

Regeringen  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## Begäran om tillåtlighetsprövning för inrättande av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund – Södertälje (Igelsta)

Sjöfartsverket överlämnar frågan om inrättande av två nya farledsavsnitt i den allmänna farleden 511 mellan Landsorts bredgrund – Södertälje (Igelsta) ("Landsortsfarleden"); på sträckan mellan Fifång och Regarn samt sträckan mellan Oaxen och Skansundet till regeringen för prövning enligt 17 kap miljöbalken. De två nya farledsavsnitten redovisas i Bilaga A.

Till stöd för regeringens tillåtlighetsprövning biläggs Sjöfartsverkets utredning, Bilaga B, miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Bilaga C, samt de övriga handlingar som framgår av bilageförteckning.

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att möjliggöra för större fartyg i farleden samt förbättra sjösäkerheten. Projektet är en namngiven åtgärd i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 och genomförs i två separata steg genom inrättande av två nya farledsavsnitt samt säkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder i befintliga delar av farleden. Tillåtlighet begärs för inrättande av de två nya farledsavsnitten, med hänvisning till 1 d § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn medan övriga åtgärder prövas i mark- och miljödomstol.

Sjöfartsverket föreslår att regeringens beslut om tillåtlighet förenas med följande villkor:

1. Sjöfartsverket ska i samråd med övriga berörda parter, främst länsstyrelsen, berörda kommuner samt Kustbevakningen, uppdatera gällande beredskapsplanering för området i den omfattning som krävs med anledning av farledens nya sträckning.
2. Sjöfartsverket ska säkerställa genomförandet av erforderlig marinarknologisk undersökning för att tillse att inga arbeten utförs som medför otillåtet intrång i fornlämning eller annan kulturhistorisk lämning.
3. Fast utmärkning i anslutning till de nya farledsavsnitten ska placeras och utformas så att störningar för berörda intressen i området minimeras.

## **Sjöfartsverkets yttrande**

### **1. Sjöfartsverkets samlade bedömning**

Mot bakgrund av vad som framkommit i genomförd farledsutredning samt den belysning som ärendet fått genom remissförfarande anser Sjöfartsverket att inrättandet av två nya farledsavsnitt är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln samt uppfyller kraven enligt miljöbalkens bestämmelser och därför bör tillåtas.

### **2. Bakgrund**

Projekt Landsortsfarleden innebär en uppgradering av den allmänna farleden 511 mellan Landsort och Södertälje Hamn för att öka sjösäkerheten och anpassa farleden för framtida godsvolymer och fartygsstorlekar. Projektet omfattar inrättande av två nya farledsavsnitt samt fördjupning och breddning av befintlig farled. De nya farledsavsnitten har utpekats som planerade riksintressen för kommunikation.

Uppgradering av Landsortsfarleden har i den nationella infrastrukturplaneringen ansetts som en prioriterad åtgärd med hög samhällsnytta. Farleden är olycksdrabbad sett ur ett nationellt perspektiv, med flera trånga passager, vilket föranlett restriktioner för trafiken vid mörker, dålig sikt eller kraftig vind. Förskjutningen mot allt större fartyg medför en minskning av transportkostnaderna samt möjliggör för mer energieffektiva transporter, men det innebär även att skillnaden mellan farledens tillåtna maximala mått och faktiska fartygsstorlekar successivt minskar, vilket i sin tur har betydelse för säkerhetsmarginalerna i farleden. Landsortsfarleden uppfyller inte heller

Datum  
2019-02-08Vår beteckning  
19-00659

Transportstyrelsens rekommendationer och internationella riktlinjer för hur en farled bör vara utformad. Med hänsyn till en utveckling mot ökade sjötransporter och större fartygsstorlekar samt ökade bränsletransporter till Södertälje hamn finns ett stort behov av att vidta säkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder i farleden för att uppnå erforderliga krav på säkerhet och kapacitet. Södertälje hamn har även utpekats av EU som omlastningshamn för fartyg för inre vattenvägar (IVV).

Åtgärderna i farleden har även en bidragande bäring för ett fossilfritt samhälle samt gynnar möjligheterna att skapa bättre förutsättningar för överflyttning av gods från land till sjö.

Ny allmän farled får bl. a. inrättas om den är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln, enligt 1 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Sjöfartsverket fattar beslut om inrättande enligt bemyndigande i 1 § förordningen (1983:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn men ska dessförinnan med eget yttrande överlämna frågan om inrättande av en allmän farled till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken.

Det aktuella ärendet avser inrättande av nya avsnitt inom en befintlig farled. Sjöfartsverket har emellertid gjort bedömningen att ändringen av farledens sträckning längs berörda avsnitt är av sådan omfattning att det bör kunna likställas med ett inrättande och därför bör underställas regeringens prövning.

### 3. Kort beskrivning av projektet

Landsortsfarleden är en 70 km lång allmän farled mellan Landsort och Södertälje hamn. Farleden trafikeras av fartyg med ett maximalt djupgående av 9 m, en bredd av 32 m och en längd av 200 m. Från Södertälje hamn går del av trafiken vidare via Södertälje sluss och de allmänna farlederna till Västerås och Köpings hamnar.

Syftet med Projekt Landsortsfarleden är att öka det maximala djupgåendet i Landsortsfarleden till 10,5 m genom breddning av farleden samt anläggande av ny utmärkning och därigenom även öka säkerheten. Inrättande av två nya farledsavsnitt utgör ett första steg i projektet och innebär en förflyttning av farleden längs två sträckor:

- Från *Fifång till Regarn* ges det nya farledsavsnittet en ny sträckning närmare Lisö, öster om öarna Grönsö och Kråkskär. Det nya farledsavsnittet är betydligt rakare med större avstånd till land och strandlinjen på båda sidor. Bredden på farledsytan varierar mellan 500 och 600 m och avståndet från det faktiska fartygsspåret till land understiger sällan 700 meter. Det naturliga djupet längs sträckan är ofta mer än 25 meter. För att åstadkomma ett planerat djupgående

krävs mindre muddring öster om Fifång. Ny utmärkning behöver inrättas utefter hela den nya sträckningen och består bland annat av åtta nya fyrar.

- I farledsavsnittet mellan *Oaxen – Skansundet* flyttas den nya farledssträckningen österut och passerar längs den östra sidan av Himmerfjärden. Sträckningen har en ca 300 m bred passage vid Brudskär, men är i övrigt en mycket bred och öppen farled med få och stora girradier hela vägen upp till Skansundet. Avsnittet har stora öppna ytor och mestadels relativt stora avstånd till strandlinjer och grundare områden, minsta avstånd från fartygsspåret är ca 400 m. För att åstadkomma önskvärt djup krävs mindre muddring längs sträckan. Ny utmärkning etableras med bland annat fyra nya fyrar.

För att även höja säkerheten längs befintliga delar av farleden samt möjliggöra för större fartyg planeras muddring av ca 1 000 000 m<sup>3</sup> muddermassor, inklusive viss sprängning av berg. Huvuddelen av muddermassorna avses att dumpas inom särskilda dumpningsområden. Ca 30 000 m<sup>3</sup> icke rena massor omhändertas separat. Överblivna sprängstensmassor nyttiggörs i möjligaste mån. Dessa åtgärder kommer att prövas vid mark- och miljödomstol och innefattar även den begränsade muddring som sker i de nya farledsavsnitten.

*Inrättande av nya farledsavsnitt har i sig en sådan betydande säkerhetshöjande effekt och samtidigt en så begränsad omgivningspåverkan att de nya avsnitten kommer att inrättas oberoende av om åtgärder genomförs i befintliga delar av farleden.*

#### 4. Alternativ

Den farledsutredning som Sjöfartsverket genomfört syftar till att identifiera den mest lämpliga utformningen av farledsåtgärden för att uppnå uppsatta målsättningar enligt vad som fastställts i genomförd åtgärdsvalsstudie. Sjöfartsverket har utrett ett antal olika alternativa farledssträckningar och genomfört simulering för att prova och utvärdera de olika alternativen och därigenom finna en optimal farledssträckning som klarar uppställda krav avseende säkerhet och kapacitet med minsta möjliga miljöpåverkan. En viktig utgångspunkt vid utvärdering av alternativa farledsdragningar har varit att undvika intrång i skyddade områden och negativ påverkan på skyddade arter.

En närmare redogörelse för de olika alternativen framgår av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som upprättats för inrättandet, avsnitt 5.4. En samlad utvärdering av de studerade alternativen på respektive sträcka framgår av MKB, Tabell 2. Där görs en jämförelse mellan alternativen avseende säkerhet, behov av muddring, intrång i skyddade områden och närhet till bostäder. Jämfört med övriga

alternativ innebär valda farledssträckningar att muddringsvolymen minimeras samtidigt som intrång i skyddade områden undviks.

## 5. Anläggningskostnader

Inom ramen för farledsutredningen har det i projektet genomförts en osäkerhetsanalys enligt successivmetoden. I Nationell plan för åren 2018-2029 finns det anslaget 156 MSEK för projektets genomförande.

## 6. Samhällsekonomisk bedömning

Resultatet från de uppdaterade samhällsekonomiska analyserna som gjordes under våren 2017 inför arbetet med den nationella planen 2018 – 2029 visar att projektet har positiva effekter och är samhällsekonomiskt lönsamt med en nettonuvärdeskvot av 1,9.

## 7. Miljö

Konsekvenserna av inrättande av de två nya farledsavsnitten har beskrivits och bedömts inom ramen för upprättad MKB. Konsekvensbedömningarna har skett utifrån förväntade större fartygsstorlekar, trots att enbart inrättande av de nya avsnitten inte möjliggör den större trafiken utan förutsätter muddringsåtgärder i befintliga farledsavsnitt. Sjöfartsverket har dock i detta avseende, i samråd med länsstyrelsen, valt att betrakta projektet som en sammanhållen enhet även om prövningen av de olika delarna i projektet delvis sker i olika processer. En konsekvens av de två separata prövningarna är att det kommer att upprättas ytterligare en miljökonsekvensbeskrivning avseende de delar av projektet som inte omfattas av regeringens tillåtlighetsprövning.

Som underlag för MKB för inrättande av nya farledsavsnitt har ett antal fördjupade studier genomförts. Studierna omfattar bl. a. marinbiologiska undersökningar, fågelinventering, bullerutredning samt utredning om svall och erosion.

Sammanfattningsvis kan konstateras att de två nya farledsavsnitten skapar en säkrare vattenväg och minskar risken för olyckor och därmed också risken för utsläpp. Inrättandet bedöms inte påverka syftet med något motstående riksintresse, Natura 2000-områden, naturreservat eller andra skyddade områden bedöms inte heller påverkas negativt. Den nya farledssträckningen berör ett vattenområde som av Nynäshamns kommun utpekats som tyst område i gällande översiktsplan men bedöms ha marginell påverkan på områdets värden i detta avseende.

Vattnekosystemet kan främst påverkas av den avsänkingsvåg som fartyg orsakar längs de nya farledsavsnitten. Avsänkningseffekten är dock begränsad och bedöms endast medföra små negativa konsekvenser för vattenmiljön då stränderna i dessa

Datum  
2019-02-08Vår beteckning  
19-00659

områden, till skillnad från befintliga farledsavsnitt, till största delen har låg erosionskänslighet. I den norra delen av passagen vid Regarn och Oaxen kan svallvågor orsaka erosion utmed närliggande stränder vid en hastighet om 12 knop och Sjöfartsverket har föreslagit en sänkt hastighet till 9 knop längs sträckan.

Förutsättningar för att upprätthålla gynnsam bevarandestatus för områdets fågelarter bedöms inte försämrats på grund av den nya farleden. Fyrarnas lokalisering har bedömts på plats med stöd av ornitologisk expertis, som har föreslagit lämplig placering med hänsyn till häckande fågel.

Landskapsbilden påverkas främst av nya fyrar i anslutning till de nya farledsavsnitten. Konsekvenserna bedöms dock som små.

Huvuddelen av de två nya farledsavsnitten berör vattenförekomsterna Asköfjärden (SE584870-174310), Svärdsfjärden (SE585000-174600) och Himmerfjärden (SE590000-174400). Dessa vattenförekomster bedöms inte påverkas av inrättandet.

Dagens farled innebär att ca 70 bostäder befinner sig inom 500 m från farledens mitt och detta förhållande ändras inte genom inrättande av de nya farledsavsnitten. Inom 1 000 m från mitten av farleden finns det något fler bostäder längs de nya farledsavsnitten än i nollalternativet. Farledens ökade kapacitet innebär dock att fartygens lastförmåga ökar och att antalet fartygspassager minskar jämfört med nollalternativet. Det ökade antalet bostäder är dock på så långa avstånd att det valda alternativet och nollalternativet är relativt likvärdiga. Inga byggnader kommer att utsättas för fartygsbuller som överskrider sedvanliga riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå. Buller från passerande fartyg är av låg intensitet och kort varaktighet, vilket innebär att påverkan från trafiken bedöms som marginell med hänsyn till antalet fartygspassager per dygn.

## 8. Måluppfyllelse

Den samlade effektbedömningen för Landsortsfarleden utgår från de rekommenderade åtgärderna från åtgärdsvalsstudien, vilket innebär att även åtgärder i befintlig farled har ingått. Åtgärds paketet omfattar en ny farled som uppfyller kraven enligt internationella riktlinjer samt järnvägsåtgärder. Järnvägsåtgärderna innebär en upprustning och signalreglering av godsbangården i Södertälje hamn samt en fullständig upprustning av spåranläggningen ner till hamnen inklusive elektrifiering. Resultatet av den samlade effektbedömningen visar att den sammanvägda samhällsekonomiska nyttan för åtgärds paketet bedöms som mycket positiv. Även de samhällsekonomiska effekter som inte har värderats i kalkylen bedöms som positiva eller i vissa fall försumbara.

Fördelningsanalysen visar att det främst är godstransporter inom region Stockholm och Mälardalen som gynnas av åtgärderna. I den transportpolitiska målanalysen bedöms

åtgärderna ge ett positivt bidrag till funktionsmålet genom ökad tillförlitlighet, nöjdhet och kvalitet för näringslivets transporter.

Det transportpolitiska hänsynsmålet bedöms både få positivt och negativt bidrag av åtgärdspaketet. Inom hänsynsmålet bedöms ”Klimat” få ett positivt bidrag, ”Hälsa” och ”Landskap” bedöms däremot få negativt bidrag av åtgärdspaketet. Det till följd av de kortsiktigt negativa effekter muddring och sprängning kan ge på t ex vattenkvalitet och djurliv.

Inrättande av de två nya farledsavsnitten innebär att risken för olyckor minskar, vilket bedöms som positivt för miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö. För miljö kvalitetsmålen Hav i balans samt Levande kust och skärgård, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv bedöms de nya farledsavsnitten både som positiva och negativa då farleden blir säkrare men samtidigt medför viss ny påverkan med anledning av tillkommande svall, erosion och buller. Övriga miljö kvalitetsmål bedöms inte påverkas i någon betydande utsträckning.

## 9. Beredning av tillåtlighetsärendet

### 9.1 Genomförande av beredningsremiss

Sjöfartsverkets utredning tillsammans med av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning har under perioden augusti-oktober 2018 remitterats till myndigheter och kommuner som ansetts vara berörda av projektet. Direktutskick har även skett till föreningar och andra sammanslutningar med anknytning till området. Annonsering har skett i nationell dagstidning samt lokala tidningar under augusti 2018.

### 9.2 Huvudsakliga synpunkter

I Bilaga D:1 sammanfattas inkomna yttranden och Sjöfartsverkets kommentarer till dessa. Kopia av samtliga yttranden återfinns i Bilaga D:2. Nedan sammanfattas översiktligt hur respektive remissinstans ställt sig till valt alternativ.

Remissinstans	Förordar inrättande/ har ingen erinran	Avstyrker	Övrigt
Botkyrka kommun	X		
Boverket	X		
Försvarsmakten	X		

Datum  
 2019-02-08

 Vår beteckning  
 19-00659

Havs- och vattenmyndigheten	X		Föreslår villkor
Kustbevakningen	X		
Länsstyrelsen i Stockholm	X		
Myndigheten för samhällsskydd- och beredskap		X	Villkor förutsättning för tillstyrkande
Nynäshamns kommun	X		
Statens geotekniska institut, SGI	X		
Statens geologiska undersökning, SGU	X		
SMHI	X		
Statens maritima museer	X		
Stockholms läns landsting	X		
Stockholms universitet			Synpunkter på underlag m m
Stokab	X		
Svenska kraftnät	X		
Syvab	X		Synpunkter på underlag m m
Södertälje kommun	X		
Transportstyrelsen	X		
Trosa kommun	X		

Utöver remissinstanserna har sex föreningar lämnat synpunkter i huvudsak med inställningen att regeringen inte bör tillåta inrättandet av de nya farledsavsnitten.



Datum  
2019-02-08

Vår beteckning  
19-00659

*Länsstyrelsen Stockholm* tillstyrker inrättande och bedömer att de nya farledsavsnitten orsakar liten skillnad eller något mindre miljöpåverkan på land- och vattenområden jämfört med befintlig farledssträckning. Även säkerheten ökar vilket leder till minskad olycksrisk och därmed risk för miljöskada. Den nya farledssträckningen är fördelaktig ur naturvårdssynpunkt då fler grunda vikar och lättroderbara stränder finns längs nuvarande farled. Viss, men relativt begränsad påverkan kan förekomma på häckande fåglar. Vald lokalisering innebär inte heller att oacceptabel bullerstörning uppstår.

*Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* tillstyrker inrättande och är generellt positiv till att större och därmed fartyg kan trafikera farleden, vilket minskar sannolikheten för de flesta typer av olyckor. MSB påpekar dock att oljeberedskap inte behandlas i underlaget, vilket gör att man inte kan tillstyrka förslaget. Vidare påtalas behov av komplettering med riskanalys med olycksscenarioer, säkerställande av resurser för att hantera förorening till sjöss samt prioritering av riskreducerande åtgärder.

Sjöfartsverket har med anledning av MSB:s yttrande kompletterat handlingarna med en riskanalys för olycksscenarioer, se [Bilaga E:1](#), men som närmare redovisas av Sjöfartsverket i [Bilaga D:1](#) ligger inte beredskapsplanering inom Sjöfartsverkets ansvarsområde utan såvitt avser Landsortsfarleden är detta Kustbevakningens ansvar. I [Bilaga E:2](#) beskriver Kustbevakningen hur miljöberedskapen är uppbyggd kring Landsortsfarleden. Inte heller har Sjöfartsverket befogenhet att föreskriva om riskreducerande åtgärder i form av hastighetsbegränsning m m.

*Havs- och vattenmyndigheten (HaV)* tillstyrker förslaget men påtalar bland annat frågor rörande kumulativa effekter, miljö kvalitetsnormer och skyddade områden. Sjöfartsverket har bemött dessa frågor i [Bilaga D:1](#). Det kan konstateras att inrättandet av de nya farledsavsnitten har en stor säkerhetshöjande effekt och liten miljöpåverkan och inrättandet kommer inte att påverka miljö kvalitetsnormer negativt eller beröra skyddade områden. Ifråga om kumulativa effekter och behovet av att vid inrättandet ta hänsyn till planerade åtgärder i befintlig farled har avgränsningen skett i samråd med länsstyrelsen, vilket resulterat i att simuleringar skett med större fartygsstorlekar även i de nya farledsavsnitten samt att det även inför inrättandet har gjorts en översiktlig bedömning av konsekvenserna av hela Projekt Landsortsfarleden som presenteras i MKB.

Datum  
2019-02-08

Vår beteckning  
19-00659

## 10. Föreslagna villkor

Sjöfartsverket föreslår att regeringen förenar ett beslut om tillåtlighet med nedanstående villkor.

1. Sjöfartsverket ska i samråd med övriga berörda parter, främst Kustbevakningen, länsstyrelsen samt berörda kommuner, uppdatera gällande beredskapsplanering för området i den omfattning som krävs med anledning av farledens nya sträckning.

Syftet är att Sjöfartsverket på lämpligt sätt ska informera de parter som är ansvariga för beredskapsplaneringen i området om planerade åtgärder, under bygg- och driftsfas, så att erforderlig anpassning av beredskapen sker.

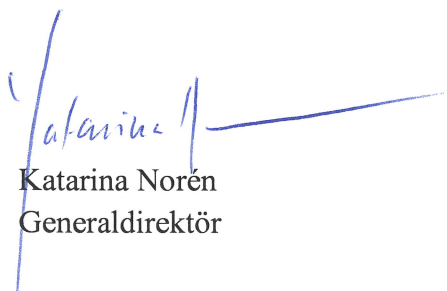
2. Sjöfartsverket ska säkerställa genomförandet av erforderlig marinarkeologisk undersökning för att tillse att inga arbeten utförs som medför otillåtet intrång i fornlämning eller annan kulturhistorisk lämning.

En omfattande marinarkeologisk undersökning har inletts för att tillse att inga fysiska arbeten riskerar att skada skyddade objekt.

3. Fast utmärkning i anslutning till de nya farledsavsnitten ska placeras och utformas så att störningar för berörda intressen i området minimeras.

Inrättande av nya farledsavsnitt kräver ny fast utmärkning. Placeringen styrs huvudsakligen utifrån nautiska aspekter men den mån det är möjligt tas även hänsyn till lokala förhållanden. Utformningen av fyrarna kan också ske på ett sådant sätt att eventuella störningar genom ljussken begränsas.

Beslut i detta ärende har fattats av Sjöfartsverkets generaldirektör Katarina Norén efter föredragning av projektledaren Johan Wahlström. I handläggningen av ärendet har deltagit stf chefsjurist Åsa Holm, direktören för Infrastrukturavdelningen Joel Smith samt enhetschefen Karin Selander.



Katarina Norén  
Generaldirektör

---

Bilagor

**Bilaga A** Karta, översikt över förordad farledssträckning

**Bilaga B** Projekt Landsortsfarleden, Inrättande av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund – Södertälje (Igelsta); underlag för beredningsremiss inför regeringens tillåtlighetsprövning av inrättande av allmän farled (*uppdaterad 2019-01-24*)

**Bilaga C** Miljökonsekvensbeskrivning för inrättande, daterad *2018-07-06*

**Bilaga D** Handlingar från beredningsremiss

- 1 Sammanfattning av inkomna yttranden under beredningsremissen och Sjöfartsverkets kommentarer
- 2 Remissyttranden

**Bilaga E** Kompletterande underlag

- 1 Riskanalys Landsortsfarleden, *2018-12-06*
- 2 Kustbevakningens svar till Sjöfartsverket på frågor om miljöberedskap kring Landsortsfarleden, *2018-11-16*
- 3 PM – Fartygsprognos i Landsortsfarleden, *2018-10-16*
- 4 DHI svar på yttrande från SU ang. modellering av vindvågor, *2018-11-16*

Samtliga bilagor och övrigt underlag för beredningsremissen finns tillgängligt på Sjöfartsverkets hemsida <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/landsortsfarleden/Tillatlighetsprovning/>.