

## Remiss av kungörelse av miljökonsekvensbeskrivning Horsstensleden

Remiss från Sjöfartsverket

Remisstid 22 maj 2006; förlängd remisstid 5 juni 2006

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på Sjöfartsverkets remiss av kungörelse av miljökonsekvensbeskrivning Horsstensleden hänvisas till vad som framgår av denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Leif Rönngren** anför följande.

### *Bakgrund*

Sjöfartsverket planerar att inrätta en ny allmän farled, Horsstensleden. Detta prövas av regeringen enligt 17 kap 1 § miljöbalken. Om regeringen finner att farleden kan tillåtas skall miljödomstolen i en särskild prövning enligt miljöbalken lämna tillstånd till och fastställa villkor för de arbeten som behöver utföras. Inför regeringens och miljödomstolens prövning har Sjöfartsverket tagit fram en preliminär miljökonsekvensbeskrivning (MKB). MKB:n beskriver de direkta och indirekta miljöeffekterna av inrättandet av farleden och de planerade åtgärderna. Underlaget till MKB:n har tagits fram av olika experter och finns presenterat i separata delrapporter. Den preliminära MKB:n samt delrapporterna finns tillgängliga på projektets hemsida [www.inmisjo.nu](http://www.inmisjo.nu).

Innehållet i och utformningen av MKB:n skall godkännas av Länsstyrelsen i Stockholms län innan den, tillsammans med Sjöfartsverkets yttrande, inges till regeringen. Innan ett sådant godkännande kungörs MKB:n för att övriga berörda myndigheter, organisationer och enskilda skall beredas tillfälle att komma med synpunkter på utformningen av samt innehållet i den.

### *Remisser*

Ärendet är för synpunkter remitterat till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på att säkerheten i farlederna till och från Stockholm höjs och att risken för miljöpåverkan från olyckor till sjöss därmed minskar. Ytterligare en aspekt på den rakare farleden är att den kommer att underlätta framkomligheten för de kryssningsfartyg som idag har svårt att ta sig in till Stockholm vid dåligt väder, vilket är positivt för stadens intäkter från turismen.

### *Mina synpunkter*

Jag är positiv till att säkerhetsaspekterna till sjöss till och från Stockholm stärks så att risken för eventuella olyckor minimeras och minskar. Ett viktigt steg i detta är säkra och raka infartsleder i Stockholms skärgård. Att sjötransporter är ett av de mest miljövänliga

transportsätten gör det än mer angeläget att se till att sjöfarten ges så goda förutsättningar som möjligt.

Under perioden (maj-oktober) kommer 260 anlop av särskilda kryssningsfartyg att göras i Stockholm, utöver den reguljära färjetrafiken för gods och personer. Det är 45 större fartyg varje dag som använder sig av någon farled i Stockholms skärgård. Utvecklingen av sjöfarten i Östersjön ökar i och med att välfärden förbättras och den ekonomiska utvecklingen stärks. Utöver de större fartygen handlar det om en allt större mängd båtar, cirka 200 större skärgårdsbåtar, vägfärjor och arbetsbåtar samt så kallade yrkesutövande båtar, d.v.s. militära enheter, sjötaxi, polis, läkare m.fl. som dagligen trafikerar inloppet till Stockholm. Tar man även med de omkring 100 000 fritidsbåtar som rör sig i vår vackra skärgård ökar antalet båtar ytterligare. Därför är det viktigt att framkomligheten förbättras och att Sjöfartsverket fortsätter arbetet med att inrätta den nya allmänna farleden, Horsstensleden. Jag har redan nämnt miljöinsterna men det finns även andra aspekter att ta hänsyn till. Horsstensleden leder till en bättre infrastruktur för sjöfarten som blir effektiv och säker, vilket är positivt för både näringslivet och turistnäringen.

Stockholm har en lång historia som hamn- och sjöfartsstad. Sjöfarten har stor betydelse för hela Stockholmsområdet. En förutsättning för sjöfarten i skärgården är fullt fungerande farleder. Årligen reser cirka 11,4 miljoner personer och omkring 8,8 miljoner ton gods fraktas till och från Stockholm. För att kunna bibehålla sjösäkerheten och en bra skärgårdsmiljö är det nödvändigt att se över farleder, utmärkning, informationssystem och annat. Det handlar om att utveckla och höja säkerheten i nationellt viktiga sjötransportleder.

Jag föreslår med hänvisning till vad som ovan anförts att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på Sjöfartsverkets remiss av kungörelse av miljökonsekvensbeskrivning hänvisas till vad som framgår av denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 17 maj 2006

LEIF RÖNNGREN

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Margareta Olofsson* (v) och *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå förslaget
2. i stället anföra följande:

Att mer väsentligt utöka trafikkapaciteten i inloppet till Stockholm har diskuterats länge. Det påbörjandet av farledsprojektet vid Garpen har varit ett resultat av denna diskussion. Ytterligare kapacitetsökningar är uppe till diskussion och nu aktuellt är Horstensleden – en ny farled norr om Sandhamn. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att betydande miljöingrepp sker både vid anläggning och användning av farleden. Främsta ingreppet är att Horstensleden innebär att ett orört skärgårdsområde utsätts för buller och andra störningar vid fartygstrafik, vilket innebär flera konflikter med riksintressen för kultur- naturvård samt det rörliga friluftslivet och yrkesfisket. Projektet skulle också strida mot översiktplanen för området, som ligger i Värmdö kommun.

Horstensleden kan inte kallas för en miljöåtgärd. Miljöeffekterna av den något kortare leden är marginella i jämförelse med vad som uppnås med effektivare teknik på fartygen, något som Hamnen arbetar för med andra medel.

För Hamnen återstår argumentet att färre väderrestriktioner leder till större tillgänglighet för färje- och framför allt kryssningstrafiken. I denna del har dock inte någon egentlig utredning presenterats där alternativåtgärder kunnat diskuteras och kostnader och miljöeffekter jämföras. Antagandet att kryssningsanlöpen och att antalet turnaround-passagerare ökar med en fjärdedel från dagens nivåer endast om Horstensleden genomförs kan ifrågasättas. De vädersituationer som idag medför minskad tillgänglighet i farleden infaller vanligen tidigt på våren och senare på hösten, d v s utanför den ordinarie kryssningssäsongen. Andra åtgärder för att öka antalet turnarounds-passagerare i Stockholm borde i stället utredas, parallellt med att åtgärder för att minska miljöbelastningen av kryssningstrafiken inne i stan vidtas.

## ÄRENDET

Sjöfartsverket har remitterat den preliminära miljökonsekvensbeskrivningen för Horsstensleden till Stockholms stad för yttrande. Horsstensleden är en ny föreslagen farledssträckning norr om Sandhamn som erbjuder en rakare och därmed säkrare farled genom ytterskärgården.

Sjöfartsverket planerar att inrätta en ny allmän farled, Horsstensleden. Detta prövas av regeringen enligt 17 kap 1 § miljöbalken. Om regeringen finner att farleden kan tillåtas skall miljödomstolen i en särskild prövning enligt miljöbalken lämna tillstånd till och fastställa villkor för de arbeten som behöver utföras. Inför regeringens och miljödomstolens prövning har Sjöfartsverket tagit fram en preliminär miljökonsekvensbeskrivning (MKB). MKB:n beskriver de direkta och indirekta miljöeffekterna av inrättandet av farleden och de planerade åtgärderna. Underlaget till MKB:n har tagits fram av olika experter och finns presenterat i separata delrapporter. Den preliminära MKB:n samt delrapporterna finns tillgängliga på projektets hemsida [www.inmisjo.nu](http://www.inmisjo.nu).

Innehållet i och utformningen av MKB:n skall godkännas av Länsstyrelsen i Stockholms län innan den, tillsammans med Sjöfartsverkets yttrande, ges in till regeringen. Innan ett sådant godkännande kungörs MKB:n för att övriga berörda myndigheter, organisationer och enskilda skall beredas tillfälle att komma med synpunkter på utformningen av samt innehållet i den.

För att öka säkerheten och därmed också minska risken för miljöpåverkan genom olyckor till sjöss planerar Sjöfartsverket och Stockholms Hamn AB att inrätta Horsstensleden. Den föreslagna farleden medger separering av sjötrafik i området kring Sandhamn, och därmed undvikande av möten och väntesituationer i trånga farledsområden. Problem relaterade till fritidsbåttrafiken kring Sandhamn kan också minskas betydligt. Ett ytterligare syfte med inrättandet av Horsstensleden är avlastning av Furu-sundsleden.

I Sandhamnsleden har 11 olyckor eller incidenter inträffat under en 18-årsperiod. Det innebär i genomsnitt 0,6 olycka per år. Detta betyder att nästan 20 % av olyckorna (11 av 58 olyckor) i Stockholms skärgård sker i Sandhamnsleden, medan ca 17 % av trafiken (1 735 av 10 100 fartyg) passerar där.

Fyra farledsalternativ har studerats. Huvudalternativet innebär ett inrättande av Horsstensleden med bibehållen Sandhamnsled, alternativ 2 att man samtidigt stänger Sandhamnsleden, och alternativ 3 innebär en uppgradering av Sandhamnsleden genom breddning och fördjupning av farleden. Därutöver finns ett nollalternativ, dvs att låta situationen kvarstå som den är idag. Riskanalys och simuleringsstudier har utförts för att kartlägga risksituationen före och efter genomförda förslag till åtgärder. Olycksrisken bedöms totalt sett minska i huvudalternativet. Jämförelser mellan huvudalternativet (alternativ 1) samt alternativ 2 och 3 vad avser riskreducerande effekter visar klart att huvudalternativet och alternativ 2 ger en totalt sett större riskreducerande effekt jämfört med nollalternativet och alternativ 3. Detta resultat kvarstår oavsett om den framtida trafiken antas förbli oförändrad eller om något av scenarierna minskad eller ökad trafik skulle falla in. En ökad risk uppkommer i huvudalternativet och alternativ 2 kring Has-selkobben där fritidsbåtar och handelsfartyg möts i farleden.

MKB:n omfattar redovisning av alternativa sätt, alternativa lokaliseringar, beskrivning av konsekvenser av sprängningsarbetena, sprängstenens omhändertagande samt miljökonsekvenserna i samband med nyttjandet av den nya farleden. Huvudalternativet innebär inrättande av en ny farled vid Horssten, med ett leddjupgående av 11 m och ett

ramfritt djup av 15 m. Arbetena innebär att ca 170 000 m<sup>3</sup> berg kommer att sprängas bort under vattenytan, men vattenspegeln kommer inte att förändras.

Huvudalternativet innebär att Sandhamnsleden behålls för att kunna separera trafiken mellan två leder. Alternativ 2 innebär att Horsstensleden inrättas och att samtidigt Sandhamnsleden stängs. Som alternativ 3 har breddning och fördjupning av den befintliga leden vid Sandhamn undersökts. Detta alternativ medför att mer än dubbelt så stor volym berg, mellan 400 000 och 450 000 m<sup>3</sup>, behöver sprängas samt att viss sprängning sker ovan vattenytan, varvid vattenspegeln kommer att förändras.

Andra alternativ som diskuteras i MKB:n är tidtabelljusteringar, AIS och styrning av trafik till andra hamnar. Dessa alternativ kan dock sammantaget inte ge motsvarande säkerhetshöjande effekt som ett inrättande av Horsstensleden, och utgör därför endast ett säkerhetshöjande komplement. Inrättande av den nya farleden innebär sprängning i vatten. I samband därmed uppkommer sprängsten som skall omhändertas på lämpligt sätt. Utgångspunkten för omhändertagandet av sprängsten är att denna utgör en resurs som bör nyttiggöras. Om avsättningsmöjligheter för sprängstenen kan identifieras avses sprängstenen därför nyttiggöras i infrastrukturprojekt som huvudalternativ. Det har emellertid visat sig att tillgången av sprängsten i Stockholmsområdet är stor, varför sprängstenen alternativt kan behöva tippas till havs på lämplig plats. Bottenprovtagning i huvudalternativets sprängningsområde visar att botten utgörs av berg samt mycket små förekomster av glaciallera. Glaciallera är äldre lera som inte innehåller föroreningar. De små mängder lera som finns på sprängningsplatserna kommer inte att kunna muddras, utan skingras vid sprängningen. Vid genomförande av sprängningsarbetena föreslås bl a följande åtgärder i syfte att minimera negativa miljökonsekvenser. För att minimera störningar kommer arbetena att utföras under perioden 1 september – 31 maj. Sprängning sker med sådan teknik och metod att grumling av vattnet minimeras, samt påverkan på fisk och andra djur minimeras. Den tippning som eventuellt kommer att ske genomförs med största möjliga försiktighet för att minimera miljöpåverkan. Ytterligare åtgärder för att kontrollera, dokumentera och följa upp verksamhetens miljökonsekvenser kommer att utarbetas och presenteras i förslag till kontrollprogram före projektstart.

För jämförande bedömning av de olika alternativens miljökonsekvenser har områdena *riksintressen och områdesskydd, marinbiologi, djur- och fågelliv, fisk och fiske, friluftsliv och boendemiljö, erosion, marinarkeologi, buller* och *emissioner* undersökts.

Miljöpåverkan från projektet kan delas upp i anläggningsfasen och driftsfasen. Anläggningsfasens miljökonsekvenser består främst i buller från sprängningsarbeten samt direkta förändringar i bottenpografien och bottenens ekosystem. Längs Horsstensledens sträckning bor eller uppehåller sig relativt få personer under vintertid då arbetena pågår. Bullerstörningen påverkar då främst djurlivet, t ex övervintrande fåglar. För alternativ 3 kommer bullerpåverkan att bli mer omfattande för boende. Ett större antal boende främst på Sandhamn och kringliggande öar kommer att störas och varaktigheten av störningsperioden blir längre på grund av den stora volym som sprängs.

Miljökonsekvenserna under driftsfasen har också bedömts och jämförelser har gjorts dels mellan nollalternativet, huvudalternativet, alternativ 2 och 3, och dels utifrån olika trafikscenarion med minskad, oförändrad eller ökad framtida trafik. Jämförelserna visar bl a att med huvudalternativet introduceras en bullerkälla som inte funnits i området förut. Emissionsberäkningar har visat att om trafiken förutsätts vara oförändrad och möjlighet till trafikseparering införs kommer ett inrättande av Horsstensleden att medföra något minskade totala emissioner. Förändringar i emissioner i de olika alternativen är dock marginella jämfört med de emissionsminskande effekter som uppnås genom installation av emissionsreducerande teknik på fartyg. Beträffande stranderosion ger samtliga

alternativ ringa eller obetydliga konsekvenser jämfört med nollalternativet. För bebyggd miljö, såsom bryggor och liknande, kan farleden medföra visst slitage i Eknösundet, men då området redan i dag trafikeras av skärgårdsbåtar och annan trafik som medför svallvågor är ökningen av slitage marginell.

MKB:n belyser även samhällsekonomiska frågor och den samhällsekonomiska nyttan, innefattande den riskreducering som uppnås genom huvudalternativet. De direkta och indirekta samhällsekonomiska kostnaderna som är förenade med projektet är direkta kostnader för själva anläggningsarbetena samt indirekta kostnader i form av miljöpåverkan, buller, emissioner och intrång i ett orört skärgårdsavschnitt. Sammantaget ger huvudalternativet och alternativ 2 något mindre total miljöpåverkan i anläggningsfasen, främst beroende på att alternativ 3 innebär att mer än dubbelt så stor volym sprängs bort. I driftsfasen har huvudalternativet och alternativ 2 totalt sett mer omfattande miljökonsekvenser, vilket beror på att ett nytt orört skärgårdsområde används och att ett större antal konflikter med riksintressen och naturmiljö kan förutses.

## REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 24 februari 2006, har i huvudsak följande lydelse.

### *Ärendets beredning*

Ärendet har remitterats stadsledningskontoret för synpunkter. Stadsledningskontoret har tagit underhandskontakter med Stockholms Hamn AB, vilka även deltagit i framtagandet av MKB:n och redan framfört sina synpunkter. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av infrastrukturavdelningen.

### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret ser positivt på att säkerheten i farlederna till och från Stockholm höjs och att risken för miljöpåverkan från olyckor till sjöss därmed minskar. Ytterligare en aspekt på den rakare farleden är att den kommer att underlätta framkomligheten för de kryssningsfartyg som idag har svårt att ta sig in till Stockholm vid dåligt väder, vilket är positivt för stadens turistekonomiska intäkter.

Stadsledningskontoret konstaterar att MKB:n för Horsstensleden är väl genomarbetad och detaljerad. Inrättandet av farleden planeras av Sjöfartsverket tillsammans med Stockholms Hamn vilket innebär att MKB:n och dess underlagsmaterial har tagits fram även utifrån ett Stockholmsperspektiv. Kontoret noterar att hänsyn tas både till dagens situation samt att resonemang förs kring stadens framtida ställningstaganden, t ex den nyligen avslutade hamnutredningen *Att hamna rätt* (2005-08-31), där beslut om en ny hamnstrategi för bl a alternativ till oljehantering på Loddan, utbyggnaden av containerhamn i Nynäshamns hamn och ett fördjupat samarbete med ostkusthamnarna, förväntas tas innan sommaren.