

Presentation Skärgårdsrådet 15
feb.

www.helaskargarden.se

Johan Hernmarck

Johan Larsson



Hela Skärgården



Bakgrundsinformation om Hela Skärgården

- Hela Skärgården har bildats för att få fler att ta ansvar för vår unika skärgård.
- Initiativtagare är *Johan Hernmarck*, fd ordförande i Friluftsförbundet Riksorganisation, *Magnus Odin*, advokat och deltidboende i skärgården, samt *Johan Larsson*, entreprenör, kommunikatör och skärgårdsvän.
- Vår uppgift är att samla fakta, sprida kunskap om och bilda opinion mot miljöskadlig verksamhet i skärgården generellt och i ytterskärgården i synnerhet.
- Vårt motiv är att få igång åtgärder till skydd mot den miljöförstöring som nu pågår i det tysta, och växer i omfattning, så att värdefulla natur- och kulturmiljöer inte riskeras och oåterkalleligen förstörs.
- Just nu prioriterar vi arbetet för att stoppa Horsstensleden då det är det mest akuta hotet, men på lång sikt vill vi verka för att skärgården i sin helhet blir ett världsarv.

Vi driver 4 avgörande frågor för Stockholms Skärgård

1. Stoppa Horsstensleden!
2. Hårdare reglering och krav på efterlevnad i Furusundsleden!
3. Använd Nynäshamn, Kappelskär och Hargshamn !
4. Gör Stockholms Ytterskärgård till ett världsarv!

DEBATT

Vad/var | Ämnet

→ SvD.se

4. Rubrik 18 p på två fina rader ruggrikt

1. Notis ut 3000 tkn inklusive Ingressen. Non exped maximpores sit quibus ibusapi tivel mi, int eum arum quianis.

1. Notis Nobita acerum lam simus volorio. Molorem. Itat iunt ratures tinctur, cus pa dolorit consed te aliant adis aut bearrit. SvD.se/debatt

Ska skärgården sprängas sönder för lyxkryssare?

Det är förvånande och oansvarigt att två statliga verk driver förslaget om att spränga och muddra fram Horsstensleden. De enda verkliga vinnarna på ett sådant projekt vore de internationella kryssningsbolagen.

Det kontroversiella förslaget att spränga och muddra fram Horsstensleden, en motorväg för de alla största kryssningsfartygen, i ett av ytterskärgårdens mest särpräglade naturområden har stoppats två gånger tidigare.

Trots det vägrar Trafikverket och Sjöfartsverket att ge upp idén, ivrigt påhejade av de internationella kryssningsbolagen och Stockholms Hamn AB.

Nu är det tredje gången giltigt. Den här gången läggs förslaget fram som en liten del i Trafikverkets 300-sidiga infrastrukturplan för hela det svenska transportsystemet. Kanske hoppas man att en utgiftspost på uppemot 500 miljoner skatte kronor blir lättare att få igenom om den bakas in i Sveriges totala infrastrukturbudget på 622 miljarder kronor.

Regeringen väntas besluta om infrastrukturplanen under de närmaste månaderna. Därför är det både bråttom och oerhört angeläget att återigen belysa Horsstensfrågan och de förödande konsekvenser detta projekt skulle få för såväl miljön som för det rörliga friluftslivet i Stockholms yttre skärgård – och för skärgården som helhet.

Det är också viktigt att känna till skevheterna i de ekonomiska kalkylerna och påminna om att de internationella kryssningsbolagen är de verkliga vinnarna om projektet blir verklighet.

Men låt oss börja med miljön. Området kring Horssten och Rödkobbsfjärden, strax norr om Sandhamn, är ett av skärgårdens mest orörda och särpräglade vildmarksområden. Det är en väldigt viktig livsmiljö för bland annat sjöfåglar, där man i dag hittar ovanligt många arter för att vara i skärgården. Under havsytan finns en ovanligt rik undervattensnatur, som är helt avgörande för fiskbestånden och andra vattenlevande organismer.

Dessa unika naturvärden beror främst på att området hittills har varit relativt oförskadat från mänsklig exploatering. Faktum är att detta är ett av de sista områdena i Stockholms skärgård där man fortfarande kan uppleva så pass ostörd och vild skärgårdsnatur.

I detta område vill Trafikverket och Sjö-

fartsverket nu spränga och muddra bort cirka två miljoner ton kobbär, skär och undervattensfauna – och sedan leda dit trafiken med de alla största kryssningsfartygen, det vill säga fartyg som mäter upp till 330 meter.

Förutom den omfattande skada som själva byggandet orsakar kommer trafiken över tid med dessa jättefartyg att utgöra ett betydande hot mot fisk- och fågellivet och den känsliga undervattensfaunan. Därtill ska läggas de stora mängder föroreningar som den typen av fartyg släpper ut i luft och vatten. Ett medelstort kryssningsfartyg släpper ut lika mycket partiklar som 1 miljon personbilar per dag.

Motiven bakom detta gigantiska och oätterkalleliga ingrepp i ett av Stockholms skärgårdens mest särpräglade och skyddsvärda områden är enligt Trafikverket och Sjöfartsverket tre:

- Ökad säkerhet.
- Minskad erosion.
- Ökade inkomster för näringsliv, handel och turism.

När det gäller säkerheten och risken för olyckor är sanningen att trafikbelastningen i Sandhamnsleden ständigt minskar. Och den kommer att fortsätta minska, bland annat genom att stora delar av godstrafiken flyttas till Nynäshamn.

Det är också värt att notera att det inte inträffat en enda dokumenterad incident längs Sandhamnsleden på över 30 år (!), samtidigt som navigationshjälpmedlen blir allt mer avancerade via digital teknik.

Beträffande erosionen lider Furusundsleden av svåra erosionsskador till följd av intensiv fartygstrafik från bland annat Finlandsbåtarna. Det är ett reellt problem som måste hanteras.

Men lösningen är inte Horsstensleden. Faktum är att den trafik som är tänkt att flyttas dit bara utgör 5 procent av den totala trafiken i Furusundsleden. Den tidtabelsbundna Finlandsstrafiken kommer inte att trafikera Horsstensleden eftersom det skulle bli en alldeles för lång och bränslekyll omväg.

Så nej, lösningen på Furusundsledens erosionsproblem är inte att spränga och muddra upp en ny led för bara 5 procent av trafiken. I stället bör man införa ytterligare sänkta has-

Vad/var | Ämnet

7. Citat Sueca Hd regular 15 punkter på 17 punkters kägel centrerat.

”

Förnamn Efternamn om XXXX. Styckeformat 7. Citat förklaring.

Vad/var | Ämnet

4. Rubrik 18 p på två fina rader ruggrikt

1. Notis ut 3000 tkn inklusive Ingressen. Non exped maximpores sit quibus ibusapi tivel mi, int eum arum quianis.

1. Notis Nobita acerum lam simus volorio. Molorem. Itat iunt ratures tinctur, cus pa dolorit consed te aliant adis aut bearrit. SvD.se/debatt



Den föreslagna farleden i Stockholms skärgård skulle kunna användas av internationella kryssningsfartyg. Men priset för skärgårdsmiljön skulle bli mycket högt, anser debattörerna. Foto: Mats Lindfors/Webbkusten, Paul Kleiven/TT

tigheter och hårdare krav på att hastighetsbegränsningarna efterlevs.

Slutligen har vi det ekonomiska argumentet. Trafikverket och Sjöfartsverket hävdar att en ny och snabbare insegling till Stockholm för dessa kryssningsfartyg skulle gynna Stockholms näringsliv.

Detta bygger man på påståendet att 5,5 miljarder kronor av den årliga omsättningen för handel och turism kan kopplas till kryssningstrafiken. Vad man dock inte nämner är att endast 10 procent, alltså cirka 500 miljoner kronor, är kopplade till de internationella jättefartygarna. Resterande 5 miljarder kronor utgörs av intäkter som kopplas till resenärerna på den tidtabelsbundna trafiken till och från Finland/Åland – som alltså inte kommer att utnyttja Horsstensleden.

De enda verkliga vinnarna på att Horsstensleden byggs är således de internationella kryssningsbolagen, som får en kortare och betydligt mer bränslesnål infart till Stockholms stad. Mot denna bakgrund finner vi det förvånande och rentav oansvarigt att förslaget till Horsstensleden drivs så hårt av våra två statliga verk.

Därför kräver vi att regeringen nu visar att man håller det man lovar gällande miljömål, hållbarhet och värnande om havsmiljön och en gång för alla säger förslaget till Horsstensleden. Och absolut inte låter de internationella kryssningsbolagens lobbyister få sista ordet. Vår unika ytterskärgård borde i stället skyddas ytterligare. Varför inte verka för att den en dag nomineras till Unescos världsarvslista? På så sätt skulle man öppna för ett utbyggt småskaligt båt nätverk med transporter ut i skärgården för både stockholmare och turister, ökad hotell- och besöksnäring, guideverksamhet, fiske, och väldigt mycket mer.

Med en sådan målbild skapas underlag för att bo, leva, och utveckla företag och verksamheter på ett hållbart sätt – i stället för att spränga sönder vår skärgård för evigt.

Johan Hermmarck
Magnus Odin
Johan Larsson
Initiativtagare till Hela Skärgården som sprider kunskap och bildar opinionen mot miljöskadlig verksamhet i skärgården

Sammanfattning av debattartikeln i SvD

- Området kring Horssten och Rödkobbsfjärden är ett av skärgårdens mest orörda vildmarksområden. Det är en viktig livsmiljö för bland annat sjöfåglar, där man i dag hittar ovanligt många arter för att vara i skärgården.
- I detta område vill Trafikverket och Sjöfartsverket nu spränga bort cirka två miljoner ton kobbar, skär och undervattensfauna – och leda dit trafiken med de allra största kryssningsfartygen, dvs fartyg upp till 330 m.
- Förutom den omfattande skada som själva byggandet orsakar kommer trafiken över tid med dessa jättefartyg att utgöra ett betydande hot mot fisk- och fågellivet och den känsliga undervattenfaunan.
- Därtill ska läggas de stora mängder föroreningar som den typen av fartyg släpper ut i luft och vatten. Ett medelstort kryssningsfartyg släpper ut lika mycket partiklar som 1 miljon personbilar per dag.
- Motiven bakom detta gigantiska och oåterkalleliga ingrepp i ett av Stockholms skärgårds mest unika och skyddsvärda områden är enligt Trafikverket och Sjöfartsverket tre saker:
 1. Ökad säkerhet
 2. Minskad erosion
 3. Ökade inkomster för näringsliv, handel och turism

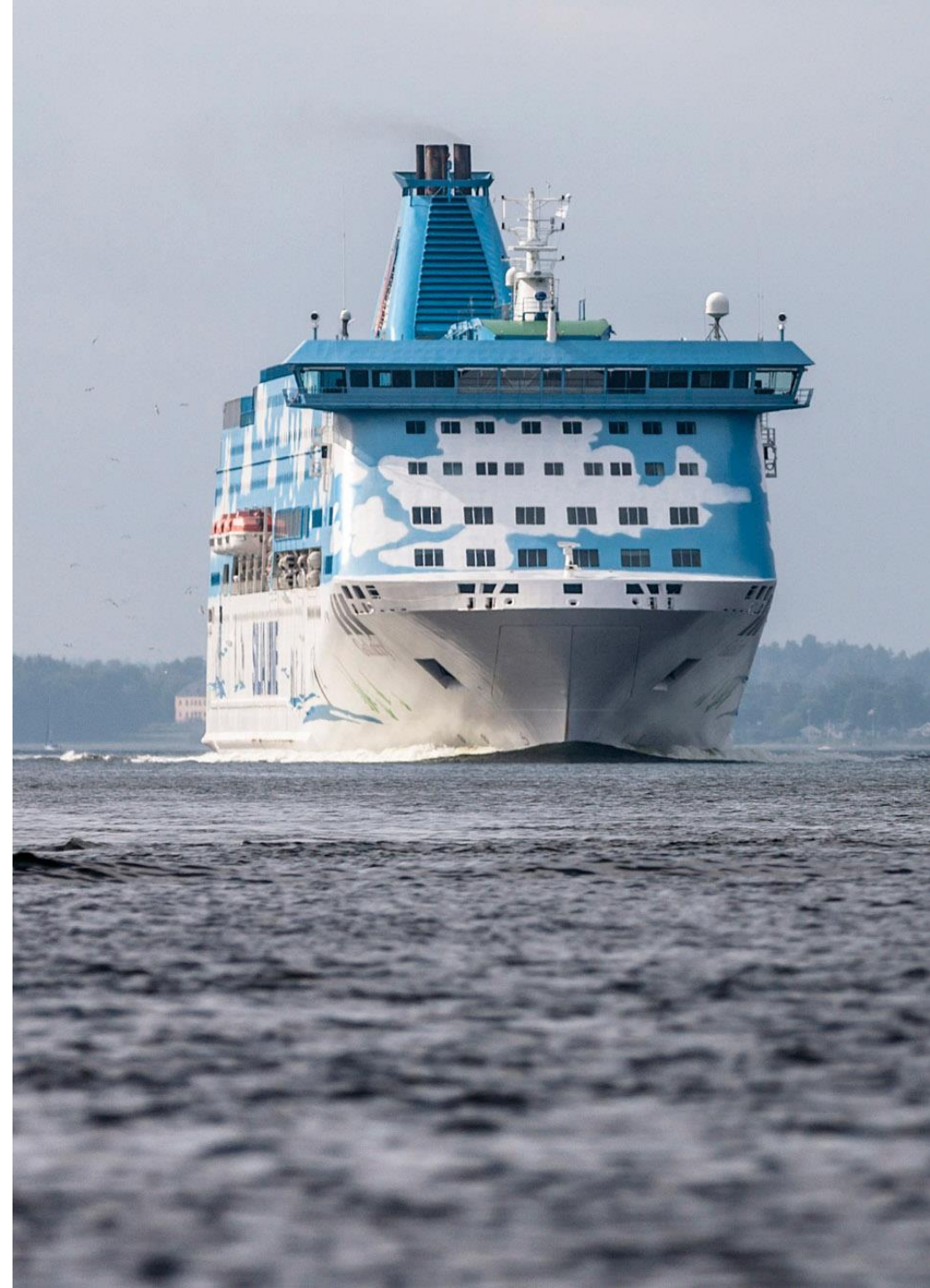
1. Ökad säkerhet?

- När det gäller säkerheten och risken för olyckor är sanningen att trafikbelastningen i Sandhamnsleden stadigt minskar.
- Den kommer att fortsätta minska, bland annat genom att stora delar av godstrafiken flyttas till Nynäshamn.
- Det är också värt att notera att det inte inträffat en enda dokumenterad incident längs Sandhamnsleden på över 30 år, samtidigt som navigationshjälpmedlen blir allt mer avancerade via digital teknik.



2. Minskad erosion?

- Beträffande erosionen lider Furusundsleden av svåra erosionsskador till följd av intensiv fartygstrafik från bland annat Finlandsbåtarna.
- Det är ett reellt problem som måste hanteras. Men lösningen är inte Horsstensleden.
- Faktum är att den trafik som är tänkt att flyttas dit bara utgör fem procent av den totala trafiken i Furusundsleden.
- Den tidtabellsbundna Finlandstrafiken kommer *inte* att trafikera Horsstensleden eftersom det skulle bli en alldeles för lång och bränsledyr omväg.



3. Ökade inkomster för näringsliv, handel och turism?

- Trafikverket och Sjöfartsverket hävdar att en ny och snabbare insegling till Stockholm för dessa kryssningsjättar skulle gynna Stockholms näringsliv.
- Detta bygger man på påståendet att 5,5 miljarder kronor av den årliga omsättningen för handel och turism kan kopplas till kryssningstrafiken.
- Vad man dock *inte* nämner är att endast 10%, alltså cirka 500 miljoner kronor, är kopplade till de internationella jättekryssarna.
- Resterande 5 miljarder kronor utgörs av intäkter som kopplas till resenärerna på den tidtabellsbundna trafiken till och från Finland/Åland – som alltså *inte* kommer att utnyttja Horsstensleden.
- De enda verkliga vinnarna på att Horsstensleden byggs är således de internationella kryssningsbolagen, som får en kortare och betydligt mer bränslesnål infart till Stockholms stad.

Slutsatser

- Det är förvånande och oansvarigt att förslaget till Horsstensleden drivs så hårt av våra två statliga verk
- Vinster från en ny led nästan uteslutande hamnar i de utländska kryssningsbolagens plånbok - till priset av en oåterkalleligt förstörd del av vår unika skärgård.
- Vi kräver att regeringen nu visar att man håller det man lovar gällande miljömål, hållbarhet och värnande om havsmiljön och en gång för alla säger förslaget till Horsstensleden.
- Vår unika ytterskärgård borde skyddas ytterligare – borde bli ett objekt på UNESCO:s världsarvslista
- På så sätt skulle man öppna för ett utbyggt småskaligt båt nätverk med transporter ut i skärgården för både stockholmare och turister, ökad hotell- och besöksnäring, guideverksamhet, fiske mm.



Hela Skärgården

Miljöbedömning Horsstensleden

- Ekologigruppen har gjort en miljökonsekvensbeskrivning av Horsstensleden på uppdrag av initiativet Hela Skärgården
- Uppdraget har haft som mål till att redovisa en miljöbedömning för den viktigaste påverkan på naturen av nya Horsstensleden.
- I uppdraget ingick kartläggning av kunskap om naturvärden, samt beskrivning av konsekvenser med fokus på påverkan på naturvärden och ekosystem.
- Anders Haglund har varit huvudansvarig för rapporten.



Miljöbedömning Horsstensleden

Övergripande bedömning av fartygsledens påverkan på naturmiljön

: EKOLOGI
GRUPPEN

Miljöbedömning Horsstensleden - sammanfattning

- *Tidigare orörda skär och klipprev kommer att påverkas av sprängning av 320 000 kubikmeter berg, med stora skador på hotat fågelliv, fisk och växtlighet som följd. De miljöer som sprängs bort utgörs av naturtyperna Rev, samt Skär i Östersjön. Båda är internationellt hotade och upptagna på EU:s lista över naturtyper som ska skyddas i Europa. Miljöerna som förstörs är mycket artrika och viktiga barnkammare för fisk.*
- *Ejder förväntas att påverkas på ett katastrofalt sätt då farleden går rakt igenom en av artens två viktigaste rastplatser för arten i Stockholms läns skärgård*
- *Unika sandbottnar som är viktiga lekplatser för fisk förväntas sköljas bort*
- *Sex viktiga häckskär med högsta naturvärdesklass ligger inom 500 m från farleden. Här häckar över 300 par av tio hotade och skyddade fågelarter som förväntas störas på ett påtagligt sätt av den nya leden.*
- *Sprängningsarbetet förväntas döda all fisk inom en yta av ca 125 000 kvadratmeter och ge skador på fisk inom en yta av över ca sju miljoner kvadratmeter.*
- *Vattenkvaliteten förväntas att försämrans genom fartygens utsläpp av toalettavfall och ändrad vattencirkulation i ett av båttrafik idag nästan opåverkat vildmarksområde. Detta leder bland annat till risk för ökad algblomning.*

Sifo-undersökning



Sifo-undersökning - Resultatet i korthet

- **Det råder en förhållandevis låg kännedom om Horstensleden bland boende i hela Stockholms län.** 16% känner till eller har hört talas om Horstensleden, bland dem med anknytning till skärgården är andelen högre, 24%. 37% har ingen uppfattning om huruvida leden bör byggas eller ej och 34% är ganska eller mycket negativt inställda till leden. Bland dem som bor i skärgården är 48% ganska eller mycket negativa.
- **Att värna om den unika skärgårdsmiljön är viktigt för nästintill alla stockholmare, med eller utan anknytning till skärgården.** 2 av 3 tycker att fler satsningar på skärgården behövs för att den ska leva och nästan lika många tycker att det behövs fler naturreservat.
- 37% av stockholmarna vill att **maxfarten** för större kryssnings- och passagerarfartyg i Stockholms skärgård ska **sänkas** och 30% vill att kryssningstrafiken ska **minska**.
- Det är tydligt fler (34%) som är **negativa** till idén om att bygga Horstensleden än som är **positiva** (14%). Ännu fler (52%) saknar dock uppfattning eller svarar "varken positiv eller negativ". Bland dem som känner till planerna om leden, är motståndarna (47%) såväl som anhängarna (30%) fler. Den huvudsakliga anledningen till motståndet är rädslan eller oron för att den unika miljön ska **förstöras av fler kryssningsfartyg**.
- **Frågan om Horstensleden engagerar motståndare oavsett om de har anknytning till skärgården eller inte.** Hälften (52%) kan till exempel tänka sig att rösta på ett parti som är emot byggandet av leden.