

2001-05-28

SSPA Sweden AB  
Box 24001  
400 22 GÖTEBORG

### **Angående Inmisjö-utredningen och inbjudan till utökad samråd**

Representanter för Naturskyddsföreningen i Stockholms län var närvarande vid de båda samrådsmötena den 27 mars och den 3 april 2001 i Värmdö om arbetet med miljökonsekvensbeskrivningarna över två av förslagen i Inmisjö-utredningen; Horsstensleden samt trafiksepareringen vid Värmdö-Garpen.

Vi vill med anledning härav och som ett komplement till vad vi tidigare anfört, såväl skriftligt som muntligt vid de båda mötena, tillägga följande, främst gällande Horsstensleden.

#### **Sammanfattning**

Stockholms skärgård är en unik naturresurs, klassad som riksintresse för sina natur- och kulturvärden och även tillänt som världsarvsområde. I stället för att spränga och öppna nya leder i skärgården bör fartygen och fartygstrafiken anpassas till skärgården och inte tvärt om.

Naturskyddsföreningens huvudsakliga kritik mot förslaget bottnar i en analys av godsströmmarna i farlederna till och från Stockholm. Bara en mindre del av fartygen har Stockholms län som start- eller målpunkt. Dessutom planerar Stockholms hamn en utflyttning av container- och Ro-Ro trafiken, samt att Loudden kommer att avvecklas. Detta leder till minskade trafikmängder i Stockholms skärgård. En ny farled behövs således inte för att öka säkerheten och minska miljöpåverkan.

MKB:n bör undersöka ett alternativscenario med minskad trafikmängd. Dessutom måste alternativa sätt att öka säkerheten tas i beaktande, som t.ex. sänkt hastighet och AIS (Automatic Identification System). MKB:n måste också ta upp möjligheten att minska fartygens miljöpåverkan genom att Stockholms hamn och Sjöfartsverket styr fartygen mot användning av renare bränsle och rening av NO<sub>x</sub>- utsläppen med hjälp av ekonomiska styrmedel.

Slutligen måste effekterna på trånga farledsavsnitt som Oxdjupet redovisas, när passagen vid Sandhamn öppnas för större fartyg.

#### **Övergripande synpunkter**

Vi har tidigare i en skrivelse till Sjöfartsverket i Stockholm daterad 2000-03-20 uttryckt vår starka kritik mot stora delar av Inmisjö-utredningen, och i synnerhet planerna på Horsstensleden (f.d. Rödkobbsleden).

Denna vår kritik kvarstår oförändrad.

Vid samrådsmötet den 3 april framkom att det föreligger ett kompakt motstånd mot Horsstensleden från flera olika håll. Kritiken är i stort identisk med kritiken mot planerna på Rödkobbsleden i början av 1990-talet. Vi anser inte heller att det vid mötet framkom några särskilt tunga argument för den planerade leden, som skulle kunna väga upp kritiken. Argumenten för leden har snarast försvagats sedan debatten om Rödkobbsleden i början av 1990-talet. Då var arbetet initierat av de rederier som drev Finlandstrafiken, men såväl Viking som Silja Line har nu deklarerat att de inte är intresserade av att trafikera en ny Horsstensled.

Vi är i princip positiva till sjötransporter, som – med energieffektiva fartyg som går på lågsvavelhaltigt bränsle samt använder modern reningsteknik och avfallshantering – erbjuder ett av de mer miljövänliga transportsätten, särskilt i jämförelse med lastbilstrafiken. Lika avgörande för sjöfartens miljöpåverkan är användningen av

smarta logistiksystem som styr fartygen till de mest lämpliga hamnarna. Vi är kritiska mot att en stor del av det gods som sjövägen transporteras till och från Stockholm inte har Stockholm som start- eller slutdestination, utan endast använder Stockholm som genomfartshamn. I sin promemoria nr 8, juni 2000 beräknar Regionplane- och trafikkontoret att endast ca 10-20 procent har Stockholms län som start- eller målpunkt.

Behovet av att kartlägga godsströmmarna och försöka hitta incitament/styrmedel för sjöfarten att söka sig till från miljösynpunkt lämpligare hamnar är något som vi tidigare påtalat för Sjöfartsverket, men endast mötts av invändningen att det inte ingår i verkets uppdrag. Vi anser dock att det ingår som en del av verkets sektorsansvar för sjöfartens miljöfrågor.

### **Allmänna synpunkter på MKB:n**

Vilka punkter som är obligatoriska i en MKB regleras idag i 6 kap 7 § miljöbalken. Tidigare var det vanligt att verksamhetsutövaren försökte "snäva" in MKB:n, i avsikt att inte göra den mer omfattande än absolut nödvändigt. Det var ofta endast den konkreta påverkan runt själva anläggningen som behandlades. I och med miljöbalken är det fastslaget att detta inte längre är möjligt. En MKB enligt miljöbalken skall omfatta även kringeffekterna, som t.ex. den trafik som anläggningen genererar i omgivningen. Det är anläggningens totala miljöpåverkan som skall belysas.

Enligt nämnda paragraf skall MKB:n innehålla en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering till varför ett visst alternativ har valts, dels en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd. Vidare kan även andra jämförbara sätt att nå samma syfte redovisas.

### **Specifika synpunkter på MKB:n**

Naturskyddsföreningens huvudsakliga kritik mot förslaget bottnar i en analys av godsströmmarna i farlederna till och från Stockholm.

Sedan taxfreeförsäljningen slopades använder sig finlandsfärjorna inte längre av Sandhamnsleden utan går via Furusundsleden. I dagsläget går bara tjugo procent av fartygen via Sandhamnsleden (enligt siffrorna som Johan Berggren, Sjöfartsverket, presenterade på det tidiga samrådsmöte i Värmdö den 3 april 2001). Totalt motsvarar det 3133 fartyg/år. Bara c:a 9 fartyg per dygn passerar den trånga passagen vid Sandön.

Dessutom har Stockholms hamnar AB planer på att flytta ut både containertrafik och Ro-Ro fartyg till en ny terminal utanför Stockholm. Naturskyddsföreningen välkomnar dessa planer under förutsättning att man väljer en lösning där man lokaliserar denna nya terminal i närhet till goda motor- och järnvägsförbindelser, som t.ex. hamnen i Oxelösund erbjuder. Trafiken på Stockholms hamn kommer då att minska.

Även tankbåtar kommer att försvinna från farlederna i Stockholms skärgård. Flygbränslet skall enligt beslut av Stockholms stad transporteras till en annan hamn fr.o.m. år 2004, och dessa transporter utgör fyrtio procent av oljetransporterna. Långsiktigt skall hela Loudden avvecklas.

När det gäller passagerartransporterna förväntar sig Stockholms hamn att antalet passagerare på finlandsbåtarna kommer att minska något och att det blir en viss ökning av kryssningsfartygen i framtiden.

Enligt informationen som gavs på samrådsmötet planerar SSPA undersöka ett alternativ med liten ökning samt ett med större ökning av trafikmängden. Som vår redogörelse ovan visar är det dock av största vikt att även ett alternativ med minskad trafikmängd görs, pga. Stockholm hamns planer på utflyttning av delar av trafiken till andra hamnar.

Ett problem som formulerades av Stockholms hamn på samrådsmötet var att vissa stora kryssningsfartyg väljer bort Stockholm i dag pga. dåliga inseglingsleder. Kryssningsfartygen står idag för tre procent av fartygen som kommer till Stockholms hamnar. Större delen av dessa går via Sandhamnsleden. Tre procent motsvarar c:a 480 fartyg/år. Skulle kryssningstrafiken fördubblas så skulle dessa fartyg stå för sex procent, motsvarande totalt c:a 960 fartyg/år. Antar man att kryssningsfartyg kommer i första hand under sommarsäsongen, motsvarar 960 fartyg/år en ökning med 2,5 fartyg/dygn, dvs. totalt c:a 5 fartyg/dygn under 190 dagar/år. Vi anser det vara högst orimligt att göra ett så förödande ingrepp som sprängningar av Horsstensleden skulle föra med sig bara för att kunna erbjuda några stora fartyg under sommarsäsongen möjligheten att anlöpa Stockholm.

MKB:n bör undersöka alternativa möjligheter till att öka säkerheten för fartyg på väg in till Stockholm. Ett alternativ är att sänka hastigheten i det trånga området kring Sandön. Fr.o.m. 1 juli 2003 måste dessutom bl.a.

alla passagerarfartyg och tankbåtar ha AIS ombord (Automatic Identification System, enl. tillägg (6 december 2000) till SOLAS konventionen kap.V). Fördelen med AIS är att man mycket exakt får veta var mötande fartyg befinner sig och vilken fart de har. Detta möjliggör en mer miljövänlig planering av körningen, inte minst innan man kommer till ett område med sänkt hastighet och enkelled.

Vidare måste MKB:n också redovisa effekter som ökad trafik med större fartyg kan ha på trafiken genom Oxdjupet, som är en flaskhals på vägen in till Stockholm.

I Inmisjö-utredningen formuleras också målet att förbättra miljön i farlederna till och från Stockholm. Ett stort miljöproblem är fartygens utsläpp av svavel och kväveoxid. Inmisjö-utredningen föreslår att försöka minska fartygens väntetider genom att spränga en ny farled - som dock förlänger själva distansen - i hopp om att kunna minska utsläppen. Det finns dock bättre verktyg att satsa på. Ett mycket bra verktyg för ökad användning av lågsvavelhaltigt bränsle och rening av NO<sub>x</sub>-utsläppen är den tillämpning av miljödifferenterade avgifter i Stockholms hamn. Sjöfartsverket kan även i internationella sammanhang verka för en sådan tillämpning i hela Östersjön alternativt EU, vilket skulle förstärka verktygets effekter.

### **Övriga synpunkter**

Planerna på Rödkobbsleden drogs tillbaka av Sjöfartsverket sedan Värmdö kommun avstyrkt planerna. Kommunen har samma inställning idag till förslaget till Horsstensled.

Med tanke på vad som hittills framkommit anser vi det därför osannolikt att projektet skulle klara att uppfylla samtliga de krav som ställs enligt miljöbalken. Något tillstånd torde således inte kunna påräknas av miljödomstolen.

Vi anser därför att det bästa – för alla parter – vore att Sjöfartsverket och Stockholms Hamn tog konsekvenserna av detta faktum, och avbröt arbetet med Horsstensleden.

-----  
Magnus Nilsson  
Ordförande

-----  
Tomas Beckman  
Skärgårdsgruppen