



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm, 30 september 2004

Till
Stockholms tingsrätt
Miljödomstolen
Box 8307
104 20 Stockholm

Synpunkter på Oxelösunds Hamn AB:s tillståndsansökan inkl. miljökonsekvensbeskrivning för anläggande och drift av ny hamnanläggning vid Stegeludden, mål M 30104-04:6

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har tagit del av Oxelösunds Hamn AB:s miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för ovannämnda tillståndsansökan. Vi har inte möjlighet att yttra oss över samtliga punkter i MKB:n men vill lämna följande synpunkter angående hamnanläggningens indirekta effekter, alternativ lokaliserings, förväntad mängd gods som ska hanteras på Stegeludden och förslag till skyddsåtgärder.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Stockholms län anser att miljökonsekvensbeskrivningen har ett antal allvarliga brister:

- Oxelösund är ett intressant lokaliseringsalternativ för en ny container- och Ro/Ro-hamn i Mälardalsregionen, men större ansträngningar måste göras för att miljöanpassa verksamheten.
- Indirekta effekter från transporterna från/till hamnen måste redovisas, både i farleden och på väg resp. spår.
- Ett lokaliseringsalternativ för hamnanläggningen vid Stegeludden måste redovisas, inkl. konkreta miljöeffekter av alternativet och varför det sökta alternativet valdes.
- Verksamhetsutövaren borde bättre ha belyst den nya anläggningens effekter på transportströmmarna i Mälardalsregionen.
- Transporterna måste i möjligaste mån ske med tåg. Åtgärder för hur detta kan främjas av hamnbolaget resp. hamnanläggningens ägare borde ha redovisats i ansökan.

Övergripande synpunkter på ansökan

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har ibland utpekat Oxelösunds hamn som ett potentiellt intressant lokaliseringsalternativ för en ny hamn i regionen Östra Mellansverige. En plan på en ny hamnanläggning ställer dock särskilt höga krav på utredning av den nya anläggningens effekter, vilka alternativ till lokalisering som finns och hur den framtida anläggningen kan bidra till att göra sjöfarten till ett miljöbättre alternativ till andra transportslag. Här finner vi att Oxelösunds Hamn AB (OHAB) brister i sin miljökonsekvensbeskrivning av den planerade anläggningen.

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 miljön.

Specifika synpunkter på MKB:n

Indirekta effekter

Eftersom ansökan gäller en ny hamnanläggning är det rimligt att kräva att en noggrann beskrivning av också de indirekta miljöeffekterna görs. I den föreliggande MKB:n framgår inte hur transporter till och från hamnen (både i farleden och på väg resp. spår) påverkar omgivningen (utsläpp till vatten, luft, mark, buller m.fl.). Enl. Naturvårdsverket¹ bör fordons- och fartygstrafikens effekter vid de olika alternativen geografiskt beskrivas fram till platsen då transporter till och från hamnen kan anses vara av obetydlig/mindre omfattning jämfört med andra transporter på vägen/spåret eller i farleden.

Alternativ lokalisering

Enligt 6 kap. 7 § punkt 4 miljöbalken måste alternativa lokaliseringar av verksamheten redovisas. *Hamnen ska placeras där det är lämpligast ur hälso- och miljöperspektiv* skriver Naturvårdsverket i nämnda handbok. Det räcker inte att beskriva olika alternativ för tippningsplatsen för muddermassorna, utan samma noggranna utredning måste göras för själva hamnanläggningen. För att kunna avgöra vilken plats som är lämpligast bör MKB:n översiktligt beskriva miljökonsekvenserna (inkl. transporter till och från hamnen) av en alternativ lokalisering vid kusten i Östra Mellansverige och hur de olika alternativen påverkar transportströmmarna i Mälardalsregionen. Vidare bör MKB:n belysa vilka brukare/producenter som huvudsakligen ska nyttja Oxelösunds nya anläggning vid Stegeludden och varför då denna anläggning anses vara den bästa placeringen.

Sökt alternativ

Föreningen anser att Stegeludden kan vara en intressant lokalisering för hantering av container- resp. Ro/Ro-gods som ska till eller kommer från Mälardalen. Det saknas dock uppgifter för att kunna göra en samlad bedömning av anläggningens effekter på människors hälsa och miljön. Utöver kravet på redovisning av de indirekta effekterna av det sökta alternativet anser föreningen att också en uppskattning av hanterade årsvolymerna samt vilka volymer hamnen kan komma att hantera maximalt, per godsslag, bör redovisas.

När det gäller fartygens emissioner till luft när de ligger vid kaj antas att svavelhalten i bränslet är 1% (för prämar) resp. 0,5% (för färjor). Föreningen ifrågasätter om dessa värden är realistiska då den genomsnittliga svavelhalten i marint bränsle i Östersjön antas vara 2,7%. Enl. uppgifter i MKB:n (s 23) fick bara 96 av totalt ca 300 fartygsanlöp under 2002 rabatt för användandet av lågsvavligt bränsle (max. 1% svavel). Troligtvis är alltså svavelemissionerna från fartyg vid kaj underskattade och bör justeras.

Det borde också framgå tydligare när de nya planerade infrastrukturanläggningarna (Aspaspåret och Östersjöleden) blir klara. Vidare bör hamnen bland skyddsåtgärderna lista hur man tänker verka för att gods i största möjliga mån lastas om från fartyg till tåg istället för till vägtrafik.

Skyddsåtgärder

Om tillstånd för en ny hamnanläggning ges bör trafiken begränsas till vissa tider på dygnet för att minska störningar nattetid med tanke på de boende i Gamla Oxelösund. Alternativt måste strikta och långtgående åtgärder vidtas för att minska buller nattetid.

Arbetsmaskinerna i hamnen bör drivas på el för att minska både utsläpp och buller. I den mån eldrivna fordon inte är möjliga att använda i hamnen bör möjligheten att använda förnybara bränslen utredas.

Arbetsfartyg i hamnens vattenområde, t.ex. prämar som lastar och lossa muddermassorna ska drivas med bästa möjliga teknik för att minska utsläppen till luft i största möjliga mån. Verksamhetsutövaren bör använda lågsvavelhaltigt marint bränsle (max. 0.5% S) och vidta åtgärder för minskade NO_x-utsläpp.

Verksamhetsutövaren bör upphandla Bra Miljöval-el, vilket är ett prisvärt och enkelt sätt att minska miljöpåverkan från hamnens verksamhet.

¹ Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd 2003:7, november 2003: Hamnar – Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m.

Vidare bör systemet med differentierade hamnavgifter tillämpas och utvecklas för att ge incitament åt rederier att satsa på miljövänligare fartyg

För att minska både buller och luftutsläpp från fartyg vid kaj bör möjligheten till el-anlutning för fartyg skapas i denna nya hamnanläggning. Det borde vara både enklare och billigare att utrusta hamnen med en sådan anläggning än att rusta upp hamnanläggningarna i efterskott när el-anlutning har blivit vanligare i Östersjöhamnar. Att el-anlutning kan bli vanligare är fullt möjligt, då det pågår projekt som har till syfte att skapa ett Memorandum of Understanding för Östersjöhamnar där bl.a. el-anlutning i hamnar ingår (läs mer på www.newhansa.net).

.....
Susanne Ortmanns
Kanslichef, Naturskyddsföreningen i Stockholms län