

Angående INMISJÖ-utredningen

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har genom sin skärgårdsgrupp tagit del av INMISJÖ-utredningen angående säkrare farleder till Stockholm, och vill med anledning härav lämna följande synpunkter.

Sammanfattning

I föreliggande utredning presenteras ett antal förslag till förändringar av befintliga farleder genom Stockholms skärgård. Det uttalade syftet med förslagen anges vara att förbättra säkerheten i lederna ur trafiksäkerhetssynpunkt, och inte att stimulera till ökad trafik.

Naturskyddsföreningen hyser full förståelse för ambitionen att öka trafiksäkerheten i skärgården, men med tanke på att merparten av det gods som kommer till hamnarna i centrala Stockholm inte har Stockholmsområdet som slutdestination utan skall transporteras vidare, anser vi det viktigt att försöka få det gods som inte har Stockholmsområdet som slutdestination att söka sig till andra – och mer lämpliga – hamnar. Vi anser därför att arbetet måste inrikta sig på att försöka minska den tunga fartygstrafiken genom skärgården, såväl avseende storlek på fartygstonnaget som antalet fartygspassager. Eftersom skärgården är en sådan känslig och värdefull naturmiljö, där många olika intressen måste samsas, anser vi det vara skärgården och naturmiljön som de olika aktörerna måste anpassa sig till, inte vice versa.

Naturskyddsföreningen kan dock under vissa förutsättningar tillstyrka den föreslagna uppgraderingen av och trafiksepareringen vid farledsavsnittet Värmdö-Garpen, men motsätter sig bestämt inrättandet av den så kallade Horsstensleden samt övriga förslag till större farledsändringar.

Motivering

Stockholms skärgård utgör ett unikt naturområde av såväl nationellt som globalt intresse med få, om ens någon, motsvarighet i världen. Området är i sin helhet klassat som av riksintresse med hänsyn till dess natur- och kulturvärden enligt 4 kapitlet miljöbalken. I Stockholms läns naturvårdsprogram har skärgården åsatts beteckningen "högsta naturvärde" (klass I). Flera områden är redan i dag skyddade som naturreservat och ett område, Ångsö, är nationalpark. Diskussioner förs om att nya områden i skärgården skall avsättas som nationalpark, och att marina reservat skall inrättas. Det har dessutom sedan ett flertal år varit tal om att nominera skärgården till UNESCO som världsarvsområde, vilket skulle innebära att Sverige förpliktigar sig att verka för att området – så långt möjligt – bevaras och skyddas från exploatering och negativ miljöpåverkan.

Genom denna känsliga skärgårdsmiljö går tät trafik av världens största gods- och passagerarfärjor. De största färjorna har en bruttodräktighet på cirka 60.000 bruttoton och transporterar - förutom passagerare, personbilar och bussar - årligen cirka 168 500 tunga lastbilar till och från Stockholms innerstad och Stockholms hamn (1997). Antalet färjepassager genom skärgården till Stockholm är idag cirka 8.000 per år. Därtill tillkommer övrig fartygstrafik med cirka 3.000 passager per år. Denna omfattande fartygstrafik genom skärgården innebär ett betydande miljöhot i en känslig miljö, och de proportioner som denna trafik fått har medfört betydande störningar i skärgården form av bl a luft- och vattenföroreningar, buller, erosion och andra störningar av det marina livet. Även trafiksituationen i Stockholm har påverkats, inte minst av den tunga lastbilstrafiken genom innerstaden.

De nuvarande farlederna genom skärgården har etablerats för länge sedan, och utgör lättare modifieringar av månghundraåriga sjöleder. Modifieringarna har gjorts av säkerhetsskäl i takt med att fartygsstorlekarna ökat. Samtidigt har detta inneburit en större påverkan på miljön genom framförallt erosion på stränderna av svall och sugvågor.

Det är mot denna bakgrund som den nu föreliggande utredningen har utarbetats.

I utredningen konstateras att trafiken över Östersjön beräknas öka, men att hamnarna i centrala Stockholm i princip har nått sitt tak vad gäller storlek på och kapacitet för anlöpande fartyg. Den förväntade trafikökningen planeras därför främst till Kappelskär och Nynäshamn (Norvik).

De föreslagna farledsförbättringarna är – enligt utredningen - inte avsedda att öka trafiken till Stockholm, utan skall ses som ”ett led i sjöfartsnäringsens arbete att öka säkerheten för sjötrafiken och samtidigt garantera miljön för dem som bor och verkar i och kring vår vackra skärgård.”

Naturskyddsföreningen hyser full förståelse för ambitionen att öka trafiksäkerheten i skärgården. Med tanke på att merparten av det gods som kommer till hamnarna i centrala Stockholm, mellan 80 och 90 procent, inte har Stockholmsområdet som slutdestination utan skall transporteras vidare, anser vi det viktigt att försöka få det gods som inte har Stockholmsområdet som slutdestination att söka sig till andra – och mer lämpliga – hamnar. Vi anser därför att arbetet måste inrikta sig på att försöka minska den tunga fartygstrafiken genom skärgården, såväl avseende storlek på fartygstonnaget som antalet fartygspassager. Eftersom skärgården är en sådan känslig och värdefull naturmiljö, där många olika intressen måste samsas, anser vi det vara skärgården och naturmiljön som de olika aktörerna måste anpassa sig till, inte vice versa.

Värmdö-Garpen

I utredningen förslås en uppgradering av och trafikseparering vid farledsavsnittet runt Värmdö-Garpen. I dag råder mötesförbud på del av sträckan, och avsikten med ändringen är att få ett jämnare flyt i fartygstrafiken och att in- och utgående fartyg inte skall behöva vänta in varandra.

Med tanke på att avgasutsläppen från fartygen är minst vid jämn fart, skulle den föreslagna ändringen utöver säkerhetsaspekterna även kunna leda till en minskning av utsläppen.

Vi kan därför tillstyrka den föreslagna ändringen. Förutsättningen är dock att det görs en grundlig miljökonsekvensbeskrivning, där påverkan på miljön, såväl över som under vattnet, utförligt kartläggs. Detta gäller inte minst de bebyggda stränderna på norra Värmdö med dess många småbåtsbryggor. Det är också viktigt att fartbegränsningarna anpassas till den nya sträckningen. Omläggningen av farleden får inte heller tas till intäkt för en ökning av fartygstrafiken in till Stockholm.

Horsstensleden

I utredningen förslås en ny sträckning runt Sandhamn, kallad Horsstensleden. Detta förslag har – som vi ser det – stora likheter med det gamla förslaget till så kallad Rödkobbsled, dock i något modifierad form.

Naturskyddsföreningen motsatte sig bestämt förslaget till Rödkobbsled när detta presenterades i början av 90-talet. Vår inställning till Horsstensleden är densamma.

Öppnandet av den nya farleden skulle medföra att ett hittills relativt orört och opåverkat område utsattes för exploatering. Detta skulle stå i direkt strid mot UNESCO:s regler för världsarvsområden, samt även komma i konflikt med miljöbalkens regler om Stockholms skärgård som ett särskilt skyddsvärt område ur natur- och miljösynpunkt. I detta hänseende är det områdets helhet som är skyddsvärt. Området har även föreslagits ingå i ett marint reservat.

Ett av skälen som framförts till stöd för leden är att den med tanke på den intensiva trafiken, fartygens storlek och den stora godsmängd det är fråga om, skulle medföra en säkrare och mer lättnavigerad farled med mindre risk för olyckor.

Som redovisats ovan anser Naturskyddsföreningen det viktigaste målet vara att minska den totala fartygstrafiken genom skärgården, genom att förmå den godstrafik som endast har Stockholm som genomfartsort att flytta till andra hamnar.

Därvid når man det resultatet att godsmängden genom skärgården minskar, vilket innebär att trafiken kan bli glesare och att storleken på fartygen kan minska, så att de bättre anpassas till skärgårdens förhållanden. Detta skulle, som gjorda utredningar visat, vara såväl företagsekonomiskt som samhällsekonomiskt lönsamt. Som en konsekvens härav minskar även behovet av nya farledsdragningar.

Det kan vidare påpekas att en förutsättning för den nuvarande Finlandstrafikens omfattning och upplägg är att taxfreeförsäljningen kan fortsätta. Försvinner denna medför det med all sannolikhet stora förändringar av trafiken. Skulle dessutom Sverige och Finland sänka sina alkoholskatter – något som båda länderna förklarat sig ha för avsikt att genomföra under de närmsta åren – kommer även detta att påverka trafiken. Dessutom har såväl Silja som Viking line klart deklarerat att de numera inte förespråkar nya farleder i skärgården, detta till skillnad från situationen i början av 90-talet då förslaget om Rödkobbsleden var aktuell.

Detta är ytterligare skäl för att inte göra några större investeringar i nya farledsdragningar genom skärgården.

Skrakleden och övriga farledsändringar

Naturskyddsföreningen motsätter sig även inrättandet av den så kallade Skrakleden och övriga i utredningen föreslagna större farledsändringar, detta med samma argumentering som beträffande Horsstensleden.

Det bör i detta sammanhang anmärkas att de som arbetat med utredningen, Sjöfartsverket och Stockholms Hamn, båda har starka egna partsintressen i ärendet.

Sjöfartsverkets uppgift är i främsta hand att se till sjöfartsnäringens intressen, och inte primärt till naturvårdsintressena. Verket har ställt sig avvisande till uppfattningen att det skulle ligga i verkets uppdrag att försöka styra godsflödena till andra och miljömässigt lämpligare hamnar.

Verket är dessutom ekonomiskt beroende av de farledsavgifter som betalas av de fartyg som trafikerar de aktuella farlederna. Beträffande Stockholms Hamn är detta ett affärsdrivande kommunalt bolag som är ägare till hamnarna i centrala Stockholm samt till Kappelskär och Nynäshamn. Det är därför helt naturligt att bolaget verkar för att så mycket trafik som möjligt styrs till deras hamnar, och inte till konkurrerande hamnar.

Sammanfattningsvis anser Naturskyddsföreningen att det inte framkommit så tunga skäl för de föreslagna farledsändringarna, att de skulle motivera de förändringar i skärgårdsmiljön som de riskerar medföra, såväl på kort som på lång sikt. Vi motsätter oss således förslagen om Horsstensleden och övriga större ändringar av farlederna – bortsett från Värmdö-Garpen – med hänvisning till att vi anser det vara naturvårderna i skärgården som bör prioriteras i detta sammanhang.

Stockholm 2000-03-20

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Magnus Nilsson
Ordförande

Tomas Beckman
Skärgårdsgruppen