende just på verksamheter enligt ovan. Ibland finns det övernog med kross (vilket ger behov av upplagringsplatser för tillfällig lagring av sådan) medan man i andra tider har svårt att tillfredsställa behoven i rimligt avstånd från där behovet finns. Vi har också varit i kontakt med SGU, Sveriges Geologiska Undersökning, som i och för sig delvis bekräftar denna bild men samtidigt tillhandahåller statistik som visar att sett till något större geografiska områden, med ett antal kommuner (i Stockholms län) betraktade tillsammans, så är variationen år för år inte väldigt stor. (Källor: Samtal med utredare vid SGU, . Vi har också genom att något studera täkters lokalisering i Stockholms län fått uppfattningen att det finns möjligheter till en större utjämning av produktionen än idag. Frågan är dock i vilken mån det kan ske utan att i otillbörligt hög grad störa konkurrensen mellan de olika aktörerna. Här står samhällsintressen mot varandra och mot bakgrund av de stora negativa konsekvenserna av en ny bergtäkt bör dock möjligheten till styrning undersökas och tillvaratas i så hög grad som möjligt.

Övrigt

Enligt Miljöbalken så ska vid denna typ av exploatering alternativa lokaliseringar och deras miljöpåverkan anges. Samrådshandlingen ger ingen antydning om att en sådan analys har gjorts. Detta måste därför ske. En exploatering av ett naturområde kan i vissa fall motiveras med utveckling av lokalt näringsliv. Ett sådant förhållande är emellertid knappast aktuellt här. Bergbrytning och krossning är helt mekaniserad, och en täkt av en storlek som den nu föreslagna torde inte kräva mer än 10-20 personers insats. Därtill kommer givetvis personal för lastbilstransporterna, men det finns inget som talar för att dessa eller de som är knutna till täkten kommer att vara boende i just Södertälje eller Botkyrka.

Källor

- *Grus, sand och krossberg 2009*. SGU, Sveriges geologiska undersökning, periodiska publikationer 2010:2
- *Konkurrensproblem i bygg- och anläggningsbranschen*. Konkurrensverket (aktuell)
- *Sjöar och vattendrag i Södertälje*. Södertälje kommun, Miljökontoret. Rapport juli 2004.

- *Produkter – Ett nyhetsbrev från SGU, Sveriges geologiska undersökning*. Januari 2013: Användningen av naturgrus minskar.
- *Masshantering i Stockholms län*. Länsstyrelsen i Stockholms län. Rapport 2000:11.
- *Restaurering av Snäckstaviks våtmark. En naturvårdsåtgärd med inriktning på gädda*. Sveriges sportfiske och fiskevårdsförbund, LOVA och Europeiska fiskerifonden 2012.
- *Matrikel 2012*. Sveriges Bergmaterialindustri
- *Berggrundskarta Skala 1:50000*. SGU Sveriges geologiska undersökning (aktuell)
- *Grundvattenkarta Skala 1:50000*. SGU Sveriges geologiska undersökning (aktuell)
- *Karta Snäckstavik Skala 1: 15 000*. Botkyrka-Salems kartkommitté 1986
- *Förstudie Stockholm–Järna*. Trafikverket förslagshandling maj 2011 (Dnr TRV 2011/9641)
- *Gränsmärken*. Informationsblad, Länsstyrelserna i Västmanlands, Uppsala och Örebro län samt Riksantikvarieämbetet och Skogsstyrelsen
- *Yttrande över Brytning av berg och sand på fastigheten Underås 1:1. Samråd enligt 6 kap 4 § MB*. Naturskyddsföreningen i Södertälje 201-03-10.
- *Fornsök*, Riksarkivet
- *Kringla.nu – Sveriges museers och arkivs samlingar*, Riksarkivet

Våra kontaktpersoner i detta ärende är Lars Klasén, 08-550 195 70, 073-563 80 01, lars.klasen@telia.com (Södertälje) och Sven Persson, 073-726 87 28, sven.gunnar.persson@telia.com (Botkyrka).

Södertälje den 20 mars 2013

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn

Anders Lerner
Ordförande
076-648 08 74, anders.lerner@naturskyddsforeningen.se

Botkyrka den 20 mars 2013

Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem

Jan Govella
Ordförande
070-788 42 83, jan.govella@gmail.com

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn
c/o Anders Lerner, Tallhöjdsvägen 1, 152 41 Södertälje
sodertalje-nykvarn.krets@naturskyddsforeningen.se

Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem
c/o Arne Söderbom, Rosendalsvägen 4, 147 63 Uttran
karin.borjesson@live.se