



SWECO VIAK AB  
Att. Jenny Olsson  
Box 34 044  
100 26 Stockholm

### **Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen för Värtahamnen-Frihamnen-Loudden**

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har tagit del av utkastet till miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och vill inom ramen för utökat samråd lämna följande synpunkter på MKB:n.

#### **Sammanfattning**

Naturskyddsföreningen anser att

- en utökning av hamnverksamheten inte kan godtas med hänsyn till samhällsintressen som ren luft, låg bullerbelastning och låg risk för trafikolyckor med miljöfarliga transporter,
- hamnen bör redovisa vilka åtgärder man kan vidta för att landtransporterna till/från hamnen i mycket större utsträckning kunde hanteras av Värtabanan,
- hamnen bör beskriva miljökonsekvenserna i farleden från hamnområdet minst fram till Trälhavet, där farleden delas i två farleder och Furusundsleden och Sandhamnsleden tar vid.

#### **Inledning**

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (Naturskyddsföreningen) anser att en ökning av antalet fartyg och godsmängd i Värtahamnen, Frihamnen och Loudden inte är acceptabel. Att Stockholms hamn är av riksintresse måste vara möjligt att förena med andra samhällsintressen som t.ex. ren luft, låg bullerbelastning, låg risk för trafikolyckor med miljöfarliga transporter. Vid en sammanvägning av olika intressen menar Naturskyddsföreningen att Stockholms hamn (hamnbolaget) måste börja avveckla de delar av verksamheten som kan hanteras i andra hamnar istället för att öka mängden hanterat gods. Naturskyddsföreningen anser att gods som inte har Stockholmsregionen som mål långsiktigt bör hanteras av hamnar utanför länet, som t.ex. Gävle, Oxelösund, Norrköping men även t.ex. Göteborg. Inte minst de miljöfarliga transporterna måste långsiktigt flyttas från Stockholms skärgård samt från Stockholms gator. Passagerartrafiken däremot kan vara acceptabelt att ta emot i Stockholms hamn eftersom det är Stockholm som passagerarna vill besöka. Förutsättning är dock att passagerarfartygen drivs med stor hänsyn till miljön (rena bränslen, låga NO<sub>x</sub>-utsläpp, inga miljöfarliga båtbottnfärger m.m.). Samma sak gäller för kryssningstrafiken. Det är inte rimligt att bygga nya farleder i skärgården med sin unika natur bara för att göra det möjligt att ta emot några stora kryssningsfartyg. Det är fartygen som måste anpassas till skärgården, inte tvärtom.

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken är syftet med en miljökonsekvensbeskrivning bl.a. att möjliggöra en samlad bedömning av olika direkta och indirekta effekter på människors hälsa och miljön som en planerad verksamhet kan medföra. Naturskyddsföreningen anser att det föreliggande utkastet till MKB inkl. enligt underlaget planerade tillägg inte tillräckligt belysa olika effekter. Nedan listar vi ett antal tillägg som behövs för att möjliggöra en samlad bedömning av hamnverksamhetens effekter.



## **Specifika synpunkter**

### Allmän hamn

Hamnbolaget framhåller att hamnen är en s.k. Allmän hamn, vilket innebär att hamnen är skyldig att ta emot alla fartyg som vill anlöpa hamnen. Enligt hamnen är det bara underhåll av kajplatser och andra anläggningar resp. annan utrustning samt lastning och lossning som ingår i hamnverksamheten. Det är dock onekligen så att en mycket stor del av hamnars miljöpåverkan härrör från transporterna som fraktar det gods som hamnar lastar eller lossar. Utan fartyg som ligger vid kaj samt fordon eller järnvägsvagnar som kan ta över frakt är ingen lastning/lossning möjligt. Att begränsa hamnverksamheten enl. hamnbolagets definition i utkast till MKB:n på s 3, andra stycke anser Naturskyddsföreningen är inte rimligt. För att tillvarata samhällets intressen måste miljöprövningen kunna leda till tillstånd med villkor som bl.a. berör fartygens miljöprestanda, vilket transportslag som vidaretransporterar gods från hamnen samt var hamnar ska lokaliseras eftersom hamnars lokalisering har mycket stor betydelse för deras miljöpåverkan.

### Nollalternativet

Hamnbolaget skriver på s 28 att det bara är de *anordningar, kajer och annat som medger trafik av fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1350 och hamnens verksamhet vid dessa* som ska ingå i tillståndsprövningen. Naturskyddsföreningen anser att det är en feltolkning av vad som står i lagen. Lagen säger att det är *hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av minst 1350* som är tillståndspliktiga. Det är alltså hamnar som medger trafik med vissa fartyg som ska tillståndsprövas, inte bara dess kajer och verksamheten vid dessa. Den hamnverksamhet som ska tillståndsprövas är den som bedrivs på land samt inom hamnens vattenområde, som länsstyrelsen skriver i sitt beslut den 7 november 2003<sup>1</sup>.

Som hamnen skriver har antalet transporter till och från hamnen förändrats, och därmed även antalet fartyg som ligger vid kaj och fordon/järnvägsvagnar som befinner sig i hamnområdet. Trafiken verkar ha minskat, lite olika beroende på godsslag. Även om godsomsättningen inte skiljer sig mycket när man jämför åren 1999 och 2002 bör hamnen som nollalternativ principiellt redovisa hamnverksamhetens omfattning med resulterande miljöeffekter vid tillståndspliktens införande, dvs. den 1 januari 1999. Hamnens verksamhet och lokalisering den 1 januari 1999 är tillåtlig och lokaliseringsprövad. Miljöprövningen kan resultera i antingen tillstånd för nollalternativet med sammanhörande villkor och skyddsåtgärder eller tillstånd inkl. villkor för en eventuell utökning av verksamheten. För att kunna bedöma hur verksamheten såg ut vid miljöbalkens införande samt vilka konsekvenser som blir följd av en eventuell utökning måste nollalternativet alltid vara verksamheten den 1 januari 1999. Att hamnbolaget väljer att inleda tillståndprocessen först nu kan rimligtvis inte påverka vad som är nollalternativet.

### Sökt verksamhet och alternativa lokaliseringar

Naturskyddsföreningen anser att hamnbolaget bör redovisa alternativa lokaliseringar för den utökning av verksamheten som har skett sedan den 1 januari 1999 samt för den som är planerad enligt MKB-utkastet. Frågan om alternativ lokalisering kan inte bara handla om placering av pontoner eller containerkranar inom befintligt hamnområde eller en omflyttning inom hamnbolagets fyra tillståndspliktiga hamndelar utan borde gälla även lokalisering av

---

<sup>1</sup> Beteckning 5510-2003-40392



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

Vidare anser Naturskyddsföreningen 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 trafik till Stockholm kan minska negativa effekter som buller.

#### Miljöeffektavgränsning

Bilaga 7 visar inom vilket geografiskt område hamnen avser att redovisa miljökonsekvenser från land- resp. vattentransporter. Enligt Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd 2003:7 (Hamnar - om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprovning m.m.) bör beskrivningen av de indirekta miljöeffekterna av fartygstransporter avse inseglingstrännan fram till den punkt där fartygen från hamnen inte längre är den dominerande sjöfarten. Stockholms hamn ansvarar för tillståndspliktig verksamhet i olika hamndelar som enl. länsstyrelsens beslut ska miljöprövas genom fyra tillståndsprovningar. Detta leder till olyckliga konsekvenser när det gäller att avgränsa de indirekta effekterna i farleden. Stockholms hamn är verksamhetsutövare för fyra tillståndspliktiga hamndelar. Det är uppenbart att verksamheten vid Skeppsbron, Stadsgården och Masthamnen (6 fartygsanlöp per dygn) tillsammans med verksamheten vid Värtahamnen, Frihamnen och Loudden (7 fartygsanlöp per dygn) står för den övervägande delen av fartygstrafiken i Stockholms innerskärgård. Men när hamnen pga. de skilda tillståndsprovningar beskriver varje hamndel för sig står fartygstrafiken på resp. hamndel inte längre för den dominerande sjöfarten genom innerskärgården. Därigenom får hamnen möjlighet att avstå från att redovisa effekter i farleden i den mycket känsliga skärgårdsmiljön. Naturvårdsverkets handbok anser att en mer komplicerad inseglingstränna som har känsliga förutsättningar kan behöva en mer detaljerad beskrivning av miljökonsekvenserna. Samtidigt skriver också länsstyrelsen att verksamhetens konsekvenser på farleden skall utredas och redovisas. Naturskyddsföreningen anser därför att hamnen bör beskriva miljökonsekvenserna i farleden från resp. hamnområdet minst fram till Trälhavet (efter passage av Oxdjupet), där farleden delas i två farleder och Furusundsleden och Sandhamnsleden tar vid.

#### Hamnverksamhetens konsekvenser

Godsomsättningen i Värtahamnen m.fl. har minskat de senaste åren. Trots detta tror och satsar hamnbolaget nu på en avsevärd utökning av godsomsättningen. Naturskyddsföreningen tycker först och främst att detta är oacceptabelt pga. den ökade miljöbelastningen detta skulle innebära för Stockholms invånare och för miljön. Stockholmsregionen får inte bli transitregion för rysk och/eller baltisk export som inte har regionen som mål.

Naturskyddsföreningen vill ändå kommentera den förväntade omfattningen av olika transporter enl. tabell 10. Antalet anlöp förväntas öka med ca 76 procent (exkl. kembulk). Antalet bussar, personbilar och järnvägsvagnar förväntas öka med mellan 60-80 procent. Det som förvånar är dock antalet lastbilar m.fl. som förväntas öka med 180 procent och antalet kryssningsfartyg som förväntas öka med 525 procent! Eftersom kryssningsfartyg enbart



kommer under sommarhalvåret innebära det 1-2 kryssningsfartyg per dag (under säsongen) som ska ligga i Värtahamnen och/eller Frihamnen. Naturskyddsföreningen menar att antalet bussar som kommer att trafikera hamnen pga. kryssningstrafiken måste förtydligas i tabell 10, eftersom en så pass stor ökning av kryssningsfartygens anlop måste leda till omfattande busstrafik.

Att antalet lastbilar förväntas öka med 180 procent när alla andra transporter ökar med "bara" 60-80 procent är inte hållbart. En ökning av godsomsättningen kan inte accepteras om den främst ökar antalet vägtransporter. Hamnbolaget bör därför redovisa vilka åtgärder man kan vidta för att landtransporterna till/från hamnen i mycket större utsträckning kan hanteras av Värtabanan. Detta gäller både en eventuell utökning av godsomsättningen och dagens godshantering. Naturskyddsföreningen menar också att hamnbolaget bör redogöra för hur stor andel av gods totalt och per godslag som fraktas vidare på tåg. Fler vägtransporter som i många fall inte har Stockholm som mål kan inte godtas med hänsyn till både miljö kvalitetsnormernas krav (se också nedan) och människors hälsa och välbefinnande.

När man skriver i MKB:n att en ökning av järnvägsvagnar kan medföra att antalet landtransporter till och från hamnen minskar är det mycket otydligt vad som avses. Järnvägstransporter sker faktiskt på land. Att de inte förväntas minska antalet vägtransporter framgår i all tydlighet av tabell 10. Skrivningen i MKB:n måste bli tydligare så att text och tabell framför samma och inte motsägelsefulla budskap.

#### Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för kväveoxid och partiklar blir svåra att klara i Stockholms län. Länsstyrelsen menar i sitt förslag till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för kväveoxid (NO<sub>x</sub>) att det inte går att klara normen utan att minska trafiken. Svensk lagstiftning tillåter inte att tillstånd ges till planer som kan bidra till att miljö kvalitetsnormer överskrids. Även om utökad hamnverksamhet inte kräver en ny detaljplan anser Naturskyddsföreningen att hamnbolaget vid planering av sin verksamhet har ett stort ansvar för att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids. Naturskyddsföreningen menar att hamnbolaget måste redovisa vilka åtgärder man tänker vidta för att motverka den förväntade ökningen av luftutsläpp (NO<sub>x</sub> och partiklar) när man expanderar verksamheten. Ökad hamnverksamhet kommer att leda till fler vägtransporter på bl.a. Valhallavägen och därmed ökade utsläpp. Även ökad fartygstrafik kommer att leda till ökade utsläpp. Kväveoxidutsläpp och partiklar är hälsovådliga och hamnbolaget har ett ansvar för att hamnverksamheten inte bidrar till försämrad hälsa för Stockholms invånare.

#### Dagvatten

På s 15 står det att dagvattnet leds direkt eller via hamnens dagvattennät till recipienten. På s 43 står det att det är direkt eller via det kommunala dagvattennätet som det leds till recipienten. Naturskyddsföreningen förväntar sig en tydligare skrivning i slutdokumentet.

Vidare anser Naturskyddsföreningen att det inte verkar rimligt att i beräkningarna utesluta eventuellt spill från gods som lastas och lossas. Sådant spill kan ha allvarliga konsekvenser för dagvattnets sammansättning och eventuella förorening. Det är bra att en detaljerad kartläggning av dagvattensystemet pågår som förhoppningsvis tar med alla tänkbara utsläpp som kan förorena dagvattnet. Utifrån kartläggningens resultat bör hamnbolaget redovisa vilka åtgärder som kan begränsa föroreningsmängderna i det dagvatten som går från anläggningsområdet till recipienten.



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

### Utgående vatten från oljeavskiljare

Reningsgraden för OFA-systemet måste uppfylla krav på bästa möjliga teknik och bli så hög att föroreningarna understiger detektorsgränsen.

### Sediment

Naturskyddsföreningen anser att sedimentundersökningen måste omfatta även tennorganiska föreningar som TBT (tri-butyltin), en mycket giftig och hormonpåverkande beståndsdel av båtbottnfärger som har använts de senaste årtionden och som troligen har läckt från fartygsskrov. Det är mycket sannolikt att TBT-föroreningar finns i hamnens bassänger. MKB:n måste redovisa vilka halter som föreligger inom hamnens vattenområde.

### Utsläppsbegränsande åtgärder

Det är oklart vilka fartyg som kommer att stå för transport av de ökade godsmängderna som den sökta verksamheten ska hantera. Men eftersom det främst är fartyg i linjetrafik som anlöper Stockholm idag och troligen även i fortsättningen borde det finnas goda förutsättningar att påverka fartygens miljö- och hälsopåverkan även om det är svårt att ställa direkta krav.

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.

Om tillstånd för utökning av verksamheten ges bör trafiken begränsas till vissa tider på dygnet för att minska störningar nattetid. Tillståndet ska också begränsa antalet fartygsanlöp och godsmängd.

El-anslutning för fartyg (färjor) i linjetrafik som ligger vid kaj i flera timmar bör utredas och redovisas för att begränsa både buller och luftutsläpp.

.....

Susanne Ortmanns

Kanslichef Naturskyddsföreningen i Stockholms län