

SWECO VBB VIAK  
Jenny Olsson  
Box 34044  
100 26 Stockholm

### **Synpunkter angående miljökonsekvensbeskrivningen för Kapellskärs hamn och planerad vattenverksamhet**

#### **Inledande kommentarer**

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har getts tillfälle att lämna synpunkter på vad som bör tas med i miljökonsekvensbeskrivningen för Kapellskärs hamn och planerad vattenverksamhet.

#### **Innehållet i MKB:n**

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken är syftet med en miljökonsekvensbeskrivning att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.

Utifrån ovanstående skall följande uppgifter finnas med i miljökonsekvensbeskrivningen för Kapellskärs hamn och planerad vattenverksamhet:

#### **Hamnverksamheten:**

- Ett nollalternativ som är baserad på de senaste 5 årens verksamhet verkar vara rimligt att undersöka, rimligare än att ta dagsläget som nollalternativ, med tanke på att verksamhetens omfattning har förändrats avsevärt under de senaste åren.
- Andra alternativ än nollalternativet och den sökta verksamheten skall redovisas på ett jämförbart sätt. Att beskriva effekterna av den sökta verksamheten som effekter av ytterligare ett fartygsanlöp uppfyller enligt vår bedömning inte kravet på att redovisa de olika alternativens effekter på ett jämförbart sätt.
- En motivering varför ett visst alternativ har valts skall redovisas.
- Av beskrivningen av hamnverksamhetens utformning och omfattning skall det tydligt framgå hur många fartyg anlöper hamnen idag samt hur många fartyg kan väntas anlöpa hamnen pga. ombyggnaden. Även om det inte är möjligt att exakt förutsäga måste MKB:n ge uppgifter om hur många anlöp anläggningen medger maximalt, idag och efter ombyggnad.
- Även omfattningen av de indirekta effekterna av fartygs- och landtransporter till och från hamnen skall kvantifieras, hur många fordon når/lämnar hamnen resp. hur många fartyg rör sig i farleden till och från hamnen efter den planerade ombyggnaden samt när (på dygnet) kommer fordon/fartyg till och från hamnen.
- Uppgifter om luftutsläpp, buller och inverkan på vatten och mark från fartygen i farleden, inseglingsrännan och vid kaj skall redovisas, likadant luftutsläpp, buller och inverkan från fordon

på väg till och från hamnen samt från arbetsmaskinerna i hamnen. Uppgifter bör inkludera en spridningsberäkning för luftutsläpp och buller.

- Gränsdragningen för de indirekta effekterna av trafiken till och från hamnen skall motiveras med hjälp av beräkningar som visar hur långt hamnens verksamhet tydligt påverka trafikens omfattning. T.ex. kan det tänkas att även farleden utanför inseglingstrännan är tydligt påverkad av fartygen på väg till/från Kapellskär. I så fall måste de luftutsläpp och bullerpåverkan på den omgivande skärgården beskrivas på ett kvantifierat sätt. Samma sak gäller vägtransporterna – MKB:n skall med hjälp av beräkningsmodeller redovisa var vägtransporterna till och från hamnen inte längre påverkar vägtrafiken tydligt. Resultat av dessa beräkningar skall vara avgörande för den geografiska avgränsningen av de indirekta effekterna av hamnverksamheten.
- Skyddsåtgärder för att minska eller förebygga miljöeffekter av verksamheten skall redovisas - hur tänker man utveckla de miljödifferenterade hamnavgifter, planerar man att använda förnyelsebara bränslen för maskinerna som används i hamnen, kommer det att finnas möjlighet till el-anslutning för fartyg vid kaj mm.?
- Miljöeffekter av de indirekta effekterna skall också omfattas av redovisade skyddsåtgärder - planeras det t.ex. järnvägsanslutning för att minska lastbilstransporterna till och från hamnen?
- De för hamnverksamheten relevanta nationella miljömålen bör beskrivas - levande kust och skärgård, (låg bullernivå i farleden till hamnen), levande sjöar och vattendrag (t.ex. friluftslivet i naturreservatet, fiske vid tipplatsen) mm.

#### Vattenverksamheten:

- Ombyggnaden av Kapellskärs hamn kräver muddring. Med tanke på att muddermassorna härrör från ett hamnområde skall sedimentundersökningen (utöver det som är redovisad i PM 2001-09-03 Kapellskär) omfatta även tennorganiska föreningar som TBT (tri-butyltin), en båtbottnfärg som kan ha läckt från fartygsskrov. Ifall TBT återfinns i oroväckande halter i muddermassorna kan tippning inte tillåtas utan annan form av hantering måste redovisas.
- Om tippning kan tillåtas pga. att miljöfarliga ämnen inte förekommer måste det utredas om den tilltänkta tipplatsen är en erosionsbotten (vilket kan befaras enligt utkastet till MKB:n). Återkoloniseringen går mycket långsammare på en erosionsbotten och platsens lämplighet bör övervägas.

.....  
Susanne Ortmanns  
Handläggare