



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2003-12-12

Stockholms tingsrätt  
Miljödomstolen  
Box 8307  
104 20 Stockholm

### **Roslagshamnar AB - Målnr M 278-02**

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har tagit del av Roslagshamnar AB:s kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och vill lämna följande synpunkter med anledning av våra tidigare ingivna yttranden.

#### **Sammanfattning**

Naturskyddsföreningen anser att

– miljökonsekvensbeskrivningen fortfarande brister, främst eftersom en kvantitativ beskrivning av nollalternativet samt redovisning av alternativa lokaliseringar saknas.

#### **Allmänna kommentarer**

Roslagshamnar AB:s svar (skrivelse 2003-09-30, undertecknad av Ulf Skorup) ger intryck av att hamnen själv försöker definiera vad som är relevanta uppgifter och hur MKB:n ska avgränsas. Det kan enligt Naturskyddsföreningens mening inte vara hamnens sak att bedöma vilka effekter som är relevanta och skall beskrivas, utan syftet med MKB:n är att ”möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljö.” (Miljöbalken 6 kap. 3 §). Bedömningen står prövningsmyndigheten för, inte sökanden.

Naturskyddsföreningen vill uttrycka sin önskan att Miljöprövningsdelegationen står fast vid länsstyrelsens krav på redovisning av olika effekter av hamnverksamheten.

#### **Miljökonsekvensbeskrivningen**

##### Miljöeffektavgränsning – vägtransporter till och från hamnen

Som Naturskyddsföreningen påpekade i sitt tidigare yttrande (2003-03-21) redovisar Roslagshamnar AB endast de indirekta effekterna av landtransporterna på väg E18 till och med avfarten till Norrtälje. Det saknas en motivering varför man anser att det är en rimlig avgränsning, och kompletteringsdokumentet till MKB:n innehåller inte heller någon motivering varför man valt denna avgränsning.

Vi skrev i vårt tidigare yttrande:

*”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 transporter från hamnen kan anses vara av obetydlig/mindre omfattning jämfört med andra transporter på vägen. 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.”*

Naturskyddsföreningen i Stockholms län håller fast vid sina krav på redovisning ang. de nämnda effekterna.



## Naturskyddsföreningen i Stockholms län

### Miljöeffektavgränsning – direkta effekter

Naturskyddsföreningen anser vidare att hamnverksamheten är den verksamhet som finns inom hamnens geografiska område, och att det är denna hamnverksamhet tillståndsansökan gäller. Denna ståndpunkt delas av bl.a. Naturvårdsverket<sup>1</sup> och länsstyrelsen<sup>2</sup>. Det betyder att miljöpåverkan från fartyg vid kaj samt last- och personbilars rörelser inom hamnområdet måste redovisas som en direkt effekt av hamnverksamheten. Hamnbolaget håller dock fast vid sin uppdelning i direkta effekter som inte omfattar fartyg vid kaj och landbaserad trafik i hamnområdet och indirekta effekter som omfattar fartygs- och vägtrafik till och från hamnområdet samt inom hamnområdet, vilket föreningen alltså anser är felaktigt.

Hamnens redogörelse för diskussioner med ett av rederierna vars fartyg anlöper Kapellskär i linjetrafik visar också att hamnen har faktiska möjligheter att påverka dessa direkta effekter, något som hamnen avfärdar (skrivelse 2003-09-30, s 3). Dessa möjligheter, tillsammans med ekonomiska incitament, bör utvecklas av hamnbolaget.

Villkor för verksamheten som styr hamnbolaget mot ett aktivt arbete mot minskad miljöbelastning kan se ut som följande:

”Roslagshamn AB skall ta fram en handlingsplan för att minska miljöpåverkan från fartyg vid kaj resp. i hamnens vattenområde samt väg- och spårtransporter inom hamnområdet och redovisa resultat i miljörapporten”.

### Nollalternativ

Länsstyrelsen slår fast att nollalternativet utgörs av verksamheten som bedrevs i hamnen 1 januari 1999, vilket hamnbolaget accepterar i sitt svar (skrivelse 2003-09-30).

Naturskyddsföreningen anser att det behövs en mer noggrann, kvantitativ redovisning av miljöpåverkan från verksamheten 1999 för att kunna bedöma ökningen av effekter som luftutsläpp, buller m.m. som den sökta verksamheten kan komma att generera. I motsats till hamnbolagets ställningstagande (skrivelse 2003-09-30) menar föreningen att verksamhetens omfattning mycket väl kan presenteras av volymer gods och antalet passagerare. Figur 1, sid 9 i MKB:n (slutversion) redovisar passagerarantal och godsomsättning i Kapellskärs hamn 1997-2002. Under år 1999 (nollalternativ) hanterade hamnen enl. diagrammet ca 1,8 miljoner ton gods och ca 600 000 passagerare. Att förklara, som hamnbolaget gör i sin skrivelse (2003-09-30) att en ökning till den planerade verksamheten som ska hantera upp till 6,5 miljoner ton gods och 3,5 miljoner passagerare per år inte skulle påverka parametrar som buller, utsläpp till vatten och luft m.m. saknar enligt föreningens mening trovärdighet. För att möjliggöra en egen bedömning av hamnbolagets antagande borde bolaget redovisa även nollalternativets miljö- och hälsoeffekter i siffror.

### Alternativa lokaliseringar

Naturskyddsföreningen anser fortfarande att hamnbolaget bör redovisa alternativa lokaliseringar för den planerade utbyggnaden av verksamheten. Enligt länsstyrelsen är nollalternativet för verksamheten år 1999 och således är all verksamhet som har tillkommit sedan dess föremål för prövning enl. miljöbalken. Frågan om alternativ lokalisering kan inte bara handla om placering av dykdalber och pিরer inom befintlig hamnområde utan borde gälla även lokalisering av hamnverksamheten på annan plats (dvs. utanför hamnens aktuella verksamhetsområde). Orsaken till att flera alternativ ska utredas är att hamnen resp. den planerade tillkommande verksamheten ska placeras där det är lämpligast ur hälso- och miljöperspektiv (lokaliseringsprincipen). Lokaliseringen av hamnområdet påverkar trafikmönster till sjöss och på land och därigenom hamnverksamhetens miljöpåverkan. Att hamnen inte äger mark på eventuella alternativa platser är ovidkommande, hamnens uppgift i MKB:n är att redovisa miljöeffekter beroende på olika lokaliseringar av hamnverksamheten (som tillkommer efter 1

<sup>1</sup> "Det geografiska område som studeras vid bedömningen av miljökonsekvenserna av en hamnverksamhet utgörs främst av hamnområdet och det vattenområde som tillhör hamnen." Hamnar – handbok 2003:7 med allmänna råd, sid 31, november 2003, Naturvårdsverket

<sup>2</sup> Länsstyrelsens yttrande 2003-04-24, beteckning 531-2003-9050, sid 3



## Naturskyddsföreningen i Stockholms län

januari 1999). I denna beskrivning bör ingå förväntade ändrade transportvägar i regionen till följd av att en annan hamn nyttjas.

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.

### Luftutsläpp

Vissa fartyg i linjetrafik varken använder lågsvavelhaltigt bränsle eller tillämpar åtgärder för att minska kväveoxidutsläppen. Det är oklart vilka fartyg som kommer att stå för transport av de ökade godsmängderna som den sökta verksamheten ska hantera. Hamnbolaget bör utreda och redovisa vilka åtgärder som kan vidtas för att begränsa de ökning av luftutsläppen som en utbyggnad av hamnverksamheten kommer att ha till följd. Eftersom det är fartyg i linjetrafik som anlöper Kapellskär idag och troligen (eftersom man även i fortsättningen satsar på Ro/Ro-fartyg) även i fortsättningen om tillstånd ges för utökning av verksamheten, borde det finnas goda förutsättningar att påverkar fartygens miljö- och hälsopåverkan.

### Buller

Föreningen konstaterar att bullermätningar visar att bullernivåerna från fartyg vid kaj, enligt föreningens mening en direkt effekt av verksamheten, ligger under eller strax över Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (MKB:n, s 5 slutversion). Den planerade ökningen av verksamheten kommer att öka risken för fler överskridanden och föreningen anser att ett eventuellt tillstånd ska villkoras med gränsvärden för buller från verksamheten. Ett annat villkor kunde vara att inkludera bullerpåverkan i systemet med miljödifferenterade avgifterna för att ge rederierna större incitament för att minska buller från fartygen.

### Miljömål God bebyggd miljö

Enl. miljömålet God bebyggd miljö ska relativt bullerfria närreklamationsområden 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 fortfarande denna slutsats. Så sent som 1996 hade hamnen bara två fartygsanlöp per dag. Hamnbolaget skriver också samtidigt att antalet människor som störs av buller från transporter till och från hamnen kommer att öka. Mot bakgrund av områdets tidigare karaktär som fritidshus- och rekreationsområde 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 så länge inte bullernivåerna från transporter kan minskas.

### Skyddsåtgärder

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. Då eldrivna fordon inte är möjligt att använda bör möjligheten att använda andra förnybara bränslen utredas.

Roslagshamn AB nämner i MKB:n (slutversionen, s 17, 2:a stycke) att en äldre bil körs på miljömärkt bränsle. Eftersom det enligt Naturskyddsföreningens kännedom inte finns några miljömärkta bränslen i Sverige vore det intressant att få information om vad det är för bränsle och vem som står för miljömärkningen.

.....  
Mårten Wallberg  
ordförande

.....  
Susanne Ortmanns  
kanslichef