



2000-10-13

Länsstyrelsen i Stockholms län
Juridiska enheten
Ulla Bergmark
Box 22067
104 22 Stockholm

Remissvar ang. ansökan av Peder Silfverhjelm om tillstånd att använda svävare i Stockholms inre kustfart samt Mälaren

Inledande kommentarer

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har inte resurser att med kort varsel lämna ett detaljerat svar på remissen, eftersom vi tyvärr inte fanns med på listan över remissinstanser.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län välkomnar den sökandes ambition att erbjuda ett mer miljövänligt alternativ till transporter i Stockholms skärgård. Ansökan lämnar dock ett antal frågor obesvarade såsom sväwarens luftutsläpp, buller, förhållanden i is och effekter på faunan.

Luftutsläpp

Det är positivt att sökanden avser att utreda möjligheterna att använda biobränsle. Det väsentliga för bedömningen av ansökan är dock vad man i verkligheten tänker använda. Detta framgår tyvärr inte av ansökan. Utan denna uppgift är det omöjligt att bedöma farkostens utsläpp till luften och därmed även att ta ställning till ansökan som helhet.

Buller

Vid nyetablering av skärgårdstrafik måste låga bullernivåer vara av högsta prioritet. Naturvårdsverkets riktlinjer för god miljö kvalitet anger 40 dBA som gränsvärde för utomhusmiljöer med låga bakgrundsnivåer, t.ex. friluftsområden. För många är Stockholms skärgård en sista tillflyktsort där man vill njuta av tystheten. Över 2/3 av dem som utsätts för trafikbuller över 65 dBA i Sverige bor i Stockholms län. Studier har visat på ett samband mellan buller och ökad förekomst av hjärtinfarkt, högt blodtryck och höga blodfetter. I allt högre grad störs dock tystheten i skärgården av båtar.

Därför är det mycket viktigt att sträva efter att de fartyg som trafikerar våra vatten blir allt tystare. Den ansökande skriver att svävarnas bullernivåer inte ska vara högre än från andra höghastighetsbåtar (Bilaga C, s. 1., punkt 2.8.: Noise levels should be no higher than other high speed marine craft.). Detta är naturligtvis en oacceptabelt låg ambitionsnivå.



Is

Svävarna är utrustade med ett avisningssystem liknande det som finns på flygplan. Det saknas beskrivning av vilka utsläpp till vatten och luft detta för med sig.

Gränsen till att medeltunga svävare (vikt 16.7 ton + lastkapacitet 3.0 ton) bryter ränna går vid en istjocklek understigande 12 cm i bräckt vatten. Företaget överväger att använda även tunga svävare, som har en lastkapacitet av 10 ton och som kan antas bryta rännor även vid tunnare is. Om svävarna därför är tvungna att hålla sig till områden där det är tillåtet att bryta is, är det då möjligt att upprätthålla de utlovade hastigheter? Och hur mycket ökar bullret från fartygen genom isbrytning?

Fauna

Finns det dokumenterade undersökningar om vilken påverkan svävarna har på fåglar pga av sin höga hastighet?

Svävarna kan enl. presentationen Svävartrafik i Stockholm gå över fågelbon utan att skada boet eller ägg – men den häckande fågelns flyktavstånd överskrids långt tidigare.

Vilken påverkan har svävaren på fiskyngel när den tar sig fram på grunda vatten?

Det behövs regler för var svävaren får föras fram.

Slutsatser

Sammanfattningsvis anser vi det positivt att svävarna inte genererar svallvågor samt att möjligheten för biobränsle som drivmedel undersöks.

Vi anser dock att ansökan i övrigt innehåller så stora brister och ofullständigheter att den i nuvarande skick inte kan ligga till grund för ett tillstånd. Med tanke på Stockholms skärgårds mycket känsliga natur anser vi det viktigt att försiktighetsprincipen upprätthålls strikt. Enligt miljöbalken åligger det verksamhetsutövaren att visa vilka miljöeffekter den tilltänkta verksamheten har. Vi anser därför att ansökan måste kompletteras med utredning om bl.a. de oklarheter som vi redovisat ovan. Först därefter kan man ta ställning till om tillstånd ska medges.

Magnus Nilsson
Ordförande

Susanne Ortmanns
Handläggare