



Lägesrapport Oskarshamn

- Fullbemannat med experter
 - Peggy Lerman
 - Antonio Pereira
 - Bo Carlsson
 - Göran Edsbäcker
- Miljöfrågorna
 - Misterhultsgruppens uppdrag
 - Vi vill vara en aktiv part
 - Transporterna är det som berör mest
 - MKB-fråga nr 13
 - Våra synpunkter på vad som bör ingå i en transportutredning
 - Konkreta frågeställningar från Misterhultsgruppen

Slutförvarssystem i Oskarshamn kommun - utökat samråd. Anmälan till Svensk Kärnbränslehantering AB av MKB-fråga från kommunen.

FRÅGA NR 13

2007-12-04

Frågan anmäld av:

LKO's Misterhultsgrupp

Ämnesområde:

Utredningsbehov av transporter i samband med ett slutförvar i Laxemar.

Bakgrund

Transporterna i samband med ett slutförvar i Laxemar förväntas bli omfattande. Det är angeläget att utreda vilket transportsystem som är hållbart både ekonomiskt och miljömässigt i ett långt perspektiv. Transporter är den verksamhet som i dagsläget bedöms ge flest störningar i form av buller, föroreningar, olyckor mm. Transporter är också den fråga som inger mest oro bland närboende och andra berörda längs vägarna.

Kommunens uppfattning i frågan och om behovet av utredning:

Kommunen vill se beskrivningar som bygger på olika transportalternativ och transportslag och som har en klar struktur där man ska kunna se transporternas storlek och frekvens, när de sker, transportslag, startplats, väg och destination. Vidare bör eventuella mellanlagringsplatser och hanteringen på dessa (krossningsverksamhet, omlastning etc.) ingå.

Transportutredningen bör omfatta:

- Hälsa- och miljöeffekter av transporterna
- Skyddsåtgärder och försiktighetsmått
- Förslag till villkor och kontrollprogram

Frågeställningarna är närmare beskrivna i Misterhultsgruppens PM kring transporter, daterat 2007-11-30 med bilagan "Detaljerade frågor till SKB kring transporter för slutförvarssystemet vid Simpevarp".

Slutförvarssystemet vid Simpevarp Misterhultsgruppens PM kring transporter

INNEHÅLL

1	BAKGRUND OCH SYFTE.....	1
2	MILKO:S UTGÅNGSPUNKTER.....	1
3	NÅGRA SYNPUNKTER PÅ INNEHÅLLET	2
3.1	Beskrivningar	2
3.2	Hälso- och miljöeffekter av transporter.....	3
3.3	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	3
4	VILLKOR OCH KONTROLLPROGRAM FÖR VERKSAMHETEN	4

1 Bakgrund och syfte

Denna PM är utarbetad av Misterhultsgruppen (MILKO) och berör kommande transporter i samband med byggandet och driften av slutförvarssystemet för kärnbränsle i Simpevarp. En liknande PM utarbetades av MILKO för ett år sedan inför den transportutredning som SKB inledde vid denna tidpunkt. PM:et delgavs SKB vid ett möte med MILKO hösten 2006.

MILKO har inte beretts tillfälle att ta del av SKB:s pågående transportutredning och gruppen vet således inte vilka förutsättningar som ligger till grund för utredningen. MILKO:s uppfattning är att samrådsförfarandet enligt miljöbalken innefattar berördas synpunkter på viktiga utredningars uppläggning innan utredningarna är genomförda. I vilken omfattning som verksamhetsutövaren sedan vill ta hänsyn till synpunkterna är upp till denne. För att, om möjligt, trots det sena stadiet i transportutredningen, kunna få gehör för MILKO:s synpunkter beslutade gruppen att lägga fram föreliggande PM samt att överlämna denna vid MKB-forum den 5 december 2007.

MILKO vill framhålla att man inte tvivlar på SKB:s goda miljöambitioner att genomföra sin verksamhet med begränsade störningar för hälsa och miljö. Det finns dock få, om några, generella kriterier för vad som är en acceptabel störning utgående från miljöbalkens krav. Det mest tillförlitliga sättet att få en uppfattning om acceptabel störning är att utgå från det som kan störas, dvs kännedom om känsligheten hos de människor och den miljö som drabbas av störningen. MILKO ser som en av sina uppgifter att förmedla sådan kännedom.

2 MILKO:s utgångspunkter

Djupförvarssystemet kommer att medföra omfattande transporter. Detta gäller särskilt de bergmassor (storleksordningen 5 miljoner ton) som ska tas ut. Uttaget har sin tyngdpunkt under byggskedet, som har lång varaktighet och sträcker sig över en tidsperiod på ca 7 år.

I SKB:s nyligen framlagda FUD (2007) presenteras bl.a. hur återfyllningen av förvaret ska gå till. I FUD:en framhålls att alternativet med blandning av bentonit och bergkross lags åt sidan och att SKB föredrar bentonitblock. Texten på sid 189 lyder: *"Alternativet med att placera in förkompakterade block i deponeringstunnlarna verkar mest lovande och arbetet har därför fokuserats på*

detta koncept". Ställningstagandet medför att återanvändningen av bergmassorna blir begränsad och att intransporterna av bentonit till Simpevarp, som ska ersätta berget, blir betydande.

MILKO kan således konstatera att en avsevärd mängd material, förutom personer, ska forslas till och från Simpevarpsområdet och känner oro för de störningar i form av t.ex. buller, föroreningar, olyckor och minskad framkomlighet som transporterna kan åstadkomma.

Grunden för att beakta transporter i MKB:er och tillståndsprövningar finns i miljöbalken (1 kap. 1§, 2 kap. §§1-5, 16 kap. 7§). En fråga är därvid hur "långt ut" från verksamheten som man bör ta hänsyn till transporterna. Olika rättsfall har visat att det ska föreligga ett väsentligt bidrag till störningarna från transporterna och att verksamhetsutövaren (i detta fall SKB) har rådighet (kontroll över och kunna styra) över transporterna. MILKO anser att SKB har rådighet över kommande transporter från slutförvarssystemet i Misterhults- och Figeholmsområdet samt i området in mot Oskarshamn (om bentonittransporterna går via Oskarshamn hamn) och att transporterna därför utgör en väsentlig störning tämligen långt ut från förvarssystemet.

Olägenhet är ett grundläggande begrepp i miljöbalken. En olägenhet är en störning som kan påverka människors hälsa på ett menligt (skadligt) sätt och som inte är ringa eller tillfällig. Skadan kan vara av fysiskt eller psykiskt slag och utgör den lägsta godtagbara nivån (acceptabla nivån) för att nå en hållbar utveckling av samhället. MILKO bedömer att transporterna från slutförvarssystemet medför risk för skador och olägenheter som vare sig är ringa eller tillfälliga och som, om hänsyn inte tas till hälso- och miljöeffekterna på ett relevant sätt, kan skada en hållbar utveckling i Misterhults- och Figeholmsområdet.

Transporternas påverkan på hälsa och miljö är idag påtaglig och kräver mångsidiga både kvalitativa och kvantitativa analyser i dessa frågor. MILKO kan bl.a. konstatera att Vägverket i sitt FUD-program bedriver omfattande verksamhet där nya rön tas fram kring vägtransporter, att NTM (Nätverket för Transporter och Miljön), som har många företag som medlemmar, levererar erkänd metod vid beräkning av gods- och persontransporters emissioner (väg-, tåg-, flyg- och sjötransporter), användning av naturresurser och andra externa effekter. Metoden är primärt framtagen för köpare och säljare av transporter som därmed ska kunna bedöma sina transporters sammantagna miljöpåverkan.

Mot bakgrund av vad som sagts ovan vill MILKO se en kvalificerad uppläggning av SKBs transportutredning innehållande alternativa transportslag inklusive bedömningar av deras hälso- och miljöeffekter.

3 Några synpunkter på innehållet

Oaktat SKBs pågående transportutredning och vad denna kan innehålla lämnar MILKO nedan några synpunkter på transportutredningens innehåll.

3.1 Beskrivningar

MILKO vill se beskrivningar som bygger på olika transportalternativ och transportslag och som har en klar struktur där man ska kunna se transporternas storlek och frekvens, när de sker, transportslag, startplats, väg och destination. Vidare bör eventuella mellanlagringsplatser och hanteringen på dessa (krossningsverksamhet, omlastning etc.) ingå.

3.2 Hälsa- och miljöeffekter av transporter

I beskrivningarna vill MILKO kunna se störningskällans (transporterna eller andra aktiviteter i transportsystemet) omfattning och varaktighet, vad störningen består i samt var och när störningen sker. Denna störning ska sedan jämföras med vad som kan anses vara acceptabelt. Som framhållits i avsnitt 1 anser MILKO att acceptabla nivåer ska bedömas utifrån de platsspecifika förhållandena, dvs känsligheten i de områden där transporterna orsakar störning.

MILKO:s medlemmar har själva genomfört bullermätningar för att bilda sig en uppfattning om mått och mätetal för buller. Gruppen konstaterar därvid bl.a. att ekvivalenta ljudnivåer inte är ett bra mått på buller i flera delar av de områden som förväntas bli berörda. När det gäller buller vill MILKO hänvisa till Naturvårdsverkets Rapport 5709 (maj 2007) som kortfattat presenterar förslag till mått och mätetal på bullernivåer som ska användas för att uppnå god ljudkvalitet i natur- och kulturmiljöer. I rapporten presenteras också förslag till inventeringsmetod för kartläggning och kvalitetsbedömning av ljudet i dessa miljöer. Rapporten bygger på ett gemensamt arbete där företrädare för flera myndigheter och institutioner deltagit. MILKO anser att Rapport 5709 är ett av de underlag som bör ligga till grund för transportutredningen när det gäller kriterier för acceptabelt buller.

Utöver buller uttrycker MILKO:s medlemmar oro för transporterens utsläpp, den ökade trafikolycksrisken, speciellt för oskyddade trafikanter som cyklister och gående. Vidare är man orolig för minskad framkomlighet och barriäreffekter på människor och djur.

I avsnitt 2 ovan har NTM:s verksamhet berörts. Den beräkningsmodell som tagits fram av NTM kan enligt MILKO tjäna som en referens för hur emissionerna och miljöpåverkansberäkningarna av transporterna kan utföras. Modellen täcker olika transportslag och beräkningarna kan bl.a. utgöra ett bra underlag för bedömningar om hur väl SKBs transporter för slutförvarssystemet uppfyller globala (åtminstone EU:s), nationella och regionala miljömål. I sistnämnda fallet vill MILKO framhålla Regionförbundets miljömål. MILKO ser gärna att SKB föreslår villkor i ansökan som ansluter till Regionförbundets mål. Exempel på sådant villkor kan vara en föreskrift om att SKBs upphandling av transporttjänster ska ske i samstämmighet med Regionförbundets mål för transporter (bl.a. förbundets plan för användning av fossilfria bränslen).

3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Avsikten med skyddsåtgärder och försiktighetsmått är att, vid risk för oacceptabel störning, reducera störningen till acceptabel nivå. MILKO:s uppfattning är därvid att också alternativa transportsätt, t.ex. sjötransport och järnvägstransport, ska betraktas och prövas som skyddsåtgärd.

Miljöbalken ställer krav på verksamhetsutövaren att visa på rimlighetsavvägningar när det gäller skyddsåtgärder och försiktighetsmått. I den kalkyl som ska ingå vill MILKO betona slutförvarssystemets långa verksamhetstid (ca 50 år) och att kalkylen ses i detta tidsperspektiv. Vad MILKO förstår så ligger detta också i linje med SKB:s policy om optimering av insatserna kring säkerhet och miljö.

MILKO vill än en gång betona att dimensioneringen av skyddsåtgärderna ska ske utifrån de platsspecifika skyddsbehoven. MILKO inser svårigheterna att förutse framtida skyddsbehov, men vill ändå uttrycka önskemål om att SKB i sin analys på något sätt belyser och tar hänsyn till dessa. MILKO:s uppfattning är att framtida skyddsbehovet snarare kommer att öka än minska och att man bör därför "ta höjd" för detta i skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

4 Villkor och kontrollprogram för verksamheten

MILKO har strukturerat sitt sätt att arbeta i stort sett enligt följande punkter:

- Granska och analysera vilka aktiviteter i SKBs verksamhet som kan medföra störning som utgör risk för skada eller olägenhet
- Fastställa vad som är acceptabel respektive oacceptabel störning
- Granska de skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått som SKB föreslår och bedöma om de är tillräckliga för att eliminera skadan eller olägenheten
- Granska om skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått är förbundna med villkor och kontrollprogram
- Granska om villkoren är förenade med korrigerande åtgärder att vidtas omedelbart vid överskridande av villkor

MILKO:s generella inställning är att tydliga villkor och kontrollprogram ska vara förbundna med skyddsåtgärder och försiktighetsmått inklusive korrigerande åtgärder att vidtas så snart villkor överskrids. Med detta sagt menar dock inte MILKO att villkoren ska begränsa sättet att arbeta med skyddsåtgärder eller försiktighetsmått; villkor kan utformas i princip hur som helst och bör ta till vara både verksamhetsutövarens och omgivningens intresse.

SKB:s miljöprogram kan i många fall ersätta villkor i verksamheten. MILKO ser mycket positivt på dessa program, men bedömer inte dessa som ”beständiga”, särskilt inte i ett långt tidsperspektiv. Program kan ändras, t.ex. genom att en ny företagsledning tillträder som har ett annat förhållnings-sätt till företagets miljöarbete.

För Misterhultsgruppen dag som ovan



Bo Carlsson

Misterhultsgruppen har sammanställt nedanstående frågor som önskas utredas i en kommande transportutredning.

FRÅGOR:

1. Hur ser det så kallade "nollalternativet" ut? Dvs. beskrivning av framtida miljöpåverkan vid oförändrad verksamhet.
(Här ska även hänsyn tas till redan förutsägbara förändringar i omvärlden exempelvis regionens mål att bli fossilbränslefri region)
2. Hur uppfylls de lokala, regionala, nationella och internationella miljömålen?
3. Vilka riksintressen berörs inom området för transporterna?
Hur påverkas dessa?
4. Enligt Naturvårdsverket bör fordonstransporters effekter geografiskt beskrivas för de olika alternativen. Vilka platsspecifika hänsynstaganden är gjorda med avseende på transporter?
Hur ser påverkansområdenas karaktär och omfattning ut i de olika geografiska delarna av transportsystemet med avseende på:
 - a. Avstånd till närmaste bebyggelse?
 - b. Fritidsområden?
 - c. Väg- och trafikförhållanden?
 - d. Närliggande industriella och samhällsliga verksamheter?
 - e. Vilka hänsyn är tagna till Fågeldirektivet, Art- och habitatdirektivet, direktiv som styr Natura 2000 arbetet?
5. Vilka alternativa transportsätt har valts bort och varför?
6. Vilka fördelar resp. nackdelar har det valda transportsystemet jämfört med andra alternativa transportsystem?
7. Vilken varaktighet bedöms de olika delarna i transportbehoven ha?
8. Hur ser transportsystemets utsläppseffekter ut m.a.p. hälsa och miljö, utbredning, varaktighet samt arter av störningar vilka transportsystemet kan medföra?
(Redogörelse för spridningsberäkningar bör presenteras.)
9. Vilka indirekta effekter av transporterna redovisas för hela transportsystemet?
10. Vilka förslag till olika typer av skyddsåtgärder finns?
11. Finns det någon feleffektanalys gjord? Vilka korrigerande åtgärder bedöms behövas?
12. Bör trafiken i transportsystemet regleras och begränsas till vissa tider på dygnet och under vissa tider under året?