



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2003-03-21

Stockholms tingsrätt
Miljödomstolen
Box 8307
104 20 Stockholm

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen och tillståndsansökan för Kapellskärs hamn, Målnr M 278-02

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har tagit del av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och vill lämna följande synpunkter på MKB:n och tillståndsansökan för utvidgad hamnverksamhet.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att

- Kapellskärs hamn för närvarande inte är lämplig för en stor Ro-Ro hamn, eftersom hamnen saknar järnvägsförbindelse och huvuddelen av det gods som hanteras har mål utanför regionen.
- miljökonsekvensbeskrivningen har allvarliga brister bl a när det gäller beskrivning av möjliga, alternativa lokaliseringar, indirekta effekter av trafik till och från anläggningen samt direkta effekter som fartygens miljöpåverkan när de ligger vid kaj.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Ansökan

Hamnen ansöker om tillstånd att lasta och lossa fartyg upp till en maximal bruttodräktighet av 100 000. Det största fartyget som trafikerar hamnen idag är Silja Europa med en bruttodräktighet av 59 912. Enligt anteckningar från samrådsmöte den 1 november 2001 planerar hamnen inte för annat än Ro-Ro trafik. Föreningen anser att hamnen i Kapellskär för närvarande inte är tillräckligt väl skyddad för att i alla väderlekar kunna ta emot fartyg som är större än dagens på ett säkert sätt. Föreningen föreslår att tillstånd enbart ges för lastning och lossning av fartyg upp till en maximal bruttodräktighet av 60 000.

Miljöeffektavgränsning

Sökanden har valt att beskriva de indirekta effekterna av landtransporterna på väg E18 endast till och med avfarten till Norrtälje. Det saknas en motivering varför man anser att det är en rimlig avgränsning. På samrådsmötet den 1 november 2001 påpekade flera representanter för bl a kommunen att väg 77 inkl. genomfart Rimbo borde ingå i det område där de indirekta effekter studeras. Naturskyddsföreningen anser att den yttre gränsen för beskrivning av hamnens indirekta effekter bör dras då transporterna från hamnen kan anses vara av obetydlig/mindre omfattning jämfört med andra transporter på vägen¹. När tjänstemän med lokalkännedom påpekar på samrådsmöte att även en betydande del av trafiken väster om E18:s avfart till Norrtälje, på väg 77 via Rimbo mot Uppsala, kommer från hamnen borde MKB:n beskriva denna trafikens effekter på miljön. Det bör i sammanhanget påpekas att den utbyggnad hamnbolaget vill genomföra innebär att påtagliga indirekta effekter av verksamheten troligen kommer att uppstå inom ett mycket stort influensområde.

¹ Dnr 548-4015-02 Rv, Naturvårdsverkets handbok Hamnar – om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m., remissupplaga juni 2002



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Vidare anser föreningen att fartygstrafiken i hamnens vattenområde måste anses vara en direkt effekt av hamnverksamheten. Denna ståndpunkt stöds av Naturvårdsverket som skriver i förslaget till allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar² (avsnitt Omfattning av tillståndsansökan för en hamn, underrubrik Fartygstrafiken till och från hamnen) att *Fartygstrafiken inom hamnområdet och miljöpåverkan från fartygen som ligger vid kaj och ute på redd kan anses utgöra en del av hamnens verksamhet och bör beskrivas i ansökan*. MKB:n bör kompletteras med uppgifter om fartygens miljöpåverkan (buller, luft, vatten) när de ligger vid kaj eller befinner sig inom hamnområdet.

Alternativa lokaliseringar

I ansökan saknas en beskrivning av möjliga, alternativa lokaliseringar eller utformningar av verksamheten. Sökanden skriver att en alternativ lokalisering inte behöver beskrivas eftersom det vore orimligt att neka tillstånd till verksamheten, mot bakgrund av gjorda investeringar och hamnens roll i befintliga logistikkedjor. Föreningen anser det dock rimligt att en alternativ lokalisering av den sökta utbyggnaden av verksamheten beskrivs. Roslagshamnar AB planerar att tredubbla verksamhetens omfattning, och det är inte givet att Kapellskär är det bästa lokaliseringsalternativet för den förväntade ökningen av gods från Ro-Ro-fartyg. Enligt Regionplane- och trafikkontoret³ har bara 10 procent av godset som passerar Kapellskärs hamn start eller mål i Stockholms län. 50 procent har start eller mål i övriga Sverige, 20 procent i Norge och 20 procent på kontinenten. Miljökonsekvenserna av en alternativ lokalisering av de väntade ökningarna av gods via Kapellskär måste utredas, t.ex. kan hamnarna i Oxelösund eller Norrköping vara lämpliga alternativ för gods som ska till södra Sverige eller kontinenten. Man bör också diskutera nyttan av och möjligheterna att se till att gods utan vare sig start- eller målpunkt i Sverige över huvudtaget passera det svenska fastlandet utan istället förs över till t ex direktgående sjöfart.

Vidare anser föreningen att jämförbara sätt att uppnå samma syfte bör redovisas, t.ex. borde hamnen utreda om en tidsbegränsning (dvs. fartygsanlöp begränsade till vissa tider på dygnet) av trafiken på Kapellskär kan minska negativa effekter som buller.

Buller

Föreningen anser att MKB:n grovt underskattar bullerstörningar som är konsekvenser av verksamheten, och som kommer att öka om tillstånd till utbyggnad av verksamheten ges. Det finns naturreservat och populära rekreations- och friluftslivsområden i hamnens närhet och längs med E18 mot Norrtälje. Om antalet lastbilar som passerar vägen tillåts öka från 114 000 till 400 000 per år är risken överhängande att bullerpåverkan minskar områdets värde för friluftsliv och fritidshusägare. Enl. miljömålet God bebyggd miljö ska relativt bullerfria närrekreationsområden även i fortsättningen ska hållas bullerfria, vilket sökanden anser sig uppfylla. Motiveringen för denna slutsats är att verksamheten har funnits på plats länge. Föreningen ifrågasätter denna slutsats. Så sent som 1996 hade hamnen bara två fartygsanlöp per dag. Hamnens utbyggnad de senaste åren har fört med sig en betydande ökning av störande buller, och mot bakgrund av områdets tidigare karaktär som fritidshusområde är en ytterligare utbyggnad (från en godsomsättning på 2,1 ton/år till 6,5 milj. ton/år) av Kapellskärs hamn, baserad på ökade vägtransporter, inte önskvärd.

Skyddsåtgärder

För att minimera effekter på marin ekologi, friluftsliv och närboende borde sprängnings- muddrings- och tippningsarbeten endast utföras mellan 15:e september och 15:e april, inte 15:e maj som sökanden föreslår.

Om tillstånd för utbyggnad av verksamheten ges bör trafiken begränsas till vissa tider på dygnet för att minska störningar nattetid.

Arbetsmaskinerna i hamnen bör drivas på el för att minska både utsläpp och buller.

² Dnr 548-4015-02 Rv, Naturvårdsverkets författningssamling, förslag till allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar, juni 2002

³ Land- och sjötransporters miljöeffekter, Promemoria nr 8, juni 2000, Regionplane- och trafikkontoret



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Tillståndsansökan

Villkor

Hamnen föreslår att verksamheten begränsas till att årligen hantera maximalt 6,5 milj ton gods samt 3,5 milj passagerare. Som ovan motiverats anser Naturskyddsföreningen i Stockholms län att Kapellskär för närvarande inte lämpar sig för den utbyggnad ansökan avser. En hamn av sökt storlek genererar så pass stora transportströmmar på land att den bara kan motiveras om godsets mål ligger mycket nära hamnen eller om det finns möjlighet att frakta godset vidare på tåg. Föreningen motsätter sig därför för närvarande den utbyggnad ansökan avser.

.....
Magnus Nilsson
ordförande

.....
Susanne Ortmanns
kanslichef