



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

2002-10-14

Naturvårdsverket
Enheten för markanvändning och
vattenverksamhet
Att: Allan Nilsson
106 48 Stockholm

Synpunkter på Naturvårdsverkets förslag till allmänna råd och handbok om hamnar (Dnr 548-4015-02 Rv)

1. Inledande kommentarer

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har getts tillfälle att yttra sig över Naturvårdsverkets förslag till allmänna råd och handbok om hamnar. Vi har inte möjlighet att ta ställning till alla punkter som handboken resp. de allmänna råden tar upp utan begränsar oss till ett antal för miljön viktiga aspekter.

2. Synpunkter på förslag till handbok om hamnar

Utsläpp till luft, åtgärder (punkt 2.2)

Föreningen välkomnar att ett antal tänkbara åtgärder för att minska hamnverksamhetens miljöpåverkan tas upp för varje enskilt område. Här erbjuder handboken nu ett urval av åtgärder som kan styra hamnverksamheten mot minskad miljöpåverkan.

Vi vill dock påpeka att det vore av stort värde att i listan över tänkbara åtgärder mot utsläpp till luft lyfta fram principöverenskommelsen mellan Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund (numera Sveriges Hamnar). 1996 kom de tre parterna överens om att införa miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter i syfte att minska sjöfartens luftutsläpp (SO₂ och NO_x) med 75%. Handboken tar upp ekonomiska incitament som möjlighet att påverka fartygsflottans miljöprestanda. Enligt vår mening bör det lyftas fram i handboken att hamnarnas branschorganisation har gått med på ovannämnda överenskommelse, och att alla hamnar rekommenderats att implementera den. Hamnarna bör följa Sveriges Hamnars rekommendation, vilket bör påpekas i handboken.

Utsläpp till vatten - sediment - avfall - efterbehandling av mark och sediment (punkter 2.3, 2.4., 2.5., 2.10.)

Handboken påpekar att en anledning till farligt avfall i hamnbassänger och/eller i sediment är att rengöring, blästring och målning av fartygsskrov vid kaj kan leda till spridning av båtottenfärger till vatten och sediment. Flertalet av dessa färger är koppar- eller tennbaserade och mycket miljöfarliga.

Det avfall som kan uppstå vid borttagning av båtottenfärger av antifouling-typ klassificeras som farligt avfall enligt avfallsförordningen (2001:1063), som trädde i kraft den 1 januari 2002 efter EU-kommissionens beslut om ändring av den europeiska avfallsförteckningen. Ett exempel är "blästringmaterial som innehåller farliga ämnen". För farligt avfall gäller strikta regler för omhändertagande och behandling.

Bland åtgärderna bör därför följande listas:

- hamnen kan förfoga över dockor där eventuell rengöring, blästring, slipning eller målning måste ske och som måste vara försedda med utrustning för att rena vattnet som blir förorenat p g a ovannämnda arbeten innan det släpps ut till omkringliggande vattnen. Också fasta beståndsdelar i vattnet (färgrester o.dyl.) måste omhändertas som farligt avfall.

Transporter (punkt 2.7.)

Till förslagslistan på tänkbara åtgärder kan tilläggas att flytta över trafiken från väg till spår i möjligaste mån.

Avgränsning av MKB:n (punkt 3.5.2.)

Trots svårigheterna att hitta tydliga avgränsningar mellan de direkta och de indirekta effekterna av hamnverksamheten skriver man i handboken att beskrivningen av de indirekta miljöeffekterna kopplade till fartygstransporterna bör koncentreras till det vattenområde som inte kan anses tillhöra själva hamnområdet. I denna slutsats instämmer föreningen. Vi anser det samtidigt olyckligt att Naturvårdsverket inte rekommenderar mer exakta mätningar av trafikflödena till och från hamnen. För att kunna avgöra var inflytandet från transporterna till och från hamnen, både till vattnet och på land, börjar resp. slutar vara dominerande krävs en trafikflödesanalys.

Vi vill också påpeka att man inte bara bör skilja mellan befintliga hamnar, där miljöeffekter av transporterna enl. handboken huvudsakligen ska utredas inom ramen för prövning av resp. väg, järnväg eller farled, respektive nyetableringar, där mer noggranna undersökningar av de indirekta effekterna krävs. Ifall en befintlig hamn söker tillstånd för att utöka verksamheten (t.ex. bygga ny hamnbassäng eller ta emot ny trafik) bör man behandla detta på samma sätt som en nyetablering, eftersom en utökad fartygstrafik onekligen kan påverka mängden lastbilar/godståg påtagligt.

Vidare borde man beakta att en utökning av verksamheten som leder till ökade trafikmängder både i farleder och på vägar till och från hamnen riskerar att bidra till att miljö kvalitetsnormer kan komma att överskridas. De ovannämnda mer noggranna analysen av de indirekta effekterna, dvs. trafikflödesförändringar pga. förändrad hamnverksamhet krävs för att miljöprövningsdelegationen ska kunna bedöma om tillstånd kan ges resp. om villkor bör meddelas för att säkerställa att miljö kvalitetsnormer inte överskrids.

Alternativa lokaliseringar och utformningar (punkt 3.5.4.)

Föreningen stödjer skrivningen om alternativa lokaliseringar och välkomnar förtydligandet att ett jämförbart sätt att nå syftet med en ny hamnetablering kan t.ex. vara att fartygstransporterna sker till näraliggande befintliga hamnar.

3. Synpunkter på förslag till allmänna råd

Fartygs-, väg- och järnvägstrafiken till och från hamnen (allmänt råd till 9 kap 6§ miljöbalken)

Föreningen välkomnar förslaget att en redogörelse för och beskrivning av miljö- och hälsopåverkan från fartygs-, väg- och järnvägstrafiken till och från hamnen bör ingå i ansökan. Vidare vill vi understryka att det slutgiltiga beslutet om hamnverksamheten och eventuella villkor som kan meddelas bör fattas mot bakgrund av resultaten från redogörelsen.

Remissförfarandet, länsstyrelsens handläggning av ansökan (allmänt råd till 19 kap 4§ miljöbalken)

Utöver de fall förslaget till allmänna råd tar upp, bör enskilda och organisationer också beredas tillfälle att yttra sig i de fall dessa har aktivt deltagit i samrådsprocessen med hamnbolaget och har lämnat synpunkter till hamnbolaget eller den som har upprättat MKB:n och tillståndsansökan åt hamnbolaget.

Ansökans innehåll (allmänt råd till 19 kap 5§ miljöbalken)

I avsnitt 3.5.4. tar handboken upp frågan om alternativa lokaliseringar och utformningar. Föreningen anser att en motsvarande formulering bör finnas i de allmänna råden. Under rubrik Val av lokalisering bör följande ändring göras. Istället för *Alternativa lokaliseringar som diskuterats bör anges* bör det stå *Alternativa lokaliseringar och utformningar som diskuterats bör anges*.

Magnus Nilsson
ordförande

Susanne Ortmanns
handläggare