

Mälarprojektet

Samrådsredogörelse Bilaga 7 - Sammanställning av inkommande yttranden, Inledande samråd – Hösten 2012

Nedan redovisas och kommenteras huvudsakliga inkomna skriftliga frågor och synpunkter som framförts i samråd för Mälarprojektet – Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje sluss och kanal. En del har i denna sammanställning sammanfattats eller förtydligats. Frågorna/synpunkterna är uppställda per ämnesområde. Frågor från samrådsmöten täcks huvudsakligen in av de skriftliga yttrandena. För de fall dessa inte täcks in se separat bifogad sammanställning av frågor inkomna vid samrådsmötena.

Inkomna synpunkter har beaktats inom ramen för projektet och de handlingar som finns bilagda ansökan. Hänvisning sker därför till relevant dokument där svar på yttrande finns att finna, till exempel till Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och Teknisk Beskrivning (TB) med tillhörande bilagor och underlagsutredningar

För fullständiga yttranden se samrådsredogörelse, bilaga 8. Angivna id.nr är satta utifrån de diarieförda numren för inkomna yttranden.

Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
MKB, teknisk beskrivning och ansökan			
19-1	Trafikverket, 2012-11-16	Broarna över Södertälje kanal, på E4/E20, Västra Stambanan och Grödingebanan är av riksintresse.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 5.4.3 i MKB.
19-5	Trafikverket, 2012-11-16	Avstämning med Trafikverket av tänkta tidplaner ska göras.	Synpunkten noterad. Projektet har löpande avstämningsmöten med Trafikverket.
19-6	Trafikverket, 2012-11-16	I MKB:n ska även konsekvenserna som rör trafik till och från byggnationen, anläggningen och verksamheten beskrivas. Detta bör omfatta alla trafikslag och såväl byggskede som drift och trafikeringskede. Såväl klimat- och energiaspekter som luftkvalitet, buller, vatten- och landskapsfrågor ska beskrivas vad gäller detta.	Landskapsfrågor beskrivs utifrån kulturmiljösynpunkt, se avsnitt 7.11. i MKB. För övriga frågor, se avsnitt 7.5, 7.8 och 7.9 i MKB.
19-7	Trafikverket, 2012-11-16	Trafikverket region Stockholm förutsätter att Trafikverket	Inbjudan har skickats centralt till



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
		Region Öst har givits möjlighet att yttra sig. Synpunkterna gällande broarna gäller hela Mälardalsområdet.	Trafikverket.
10-6	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Ansökan bör redovisa förekomst av skyddade områden (inklusive dricksvattentäkter) och riksintressen samt hur dessa kan påverkas av projektet.	Se avsnitt 5.4 samt 7.4 och 7.5 i MKB.
10-11	Havs- och Vattenmyndigheten, 2012-10-31	Val av muddringsmetod och motivering till detta bör redovisas.	För beskrivning av planerade åtgärder se TB samt kapitel 3 i MKB
10-13	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Tid för genomförande av vattenverksamheterna bör redovisas.	För beskrivning av planerade åtgärder se TB samt kapitel 3 i MKB.
10-14	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Kumulativa effekter geografiskt och över tid bör redovisas. Sammanfaller projektets genomförande med andra verksamheter som kan leda till en förändrad påverkan på miljön.	Se avsnitt 8.3 i MKB.
10-15	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Direkta och indirekta effekter till följd av förändrad fartygstrafik bör redovisas (såsom ökat behov av framtida muddringar, ökade bullernivåer, ökat svall och potentiell påverkan på vattenmiljön genom spridning av främmande arter).	Se kapitel 7 i MKB.
10-17	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Förslag till kontrollprogram för att följa upp miljöpåverkan bör redovisas.	Se kapitel 9 i MKB samt bilaga till ansökan, Kontrollprogram.
13-2	Södertälje kommun, 2012-11-02	För att få så liten negativ påverkan som möjligt för Södertälje stad behöver samverkan ske med Södertälje i stadsbyggnadsfrågor. Sjöfartsverkets behov av lösningar för säkerhet och service måste ske i samklang med stadens behov av offentliga rum, tillgänglighet, kommunikationer, mötesplatser m.fl. Handlingarna måste på ett bättre sätt hantera dessa frågor.	Projektet har haft och har löpande avstämningsmöten med Södertälje kommun, se avsnitt 1.4 i MKB.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
17-2	LRF, 2012-11-09	Det är viktigt att identifiera de enskilda som drabbas eller kan drabbas och ersätta dessa för den skada projektet medför.	Se sakägarförteckning, bilaga till ansökan.
13-4	Södertälje kommun, 2012-11-02	MKB:n behöver beskriva konsekvenserna av projektets genomförande men även av det framtida driftskedet. Detta för att ge en tydlig bild av vad den framtida fartygstrafiken kommer att innebära för frågor som buller, vibrationer, utsläpp/luftkvalitet, risker från fartygstrafiken i allmänhet och från transporter av farligt gods i synnerhet. Detta bör belysas för såväl trafikeringen av kanalen/farleden som för själva slussningsmomentet. Även i de fall man inte förväntar sig någon förändring, eller en förbättring förväntas, behöver detta belysas och motiveras. Åtgärder för att förhindra/minska negativ påverkan behöver utredas och föreslås.	Se kapitel 7 i MKB.
13-7	Södertälje kommun, 2012-11-02	Tydliga kartor, skisser och beskrivningar över de åtgärder som planeras genomföras i Södertälje behövs, t.ex. sträckor som ska spantas/skisser av utformningen, skisser av åtgärder vid Kanalholmen, nya ledverks omfattning och placering.	Se TB och kapitel 3 i MKB.
Masshantering			
10-4	Trafikverket, 2012-11-16	Vid Hjulstabron finns inga sandbankar som kan fungera som "stoppblock" vid t.ex. en misslyckad broöppning. Möjligheten att bygga upp sandbankar med i projektet uppkomna massor bör utredas, både vid Hjulstabron och vid andra broar.	Dialog sker kontinuerligt med Trafikverket angående hanteringen av Hjulstabron. Se avsnitt 2.5 i MKB.
10-12	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Muddringsmassornas föroreningsinnehåll och hur massorna ska omhändertas bör redovisas. Förekomsten av prioriterade ämnen listade i	Se avsnitt 7.5 i MKB MIFO



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
		Ramdirektivet för vatten (2000/60/EG) bör redovisas särskilt.	
17-3	LRF, 2012-11-09	LRF saknar alternativet spridning av muddermassor på åkermark som en alternativ metod för omhändertagande. Provtagning behöver göras för att utröna om massorna innehåller fosformängder som skulle kunna nyttiggöras på åkermark.	Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".
8-3	Mälarens fiskareförbund, 2012-10-29	Eventuell merkostnad för att använda/deponera muddermassorna på land bör redovisas.	Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".
11-2	SGI, 2012-11-01	Det saknas en redovisning av hur stora mängder berg som behöver sprängas loss och hur dessa mängder kommer att omhändertas. Sannolikt kan sprängstenen nyttiggöras både för invallning av de muddermassor som ska deponeras, för erosionsskydd av utsatta stränder i närheten och för byggnadsändamål i övrigt.	Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".
15-2	SGU, 2012-11-09	Viktigt att tänka på är behovet av erosionsskydd vid muddringsarbeten samt att föroreningsgraden av unga finsediment (lera och silt; ofta gyttjiga) utreds på ett tillfredställande sätt. Det är även centralt att utredningarna innehåller uppgifter om vilken/vilka sedimenttyper (skikt) det muddrade materialet utgörs av, d.v.s. en klassificering av sedimenten ned till det planerade muddringsdjupet	Se TB samt kapitel 3 i MKB.
15-3	SGU, 2012-11-09	SGU har några synpunkter på lokaliseringen av de förslagna tippnings- och muddringsområdena (se bilaga 2).	Synpunkten noterad. SjöV har haft möte med SGU och diskuterat frågan.

Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
13-12	Södertälje kommun, 2012-11-02	Södertälje kanal har bedömts tillhöra riskklass 1 grundat på en MIFO inventering, fas 1. Innan arbete kan påbörjas måste en anmälan om efterbehandling enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd inkomma till miljökontoret. Detta bör ske med mycket god framförhållning.	Frågan hanteras inom ramen för tillståndsansökan. Mark- och miljödomstolen får hantera frågan.
13-9	Södertälje kommun, 2012-11-02	Eftersom flera av Mälarens vattenförekomster har klassats till måttlig ekologisk status och övergödning uppges vara den kritiska aspekten kan det vara intressant att undersöka om det i muddermassorna skulle gå att återvinna närsalter som exempelvis fosfor.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
13-13	Södertälje kommun, 2012-11-02	Eftersom Sjöfartsverket endast planerar att efterbehandla sedimenten inom delar av kanalen är miljökontoret angelägna om att ta del av utförligt material gällande miljötekniska utredningar, riskbedömning och riskvärdering. Miljökontoret är särskilt intresserat av de utredningar som legat till grund för den planerade avgränsningen av efterbehandlingen.	Allt underlagsmaterial kommer att finnas tillgängligt när ansökan lämnas in.
Vattenmiljö			
10-1	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Ur miljösynpunkt är det angeläget att vattenarbeten utförs så grumling minimeras samt att arbetstiden för sprängning, muddring och tippning blir så kort som möjligt och koncentrerad i tid.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
10-2	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Förorenade sediment bör tas om hand på land när möjlighet finns. Användning av länsar är önskvärt och grumlande arbeten och sprängningar bör utföras på senhöst och vinter.	För omhändertagande av förorenade massor, se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - ”Alternativredovisning för hantering av



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
			muddermassor". För grumlande arbeten se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – "Konsekvenser för vattenmiljön".
10-4	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Ansökan bör redovisa vilka vattenförekomster som berörs och hur fastställda miljö kvalitetsnormer påverkas. Inverkan på de olika kvalitetsfaktorerna och prioriterade ämnen ska ingå.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – "Konsekvenser för vattenmiljön".
10-5	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Projektets påverkan på miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten bör redovisas.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – "Konsekvenser för vattenmiljön".
10-9	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Vilka skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder som planeras att vidtas bör redovisas.	Se kapitel 7 i MKB.
10-16	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Sannolikheten att förändrat vattendjup och bottenstruktur kan påverka vattenströmningar och därmed miljön inom något område (ex om muddring utfors i smalare sund eller inlopp till skyddade vikar) bör redovisas.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – "Konsekvenser för vattenmiljön".
17-4	LRF, 2012-11-09	Det är viktigt att det utreds och kontrolleras hur eventuella föroreningar och näringsämnen frigörs och transporteras i vattenmassan. Det är också viktigt att veta vilka ämnen det är frågan om så att inte någon annan näringsgren eller verksamhet i efterhand får skulden för någon förorening den inte varit upphov till.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – "Konsekvenser för vattenmiljön".
11-3	SGI, 2012-11-01	Konsekvenser av olika metoder för muddring och deponering av sediment bör redovisas samt vilka åtgärder som planeras för att förhindra skador på grund av ökad grumlighet. Dessutom bör ett relevant riktvärde för	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – "Konsekvenser för vattenmiljön".

Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
		turbiditet i samband med muddringsarbetena ansätts. Mängder och innehåll av tänkbara föroreningar i de ytliga sedimenten bör redovisas tillsammans med relevanta gränsvärden samt vilka åtgärder som planeras för att förhindra att föroreningar sprids till omgivningen.	
17-5	LRF, 2012-11-09	Bedömningar och mätningar bör inte ske för kort i tid då oförutsedda konsekvenser ibland kan komma efter lång tid.	Synpunkten noterad.
15-1	SGU, 2012-11-09	SGU har utarbetat ett PM ”Muddring och deponering av muddermassor i havet” riktat till myndigheter, länsstyrelser, organisationer och näringsliv m.m. (finns som bilaga 1). SGU rekommenderar att instruktionerna i detta PM följs i det fortsatta arbetet med Mäljarprojektet.	Synpunkten noterad. Frågan har diskuterats i möte med SGU.
13-10	Södertälje kommun, 2012-11-02	Risker för införandet av okända arter till Mälaren bör belysas.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
13-11	Södertälje kommun, 2012-11-02	<p>IVL har studerat hur de förorenade sedimenten i kanalen påverkar ekosystemet lokalt samt hur muddringsarbeten och farledstrafiken kan påverka spridningen av kvicksilver:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kvicksilvret i Snäckvikens sediment orsakar ingen betydande ekologisk påverkan på plats. • Muddring ökar risken på ett par års sikt. • Utökad fartygstrafik kan medföra en permanent förhöjd risk, beroende på de hydrologiska effekterna orsakade av fartygen. • Ur vetenskaplig synvinkel rekommenderas att 	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
		sedimenten ligger kvar, men att varje ingrepp i området föregås av noggranna miljöbedömningar och följs genom kontrollprogram.	
Naturmiljö			
10-3	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Områdets naturvärden och hur dessa kommer att påverkas av verksamheten på kort och lång sikt ska redovisas i ansökan. För detta behövs tydliga kartor med inventeringar av hur bottenarna i området ser ut i dag, bottenotyp, bottenvegetation, lekområden för fisk etc.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
11-4	SGI, 2012-11-01	Enligt en översiktlig inventering av stranderosion som SGI genomfört finns områden där det idag förekommer erosion enligt kommunens uppgifter liksom områden där det finns förutsättningar för erosion. Konsekvenserna av förändrad fartygstrafik bör därför redovisas med avseende på eventuella erosionsskador på angränsande bottenar och stränder, behov av erosionsskydd samt om det finns anledning att begränsa tillåten hastighet.	För erosion, se TB samt kapitel 3 i MKB. Sjöfartsverket styr inte över hastighetsbegränsningar. Det är Länsstyrelsen som sätter dessa.
Fiske			
10-8	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Kommande ansökan bör redovisa påverkan på yrkesfiske.	Se avsnitt 7.6 i MKB.
8-1	Mälarens fiskareförbund, 2012-10-29	Muddermassorna skall inte återföras till Mälaren utan användas eller deponeras på land.	Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - ”Alternativredovisning för hantering av muddermassor”.
8-2	Mälarens fiskareförbund, 2012-10-29	Med hänsyn till när och var olika arter leker är det viktigt att redovisa vid vilka perioder muddringar och sprängningar kan ske. Redovisningen bör även visa hur	Se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
		fisket efter de olika arterna påverkas av muddrings- och sprängningsarbetena.	
8-3	Mälarens fiskareförbund, 2012-10-29	Det är viktigt att belysa dels effekterna av muddringarna samt dels effekterna av den planerade deponeringen av muddermassorna på de olika planerade tippningsplatserna. Effekter bör redovisas på kort och lång sikt	Se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
8-4	Mälarens fiskareförbund, 2012-10-29	Underlaget för inledande samråd visar att betydligt större ytor av Mälaren kommer att tas i anspråk för farleder. Det är därför viktigt att belysa om yrkesfiskets förutsättningar minskas i Mälaren med hänsyn till eventuella undanträngningseffekter när farledsområdena ökar.	Se avsnitt 7.6 i MKB.
8-5	Mälarens fiskareförbund, 2012-10-29	Vinterfisket på is i Mälaren är beroende av att yrkessjöfarten bedrivs så att sjöisen inte förstörs av fartygens svallvågor. Det är därför viktigt att belysa effekten av de större fartygen under vintern. Medför de större fartygen att isen bryts upp snabbare än dagens fartyg?	Se avsnitt 7.6 i MKB.
8-6	Mälarens fiskareförbund, 2012-10-29	Provfiske bör ske vid så många tillfällen och på sådant sätt att relevanta data erhålls. Provfisket bör även belysa de arter som är ekonomiskt intressanta ur yrkesfiskesympunkt.	Se avsnitt 7.6 i MKB.
8-7	Mälarens fiskareförbund, 2012-10-29	Samråd med ordföranden för Mälarens Fiskareförbund rekommenderas inför provfisken. Mälarens Fiskareförbund kan också bistå med att ta kontakt med yrkesfiskare i olika delar av Mälaren för de intervjuer som behövs inför framtagandet av en MKB för Mälärprojektet.	Se avsnitt 1.4 och 7.6 i MKB.
8-8	Mälarens fiskareförbund, 2012-	Mälarens fiskareförbund önskar få information om hur arbetet med MKB och ansökan fortgår. De önskar också	Den kompletta ansökan kommer att



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
	10-29	få en kopia av den kompletta ansökan till miljödomstolen samtidigt som ansökan inlämnas.	görs tillgänglig på projektets hemsida.
Dricksvatten			
15-4	SGU, 2012-11-09	<p>SGU vill lyfta frågan att Mälardalen genomkorsas av ett flertal sand- och grusformationer och åsar som återfinns på ömse sidor av Mälaren men självklart även under själva sjön. Dessa kan ställvis vara väl skyddade av bottensediment och SGU vill att frågan om dessa sand- och grusavlagringar ska finnas med i den fortsatta utredningen. Frågan kan komma att beröra grundvattenskydd särskilt vid de åssträckor och formationer där grundvattenuttag sker med inducerad infiltration som följd.</p> <p>Troligen är grundvattnet särskilt utsatt då strandnära muddringsarbeten planeras. Ett grundvattenuttag kan komma att dra på sig ytvatten med kortare uppehållstider, d.v.s. en direktare kontakt mellan yt- och grundvatten som kanske inte är önskvärd.</p>	Se avsnitt 7.4 i MKB.
15-5	SGU, 2012-11-09	Även sand- och grusformationernas totala ledningsförmåga är intressant. Det är inte ovanligt att åsar transporterar stora mängder grundvatten av god kvalitet, transport som kan ske även under ytvattendrag. Ett brott på detta vattenförande system skulle kunna innebära försämringar i formationens grundvattenförande kapacitet. Det är inte otänkbart att ett sådant brott kan leda till stora utläckage av grundvatten som inte tidigare fanns.	Se avsnitt 7.4 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
Sjöfart och hamnar			
12-1	Transportstyrelsen, 2012-11-02	<p>Transportstyrelsen betonar att den minsta bottenklarningen enligt deras riktlinjer för farledsutformning är 0,7 meter i farleden.</p> <p>Transportstyrelsen betonar också vikten av att de aktuella hamnarna i Västerås och Köping dimensioneras och utformas för att möta den planerade fartygstrafiken.</p> <p>Transportstyrelsen noterar att farlederna i östra Mälaren inte utökas med avseende på dess fartygskapacitet.</p>	Synpunkten noterad.
Kulturmiljö			
13-15	Södertälje kommun, 2012-11-02	Nödvändiga åtgärder av kanalsträckningen tillför inget mervärde till kulturmiljön längs kanalen utan innebär en negativ påverkan av berörda kulturmiljöer. Det är därför av stor vikt att åtgärderna så långt som möjligt utformas med hänsyn till dessa.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.11 i MKB.
13-16	Södertälje kommun, 2012-11-02	1819 års kanal mellan Kanalholmen och fastlandet kommer att beröras av ombyggnader. Igensättning av den gamla kanalen med muddringsmassor bör undvikas av kulturmiljöskäl. Det vore mycket olyckligt för Södertäljes stadsbild att berövas en av dess mest betydande och attraktiva kulturmiljöer. Alternativa åtgärder med att lösa problemet med vattentrycket vid Kanalholmen bör sökas och utformningen av åtgärder bör anpassas till de miljöskapande värdena.	Att sätta igen kanalen vid Kanalholmen är inte längre aktuellt. Se även avsnitt 7.11 i MKB.
13-17	Södertälje kommun, 2012-11-02	Gamla Slussen ligger norr om Mälarbron och utgörs av fundament för den gamla rullbron och del av de gamla träkonstruktionerna för manövreringen av slussen. I ett av dessa slussfundament sitter en minnestavla inmurad.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.11 i MKB.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
13-18	Södertälje kommun, 2012-11-02	Gamla kanalkontoret från 1819 ligger intill den gamla slussen. Byggnaden har klassificerats till högsta kulturhistoriska värde och är ett värdefullt inslag i kulturmiljön.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.11 i MKB.
13-19	Södertälje kommun, 2012-11-02	Kanalpromenaden-Dragvägen är en naturligt upptrampad stig längs kanalen. Stigen har en ålderdomlig karaktär och i miljön finns bevarade kättingar och stolpar kvar. Det finns också värdefulla äldre träd bl.a. 6 lindar. Ur kulturmiljösynpunkt är Kanalpromenaden en mycket viktig kvalitet i Södertäljes stadsmiljö.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.11 i MKB.
13-20	Södertälje kommun, 2012-11-02	Brofundamenten samt den gamla brovaktarstugan är bevarade och utgör högsta kulturhistoriska värde. Det är av både samhällshistoriskt och miljöskapande värde i kanalmiljön.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.11 i MKB.
13-21	Södertälje kommun, 2012-11-02	Schaktning och spontning av kanalslänterna kan medföra stor negativ påverkan både på specifika kulturmiljövärden och på kulturmiljön i stort. Det är av stor vikt att detta görs med hänsyn till kulturmiljö och stadsbild.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.11 i MKB.
13.22	Södertälje kommun, 2012-11-02	Lotsudden med Slussen och de små runda classicistiska slussnedgångsöverbyggnaderna kommer att beröras av Slussens breddning. De är tillsammans med kanalkontoret de mest bearbetade byggnaderna i den sammanhållna slussmiljön som är unik som en mycket välbevarad slussmiljö tillkommen 1924 och av högsta kulturmiljövärde. Byggnaderna som är av omistlig karaktär i slussmiljön bör bevaras som ett kännetecken och en kvalitet inom området även om de inte fyller samma funktion. Förslagsvis flyttas de upp längs breddningen av slussen.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.11 i MKB.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
Buller och vibrationer			
10-10	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Påverkan i form av undervattensbuller och vibrationer under anläggnings- och driftsfas bör redovisas.	Se avsnitt 7.8 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – Konsekvenser för buller och vibrationer.
13-1	Södertälje kommun, 2012-11-02	Södertälje kommun vill förstärka stadens utveckling genom förtätning i stadens mest centrala delar. Det finns oro för att en ökad fartygstrafik med större fartyg genom Södertälje medför en försämrad bullermiljö och kan leda till att kommunens planer kring en fortsatt utveckling av staden inte kan fullföljas.	Se avsnitt 7.8 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – Konsekvenser för buller och vibrationer.
Luftmiljö			
13-1	Södertälje kommun, 2012-11-02	Södertälje kommun vill förstärka stadens utveckling genom förtätning i stadens mest centrala delar. Det finns oro för att en ökad fartygstrafik med större fartyg genom Södertälje medför en försämrad luftmiljö och kan leda till att kommunens planer kring en fortsatt utveckling av staden inte kan fullföljas.	Se avsnitt 7.9 i MKB.
Friluftsliv och rekreation			
10-7	Havs- och vattenmyndigheten, 2012-10-31	Kommande ansökan bör redovisa påverkan på friluftsliv.	Se avsnitt 7.10 i MKB.
Risk/Säkerhet			
19-2	Trafikverket, 2012-11-16	Trafikverket förutsätter att samtliga ledverk i anslutning till de öppningsbara broarna beräknas för ny olyckslast i enlighet med standard SS-EN-ISO 1991-1-17. Beräkningar ska utföras med såväl nya bottenförhållanden	Synpunkten noterad.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
		som den ökande lasten. Permanent spontning i anslutning till broarna ska utföras i enlighet med standard.	
19-3	Trafikverket, 2012-11-16	Framtida funktion på befintliga erosionsskydd ska utredas inom projektet. Behov av erosionsskydd där det idag saknas ska ses över. Detta gäller samtliga berörda statliga broar. Innan planerade sprängningar görs ska sprickindikering och riskanalyser genomföras på berörda statliga broar.	Synpunkten noterad. Se även TB och kapitel 3 i MKB.
17-1	LRF, 2012-11-09	Det måste finnas en beredskap och plan för att ta hand om oförutsedda skador som inte kunnat identifieras i detta skede.	Synpunkten noterad.
11-1	SIG, 2012-11-01	I områden med lösa jordar och sediment behöver utredningar utföras inför anläggningsskedet som redovisar om och vilka åtgärder som behöver vidtas för att stabiliteten ska bli tillfredsställande.	Synpunkten noterad.
9-1	SMHI, 2012-10-31	Lämpligheten att överhuvudtaget underhålla allmänna farleder i dricksvattentäkter kan ifrågasättas, med tanke på de konsekvenser som en olycka kan få. Även i underhållsarbetet av farlederna finns anledning att vidta stor försiktighet. En försämrad vattenkvalitet hos råvattnet kan medföra stora extrakostnader i beredningen av dricksvatten. Beredskapen för tillbud i den operationella sjöfarten kan förbättras. SMHI förordar att en beredskapsmodell för hela Mälaren sätts upp för att kunna prognostisera effekter av olyckor, framförallt för den operationella sjöfarten i farleden.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – Riskanalys för uppgradering av kanal. Sluss och farled. Länsstyrelsen ansvarar för att samordna beredskapsplaneringen för Mälaren. Länsstyrelserna för Mälardalen har tagit initiativ till en samordnad uppdatering och översyn av miljöskyddsberedskapen i Mälaren. Sjöfartsverket medverkar och bidrar med det underlag som kommit fram inom ramen för Mälarpjektet.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
13-4	Södertälje kommun, 2012-11-02	Konsekvenser med avseende på erosion, ras och skred behöver belysas och beskrivas.	Synpunkten noterad, se även beskrivning i TB.
13-14	Södertälje kommun, 2012-11-02	Stor vikt kommer att läggas vid bedömningen av konsekvenserna av den förändrade båttrafiken. Sjöfartsverket bör därför kunna presentera tydliga underlag som legat till grund för verkets riskbedömning gällande detta.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – Riskanalys för uppgradering av kanal. Sluss och farled.
12-2	Transportstyrelsen, 2012-11-02	Transportstyrelsen föreslår att följande aspekter tas upp vid en övergripande riskanalys: <ul style="list-style-type: none">• Transporter av farligt gods på Mälaren med särskilt beaktande av gastransporterna.• Risker och riskreducerade åtgärder under anläggningsfasen och vid dumpning av muddermassor.• Identifiering av svåra passager och behov av mötesreglering etc.• Identifiering och utformning av ankringsområden.• Identifiering av s.k. "Point of No Returns".• Luftledning i förhållande till planerad sjötrafik.• Utmärkningens utformning och sammansättning med avseende på farleder, hamnar och broar.• Signalering, väntelägen, trafikregling och kommunikation i anslutning till broar.• Isbrytningsaspekter	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – Riskanalys för uppgradering av kanal. Sluss och farled.
12-3	Transportstyrelsen, 2012-11-02	Etablering, ändring eller indragning av sjösäkerhetsanordningar med extern ägare kräver tillstånd av Transportstyrelsen varför det är viktigt att klargöra ansvarsgränserna mellan Sjöfartsverket och hamnarna.	Synpunkten noterad.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
12-4	Transportstyrelsen, 2012-11-02	Vid ändring av luft- och sjöledningar bör sjötrafiken beaktas d.v.s., dragning bör undvikas i vattenområden som används som farleder för sjöfarten och där ankring kan förväntas ske. Ledningar bör korsa farleder vinkelrätt. I de fall ledningar förläggs i farleder bör dessa inte skyddas av ankringsförbud utan grävas ner eller täckas över.	Synpunkten noterad.
12-5	Transportstyrelsen, 2012-11-02	På Mälaren utövas sjötrafikinformationstjänst (VTS). Anropsförfarandet och rapporteringsplikten omfattning under anläggningsfas och efter projektets genomförande bör analyseras i samråd med Transportstyrelsen. Eventuella ändringar i befintliga föreskrifter gällande rapporteringspunkter etc. kräver mycket god framförhållning.	Synpunkten noterad.
12-6	Transportstyrelsen, 2012-11-02	Transportstyrelsen föreslår att projektet som en säkerhetshöjande åtgärd under anläggningsfasen utrustar samtliga arbetsfartyg med AIS (Automatic Identification System).	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – Riskanalys för uppgradering av kanal. Sluss och farled.
12-7	Transportstyrelsen, 2012-11-02	Projektet bör i samråd med Transportstyrelsen utvärdera i vilken omfattning gällande sjökort behöver uppdateras eller nyproduceras d.v.s., anpassas (skala etc.) för trafiken och farlederna i fråga.	Synpunkten noterad.
Övrigt			
5-1	Privatperson, 2012-10-21	Sjöfartsverket borde ta ställning för det södra alternativet gällande broläge eftersom det norra alternativet kräver omfattande ingrepp i Kusens backe, som hittills har betraktats som helig av Södertäljeborna. Vidare innebär det norra läget att man tar 50 % mer grönytor i anspråk än i det södra och därtill förstör den	Synpunkten noterad.



Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>vackra parken längst i norr på Slussholmen.</p> <p>Det norra alternativet kräver en ny detaljplan som säkert kommer att överklagas vilket gör att slussprojektet troligen försenas flera år.</p> <p>Vid bedömning av skisserna ser det ut som om bron i det norra läget kommer att bli betydligt längre över vatten och därmed dyrare för Sjöfartsverket.</p>	
13-3	Södertälje kommun, 2012-11-02	<p>Åtgärderna kräver följdinvesteringar som t.ex. ombyggnad av anslutande vägar över Slussen. Det bör vara statens uppgift att finansiera dessa följdinvesteringar. Södertälje kommun vill också framföra det orimliga att det är Södertälje kommun som har driftansvaret för Mälarbron.</p>	Synpunkten noterad.
13-5	Södertälje kommun, 2012-11-02	<p>Södertälje kommun önskar att kommande handlingar mer detaljerat redovisar vilka större transporter som skulle kunna flyttas över från lastbil till fartyg och vilka effekter detta kommer att innebära.</p>	Synpunkten noterad.
13-6	Södertälje kommun, 2012-11-02	<p>En investering från stadens sida i Södertälje farled vid Brandalsund ska genomföras samtidigt med de nu föreslagna åtgärderna, då denna insats skulle kunna gynna sjötrafik till och från tre hamnar istället för enbart Mälarhamnarna.</p>	Synpunkten noterad men ligger inte inom ramen för projektet.
13-8	Södertälje kommun, 2012-11-02	<p>I alternativa scenarier för framtida godsflöden och godsstrukturer på de allmänna farlederna fram till år 2080 måste peak oil lyftas in och möjligheten (tillgång) att övergå till alternativa bränslen. BNP och oljeanvändningen är starkt korrelerade.</p>	Synpunkten noterad. Se även bilaga till ansökan - Samhällsekonomisk bedömning av Mälarprojektet i anslutning till MKB.

Id.nr.	Samrådspart/Datum	Synpunkt	Kommentar

Sammanställning av frågor och svar vid samrådsmöten, Inledande samråd – Hösten 2012

Nedan redovisas de frågor och svar som uppkom vid samrådsmötena. Endast de frågor som inte täcks in av de skriftliga yttrandena samt har haft bäring på det fortsatta utredningsarbetet har tagits upp. Frågorna/synpunkterna är uppställda per ämnesområde.

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
MKB, teknisk beskrivning och ansökan		
Protokoll samrådsmöte Västerås kl 13-15	<p>Fråga: Hur var muddringen 1974, var de lika omfattande som den som ni nu planerar?</p> <p>Fråga: Hur gjorde man med massorna vid de föregående muddringarna i området?</p>	<p>Svar: 1974 muddrades farleden från 6 m djup till 6,8 m djup (på grundaste stället). Muddring skedde så i ungefär samma områden som vi planerar nu. Mängderna då var större än vad som ska muddras nu.</p> <p>1992 muddrade man främst i Galten och det rörde sig om ca 250 000 m³ massor.</p> <p>Svar: De lades tillbaka i vattnet (tippplatser). Det är och var även då genomgående mycket hög vattenhalt i massorna.</p>
Protokoll samrådsmöte Västerås kl 13-15	Fråga: Ändras isförhållandena när större fartyg trafikerar farleden?	Svar: Vi tar med oss frågan.
Protokoll samrådsmöte Västerås kl 13-15 Samt Protokoll samrådsmöte Södertälje	<p>Fråga: Fritidsbåtsfolket undrar hur begränsningarna i fritidsbåtstrafiken kommer att se ut. Hur länge kommer arbeten i slussen i Södertälje pågå/hur kommer det att påverka fritidsbåtarna under planerad 3-årsperiod.</p> <p>Kommentar: Det är önskvärt att man tar hänsyn till båtsäsongen. Information i tid är bra för fritidsbåtsfolkets semesterplanering.</p> <p>Fråga: Kommer man att försöka undvika båtsäsongen vid arbeten i kanalen? Kommer de att</p>	<p>Svar: Man ser över genomförandet, en ambition är att stänga av slussen så lite som möjligt, bl.a. kommer man att försöka tillverka slussportar på land och lyfta ner dem på plats för att minska tiden för bygge i vatten. Vi kommer att jobba mycket med framförhållning, planering och information om när avstängningar sker och hur länge de pågår. Man planerar flera korta avstängningar hellre än ett fåtal längre stop. Detta för att få mindre störningar för sjötrafiken. Alternativt att slussa finns i Hammarby.</p>



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
	stängas ute? Fråga: Hur kommer gästhamnen (yttre Maren) att påverkas?	
Protokoll samrådsmöte Köping	Fråga: Hur långa skulle avstängningarna av Södertälje sluss kunna bli? Kommentar: Det har ju väldigt stor betydelse för industrin här i Köping och av värmen som vi får av industrin. Det vore därför fördelaktigt om avstängningar till exempel sker på sommaren.	Svar: När det gäller arbeten med själva slussen, och byte av portar så rör det sig om några dagar, upp till en vecka. Men tillfälliga avstängningar är något som Sjöfartsverket är vana vid att hantera genom information och planering. Det är också viktigt att det inte är stängt både i Södertälje och Hammarby samtidigt. Svar: Detta kommer att ske med noggrann samordning med berörda intressenter. Vi kommer att studera hur arbetena ska utföras för att få så små störningar för sjöfarten som möjligt. Så det är just i de kritiska arbetsmomenten, som byte av portar, som avstängning kommer att behövas. I övrigt kommer stora delar av arbetena att kunna pågå parallellt med drift och slussning. Breddning av farleden kommer till exempel att ske bakom den befintliga kajkanten. Projektet vet i dagsläget heller inte vilken typ av portar som ska användas. Detta påverkar också tiden för avstängning.
Protokoll samrådsmöte Stockholm	Fråga: Är minsta avstånd mellan köl och botten (clearance) alltid minst 8,4 meter? Kan det variera med hänsyn till fartygets dynamiska rörelse, tar man hänsyn till exempelvis skotteffekter? Fråga: Är bottendjupen räknade från lägsta medelvattenstånd?	Svar: Leddjupet planeras till 8,4 meter och man lastar vid kaj till max 7 meters leddjup (hur djupt båten går). Man reglerar även farten i farleden (fartbegränsningar i trånga/grunda passager). Svar: Man räknar från medelvattenstånd. Man lastar efter rådande förutsättningar, exempelvis om det råder lågvatten, så att clearance håller 8,4 m.



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Protokoll samrådsmöte Köping	Fråga: Kommer man att muddra på flera ställen samtidigt?	Svar: Ja, det kan bli aktuellt. Muddringspunkterna ligger utspridda och långt från varandra, förutom i Köping, där ligger de lite tätare. Någon begränsning i antalet mudderverk som är igång samtidigt är därför inte nödvändigt
Protokoll samrådsmöte Köping	Fråga: Var ligger hamngränsen?	Svar: Hamngränsen ligger i västra delen av Rundskär. Gränsen är fastställd.
Protokoll samrådsmöte Stockholm	Fråga: Kommer byggfaserna Slussen i Stockholm och Södertälje synkas? Fråga: Man planerar tre utskepningshamnar inom ramen för förbifart Stockholm. Hur kommer dessa transporter att påverka Mäljarprojektet?	Svar: SjöV har en dialog med projekt slussen. Störningar av fritidsbåtstrafik kan uppkomma och man kan komma att leda om fritidstrafiken till exempel till Hammarby. Svar: Det är ännu inte klart var man kommer att köra dessa massor, där pågår för närvarande en upphandling, man har ambitionen att behålla massorna inom regionen. De kommer ha transporter av t.ex. maskiner som ev. går via slussen. Arbetena i sig "krockar" inte geografiskt, SjöV:s arbeten är i västra delarna i Mälaren.
Protokoll samrådsmöte Strängnäs	Fråga: Jag har hört att Västerås hamn tala om sitt intresse för att öka sjöfarten. Hur ser marknaden ut? Finns det ett behov och vad vill man transportera på sjön i framtiden?	Svar: Vi kommer att titta på olika scenarion för godsflöden och godsstrukturer i framtiden när vi gör våra konsekvensbeskrivningar och när vi gör en uppdaterad samhällsekonomisk analys för projektet.
Vattenmiljö		
Protokoll samrådsmöte Västerås kl. 10-12	Tittar man bara på halter i förhållande till bakgrundshalter eller även på mängder (t.ex. för fosfor) och grad av giftighet för olika föroreningar i förhållande till totalbelastningar? Fråga: Kan man jämföra mängder med de insatser som görs för att begränsa fosfortillförsel till sjön.	Vi har ännu inte avgränsat helt hur vi ska göra värderingen, men mängden fosfor som sprids lokalt via partikelspridning via grumlande verksamhet får vi fram och den kan sedan ställas i relation till påverkan från avrinningsområdet och punktkällor i området.

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
	Svar: Vi tar med oss frågan.	
Protokoll samrådsmöte Västerås kl. 10-12	Fråga: Själva fartygsrörelserna ger upphov till grumling i grunda områden (t.ex. Västeråsfjärden) och man bör väl ställa grumlande verksamhet vid muddring i relation till den redan befintliga grumlingen från fartygen?	Svar: Påverkan ska bedömas i förhållande till dagens tillstånd. SMHI mäter två gånger i månaden grumling i flera stationer längs Mälaren som bakgrundsvärde för våra bedömningar och som ingångsvärde till SMHI:s modell. Man mäter även strömningar i flera punkter och transekter.
Protokoll samrådsmöte Södertälje	Kommentar: Fartyg virvlar upp sediment, en del "landar" troligen med finmaterial i t.ex. Maren. Fråga: Söder om slussen ner mot Igelsta var ett område utpekad för muddring. Är det förorenat?	Svar: Man kommer inte muddra på den östra sidan som är förorenad. Vi tar med oss frågan och undersöker det vidare.
Protokoll samrådsmöte Stockholm	Fråga: Vid muddring i Galten kommer det troligen vara en del lätttröligt sediment, kommer ni att studera effekterna av spridning av fosfor i ytvattnet?	Svar: Ja, andelen fosfor i sedimenten analyseras nu och vi modellerar sedan spridningen av grumling och föroreningshalter.
Masshantering		
Protokoll samrådsmöte Köping	Kommentar: Det kan finnas någon bergsklack som måste sprängas bort i Köping.	Svar: Nästa vecka kommer Sjöfartsverket att genomföra de sista geotekniska undersökningarna. Vi har identifierat ett antal platser där vi kommer att genomföra noggrannare undersökningar. Vi kommer att mäta ner till fast berg.
Protokoll samrådsmöte Köping	Fråga: Är det bara de tipplatser som är markerade på kartan som är aktuella? Fråga: Vet ni hur mycket massor som kan tippas och få plats i de identifierade tipplatserna? Fråga: Klarar ni er med dessa eller behöver ni använda ytterligare tipplatser? Kommentar: Vi i Köping är också intresserade av	Svar: Om vi till exempel får in andra förslag under samrådet kan andra tipplatser bli aktuella. Men det är dessa platser som Sjöfartsverket identifierat och bedömt utifrån ett antal parametrar som till exempel avstånd till känsliga områden som dricksvattenintag, Natura 2000-områden med mera. Vi tar gärna emot förslag från er som har god lokalkännedom, särskilt eftersom det kommer att bli relativt mycket muddring inne i Galten. Nu identifierade platser var även identifierade 1992 när



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
	att samverka kring muddringsmassorna om det till exempel uppstår massor i hamnarna som behöver omhändertas. Det är ju bra om vi i så fall kan använda samma tipplatser.	<p>Sjöfartsverket muddrade så de är väl undersökta med avseende på till exempel botten typ, strömmar med mera. Sjöfartsverket kommer att undersöka platserna vidare och SMHI kommer att göra en fullskalig modell av Mälaren över strömningsutbyte med mera.</p> <p>Svar: I dagsläget har vi en preliminär uppfattning om volymerna men vi kommer att titta vidare på det.</p> <p>Svar: Troligtvis kommer vi inte att behöva nyttja någon ytterligare tipplats. Detta kommer vi att fastställa i det fortsatta arbetet.</p> <p>Svar: Utöver lämpligheten tittar vi också på transportavstånd vilket gör att vi försökt sprida ut tipplatserna geografiskt på logistiskt bra avstånd från muddringsområdena.</p>
Dricksvatten		
Protokoll samrådsmöte Södertälje	<p>Fråga 1: Hur skyddar ni råvattenintag, t.ex. det vid Jehanders?</p> <p>Fråga: Kommer grumlingen bli så stor att man behöver sätta extra filter vid vattenintagen?</p> <p>Fråga: Hur ser risken för saltvatteninträngning ut?</p>	<p>Svar 1: SMHI gör strömmätningar och grumlingsmätningar som bakgrundsdata och indata till kommande kontrollprogram. Detta är även indata till validering av den modellering som görs av Mälaren och som kan användas exempelvis för att beräkna rinntider till vattenintagen.</p> <p>Svar: Vi klimatanpassar nya slussenanläggningen och slussportarna för att kunna hålla havet ute, SMHI deltar i detta arbete. Vi dimensionerar anläggningen för 100 års livslängd och lägger den på en nivå så att havet inte ska kunna tränga in. Redan idag ligger slussanläggningen på en hög nivå.</p>
Fiske		
Protokoll samrådsmöte	<p>Fråga: Effekter efter genomförd muddring har i</p>	<p>Svar: Vi tar med oss frågan. När det gäller uppgrundning arbetar</p>



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Västerås kl. 13-15	tidigare fall inte påtagligt berört yrkesfisket. Under tiden muddring pågår finns ”ersättningsnycklar” för fiskare. Hur kommer det se ut efter eventuell tippning, hur grundas djuphålor upp vid eventuell tippning och hur påverkar det fisket? D.v.s. den varaktiga effekten. Galten är grund och vi undrar särskilt över hur djuphålorna i Galten kommer användas.	vi med kriteriet ca 10 % uppgrundning, bl.a. av stabilitetsskäl och strömningsförhållanden. Ytmässigt rör det sig om mindre delar av de utredda/föreslagna områdena i Galten som visas på bilden (ppt) som kommer behöva användas om man ska tippa massorna som uppkommer i Galten.
Risk och säkerhet		
Protokoll samrådsmöte Västerås kl. 10-12	Kommentar: Det finns en gammal miljöatlas som bör kunna användas i projektet, den överlämnas av Lars Edenman till Monica för vidare användning i projektet. Den bör kunna vara till hjälp i arbetet med riskanalysen då den visar känsliga områden, vattenintag mm. Den bör uppdateras i vissa delar (den är från 1985) och det är inte klart vem som bör hålla i detta, om det är Länsstyrelsen eller någon annan myndighet.	Svar: Tack, vi tar med oss den informationen inför arbetet med HAZID.
Protokoll samrådsmöte Södertälje	Fråga: Är risken för terrorism inkluderad i en Hazid?	Svar: Normalt sett är sabotage inte med i Hazid, vi tar med oss frågan.
Protokoll samrådsmöte Stockholm	Fråga: Kommer ni att studera svallvågsinducerad erosion av de större fartyg som nu kan komma att trafikera farleden? Fråga: Fartygsrörelser i leden totalt sett, tas det upp för att beskriva t.ex. risker, erosion mm?	Svar: Ja (storleken på svall beror inte endast av fartygets tonnage utan av många olika parametrar, bland annat fartygets fart och utformning).
Protokoll samrådsmöte	Fråga: Det kommer att vara säkrare fartyg, men	Svar: Om vi tar exemplet Tärntank som vi varit i kontakt med.

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Strängnäs	också större fartyg?	De har två fartyg i veckan som går till Västerås med bensin och diesel. Tanken är att det ska räcka med ett fartyg i veckan. Det ser de som en vinst. Idag kan de ta 5800 ton i ett fartyg och i framtiden 9100 ton. En fråga som man kan ställa sig är vad som händer om det går läck på en tank. Vi återkommer om det och kan visa bilder på fartygen Terndal/Ternhav, en ny och en gammal båt. Tankvolymerna kommer att vara ungefär desamma. Oljan/dieseln fraktas i olika fack och inte i en enda stor tank. Skillnaderna är att tankarna kommer att vara fler i de nya fartygen
Protokoll samrådsmöte Strängnäs	Fråga: Hur stor är risken för grundstötning?	Svar: Det har förekommit grundstötningar och i samband med dessa ändrade Transportstyrelsen rekommendationerna för max djupgående från 7 m till 6,8 m
Protokoll samrådsmöte Köping	Fråga: Vi har en del boende runt Galten som önskar en hastighetssänkning av fartygen, på grund av att fartygen går väldigt nära och orsakar svallvågor. Kommer det att påverkas positivt eller negativt av projektet?	Svar: Vi kommer att titta på dessa frågor, särskilt i grunda passager och i de problemområden som finns. Det går inte att säga att det blir större svall bara för att det är större fartyg utan det beror också på till exempel fartygens skrovform. Det kan till och med bli bättre eftersom större fartyg kör saktare. Men som sagt, detta kommer vi att titta vidare på.
Kulturmiljö		
Protokoll samrådsmöte Stockholm	Fråga: Har man hittills funnit något som skulle kunna påverka världsarvet Birka och Hovgården?	Svar: Skede 1 är klart och vi väntar på besked från Länsstyrelsen om fortsatta utredningar. Man muddrar inte i det området, men erosion och svall studeras.
Rekreation och friluftsliv		
Protokoll samrådsmöte	Kommentar: Det är också viktigt att ha med sig att	Svar: Det Sjöfartsverket har sett i tidigare projekt är att vi fått

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Strängnäs	konsekvenser även kan uppkomma för rekreativintressena runt Mälaren. Vi i kommunen kan få många som ringer oss från allmänheten och som undrar om orsakerna, när arbetena är över med mera och då behöver vi kunna svara på det.	villkor från dåvarande miljödomstolen om halter, på ett visst avstånd från muddringsplatsen får ett visst värde på grumling inte överskridas. Under tiden arbetena utförts har Sjöfartsverket haft en båt ute som gjort kontrollmätningar, vilket är ett bra sätt att kontrollera att villkoren följs. Den modellering som gjort kan också vara till nytta för andra, för att kontrollera till exempel utsläpp och var ett eventuellt utsläpp sprider sig. Det är första gången som det sätts upp en fullskalig modell för strömningsutbyte för hela Mälaren.