



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm, 15 juli 2003

Till
Jenny Olsson
SWECO VIAK AB
Box 340 44
100 26 Stockholm

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen för anläggande och drift av en hamn i Norvik

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har tagit del av Stockholms Hamn AB:s inbjudan till utökat samråd, och vill lämna följande synpunkter.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att

- Norvik inte är ett lämpligt geografiskt läge för en ny hamn som bl.a. hanterar gods med mål utanför regionen,
- hamnbolaget måste utreda hela den långsiktigt tilltänkta storhamnens effekter i miljökonsekvensbeskrivningen för att möjliggöra en samlad bedömning av den långsiktigt planerade verksamhetens effekter på miljö och hälsa,
- miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa vilka effekter en ny hamn i Norvik får på transportströmmarna både i Mälardalsregionen och på Södertörn,
- miljökonsekvenser av en alternativ lokalisering av hamnverksamheten samt dess effekter på transportströmmarna i ovannämnda region bör redovisas.

Övergripande synpunkter på 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 miljö.

Enligt utkastet på MKB:n (2003-06-04) gäller tillståndsansökan bara en mindre hamn (bl.a. sidan 2 och 3 i MKB-utkastet). Mot bakgrund av vad hamnens VD Christel Wiman framförde på samrådsmötet den 18 juni, att hamnbolaget har som långsiktigt mål att etablera en storhamn i Norvik, uppfattar föreningen formuleringarna i MKB:n¹ som vilseledande. Ordföranden i hamnstyrelsen Malte

¹ MKB-utkast, sidan 3: *Ett tidigare tillståndsärende för hamnverksamhet enligt miljöbalken i Norvik pågick under 1999-2000. Ärendet avstannade under början av år 2000. Det tidigare ärendet omfattade en betydligt större hamn än den som planeras i dagsläget. Den då planerade hamnen omfattade en fullt utbyggd hamn bestående av Ro/Ro (...), Lo/Lo (...) och bulkhantering (...) samt färjetrafik. Den planerade arealen var 500 000 m² vilket är*

Sigemalm bekräftade på samma möte att hamnstyrelsen vill se en miljöprövning av en storhamn, även om majoriteten i hamnstyrelsen är överens om att inte fatta fler beslut före 2006 utöver den nuvarande ansökan. Om hamnbolagets planer faktiskt är en mycket större anläggning än den som omfattas av föreliggande ansökan är det otillräckligt att bara utreda en första etapp av en framtida storhamn. För att kunna göra den av miljöbalken krävda samlade bedömningen av en planerad verksamhets effekter på människor hälsa och miljö möjligt anser föreningen att hamnbolaget måste utreda hela den tilltänkta storhamnens effekter i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Föreningen anser vidare att miljökonsekvensbeskrivningen skall ta hänsyn till följande synpunkter:

Specifika synpunkter på MKB:n

Direkta effekter av hamnverksamheten

Hamnen söker tillstånd för hamnverksamhet enl. 9 kap. miljöbalken, och ansökan avser hamnområdet och vattenområdet i anslutning till den planerade hamnen. På sidan 8 skriver hamnen samtidigt att miljökonsekvensbeskrivningen kommer att studera effekter av fartygstrafik i hamnens vattenområde som en indirekt effekt. Detta är inte konsekvent. Om hamnens ansökan avser tillstånd för hamnverksamhet som bedrivs inom hamnområdet på land samt inom hamnens vattenområde måste fartygstrafik (inkl. fartyg vid kaj) i hamnens vattenområde enligt föreningens bestämda uppfattning anses ingå i den tillståndspliktiga hamnverksamheten, och studeras som en direkt effekt av hamnverksamheten.

Denna ståndpunkt stöds också 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, utsläpp till luft, vatten m.m.) när de ligger vid kaj eller befinner sig inom hamnområdet.

Indirekta effekter

Eftersom ansökan gäller nyetablering av en hamn är det rimligt att kräva att beskrivningen av också de indirekta miljöeffekterna blir mer omfattande. Av beskrivningen av hamnverksamhetens utformning och omfattning skall det tydligt framgå hur många anlöp per år som kommer att göras med vilka fartygstyper och -storlekar. Även fordonen bör specificeras enl. storlek.

Fordons- och fartygstrafikens effekter vid de olika alternativen måste geografiskt beskrivas fram till platsen då transporter till och från hamnen kan anses vara av obetydlig/mindre omfattning jämfört med andra transporter på vägen³. Om man begränsar redovisningen av de indirekta effekterna av landtransporterna på väg 73 fram till trafikplatsen vid Ösmo måste hamnbolaget kunna kvantifiera varför detta anses vara en rimlig avgränsning, dvs. hur mycket trafik fortsätter på väg 73 norr om Ösmo och hur mycket går vidare via väg 225?

Hamnen skriver att huvuddelen av Ro/Ro-godset bedöms gå till Stockholm och Mälarenregionen. En definition på vilket område som menas med "Mälarenregionen" samt en referens som visar vilka studier dessa antaganden grundar sig på bör finnas med i MKB:n.

Nollalternativ

Hamnen skriver att en utebliven hamn i Norvik innebär att transporter bl.a. sker med långväga transporter på väg eller järnväg. Vilka transporter menas, och vart är de på väg? T.ex. sjötransporter österifrån som ska till södra Sverige och som istället går till t.ex. hamnen i Norrköping kommer att ske med längre sjötransport och kortare transport på väg eller järnväg. På sidan 47 skriver man också att i

knappt 5 ggr större areal jämfört med den nu planerade hamnen. Den nu planerade hamnen har, förutom en helt annan omfattning också en annan inriktning.

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

³ Dnr 548-4015-02 Rv, Naturvårdsverkets handbok Hamnar – om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m., remissupplaga juni 2002

nollalternativet kommer buller att alstras i anslutning till de transporter som istället blir aktuella. Det vore intressant med en kvantifiering av vilka effekter på miljön dessa transporter kommer att ha, och var man tror att dessa kommer att ske.

Föreningen efterlyser en mer nyanserad beskrivning av nollalternativets innebörd, i ett långsiktigt perspektiv.

Alternativa lokaliseringar

Enligt 6 kap. 7 § punkt 4 miljöbalken måste alternativa lokaliseringar av verksamheten redovisas. Länsstyrelsen förtydligar i sitt beslut om ”betydande miljöpåverkan” (1999-08-13, beteckning 1843-99-7712) att miljökonsekvenserna av en alternativ lokalisering till befintliga hamnar på Östersjökusten översiktligt bör beskrivas, och miljökonsekvenserna för jämförbara sätt att hantera godsflöde till och från brukare/producenter i Mälardalen, som ska via en hamn, bör belysas. Föreningen förutsätter att hamnen kompletterar MKB:n med dessa uppgifter.

Finns inga alternativa lokaliseringar kräver miljöbalken att det anges tillsammans med en motivering av orsaken. I MKB-utkastet skriver hamnen att Kapellskär, Nynäshamn, Oxelösund, Stockholm och Södertälje har möjlighet att ta emot fartyg av den storleksordning som förväntas komma att anlöpa Norvik. Som ytterligare en begränsande faktor nämns att det bara finns ett fåtal hamnar som har mark att tillgå för exploatering. Ro/Ro-godset kommer i större utsträckning än bulkgodset vara beroende av landtransporter till och från hamnen, och därför är det främst hantering av Ro/Ro-gods som är i behov av god landinfrastruktur. Hamnen påpekar också att anslutning till befintlig infrastruktur är viktig vid nyetablering eller utbyggnad av en hamn. Föreningen instämmer i denna bedömning. Landinfrastrukturen i anslutning till Norvik är dock idag otillräcklig för en ny hamn.

Enligt Regionplane- och trafikkontoret⁴ har bara mellan 10-20 procent av Ro/Ro-godset som passerar Stockholms hamnar (Kapellskär, Stockholm, Nynäshamn) start eller mål i Stockholms län. 50-85 procent har start eller mål i övriga Sverige, 1-20 procent i Norge och 15-20 procent på kontinenten.

Sammanfattningsvis konstaterar föreningen att landinfrastrukturen i anslutning till Norvik inte är tillräcklig för en ny hamn, att transportmönster för Ro/Ro-gods visar att stora delar av godset har mål utanför regionen samt att det finns andra hamnar som kan hantera fartyg av de storlekar som förväntas anlöpa Norvik. Samtidigt kan bulkgodset förväntas ha Stockholms län som mål i mycket högre utsträckning.

Därför föreslår föreningen att hamnen redovisar effekterna av alternativa lokaliseringar för bulkgoods och för Ro/Ro-gods var för sig. Man bör också diskutera nyttan av och möjligheterna med att se till att gods utan vare sig start- eller målpunkt i Sverige över huvudtaget inte passerar det svenska fastlandet utan istället förs över till t ex direktgående sjöfart.

Fler frågor som bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen:

Miljömål

Hur bidrar hamnverksamhet i Norvik till att nationella, regionala och lokala miljökvalitetsmål uppfylls?

Hanterat gods

Utöver en uppskattning av hanterade årsvolymer borde MKB:n redovisa vilka volymer hamnen kan komma att hantera maximalt, per godsslag. Vidare bör redovisas vilka mängder av respektive godsslag som maximalt kan komma att lagras.

Buller, utsläpp till luft, vatten, mark och sediment

Föreningen anser att effekter av rubricerade parametrar, orsakat av fartyg vid kaj (dvs. inom hamnområdet) måste redovisas inom ramen för hamnverksamhetens direkta effekter, motivering se ovan, under rubriken Direkta effekter av hamnverksamheten.

⁴ Land- och sjötransporters miljöeffekter, Promemoria nr 8, juni 2000, Regionplane- och trafikkontoret

Naturmiljö

På vilket sätt påverkas fiskreproduktionen av hamnverksamheten? Däri bör inbegripas såväl farleden, avrinningen från hamnanläggningen, samt det muddringsarbete som kommer att bedrivas för iordningställandet av hamnkajerna. MKB-utkastet hänvisar till en fiskinventering från 1973-75, och föreningen anser att en ny inventering borde göras för att det ska vara möjligt att få en uppfattning om aktuella förutsättningar. Detta är särskilt angeläget med tanke på att störningar av fiskreproduktionen nyligen konstaterats just i Stockholms södra skärgård.

Vidare finns enl. MKB:n ingen inventering av de mjukbottnar längs kajerna som behöver muddras bort. Föreningen anser att en sådan inventering bör göras.

Skyddsåtgärder

Skyddsåtgärder för att minska eller förebygga miljöeffekter av verksamheten skall redovisas – bästa möjliga teknik och kostnad för begränsning av utsläpp och bullerstörningar, utveckling av de miljödifferenterade hamnavgifterna, möjlighet att använda förnyelsebara bränslen för maskinerna som används i hamnen, el-anslutning för fartyg vid kaj, upphandling av miljövänlig el, åtgärder vid olyckor som t.ex. oljeutsläpp m.m..

Miljöeffekter av de indirekta effekterna skall också omfattas av redovisade skyddsåtgärder – t.ex. möjlighet till järnvägsanslutning för landtransporter till och från hamnen.

Övriga synpunkter

Naturskyddsföreningen anser generellt att Norvik inte är ett lämpligt geografiskt läge för en ny hamn. Föreningen är medveten om områdets potential genom sitt djup och sina isfria vintrar, men anser att området är för avskuret från större vägar och järnvägar för att kunna utgöra något lämpligt läge för en hamn. En stor del av störningarna pga. hamnverksamheten kommer från transporterna till och från hamnen. På sidan 17 påpekar hamnen själv att *hamnens anslutning till befintlig infrastruktur är också viktigt*. Vi instämmer i denna bedömning, och anser att det är förbluffande att hamnen verkar tycka att den landbaserade infrastrukturen är något annat än mycket otillräcklig för hamnverksamhet.

Det är bättre att ta till vara befintlig hamnkapacitet som finns på den svenska ostkusten, genom att samverka med befintliga hamnar, alternativt köpa befintlig hamn som fyller samtliga dessa krav på en lönsam hamn.

Detta yttrande har utarbetats i samråd med Nynäshamns Naturskyddsförening

.....
Susanne Ortmanns
Kanslichef