

Sammanfattning av inkomna yttranden under beredningsremiss augusti – oktober 2018 samt Sjöfartsverkets kommentarer

Innehållsförteckning

STATLIGA MYNDIGHETER	2
Boverket.....	2
Folkhälsomyndigheten	2
Försvarmakten.....	2
Havs- och vattenmyndigheten (HaV)	2
Kustbevakningen.....	5
Länsstyrelsen Stockholm	5
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap(MSB)	6
Statens geotekniska institut (SGI).....	8
Statens geologiska undersökning (SGU).....	8
SMHI.....	8
Statens maritima museer (SMM).....	9
Stockholms läns landsting.....	9
Stockholms universitet	10
Svenska kraftnät.....	11
Transportstyrelsen.....	12

KOMMUNER	12
Botkyrka kommun.....	12
Nynäshamns kommun.....	12
Stokab.....	13
Syvas.....	13
Södertälje kommun.....	16
Trosa kommun.....	16
ÖVRIGA	17
Falkuddens Tomtägarförening.....	17
Flottans män Södertälje.....	18
Föreningen Havsörnen	18
Föreningen Svensk Sjöfart (SFF).....	20
Ragnaröks Tomtägarförening.....	20
Sandviks Tomtägarförening och Sandviks Vägförening.....	21
Sportfiskarna.....	23

Part	Synpunkter	Kommentar
STATLIGA MYNDIGHETER		
Boverket 2018-09-03	Har inte några synpunkter.	
Folkhälsomyndigheten 2018-08-15	Anser sig inte vara remissmyndighet.	
Försvarsmakten 2018-10-09 2019-01-17	Efter samverkan med Sjöfartsverket har Försvarsmakten inte något att erinra mot åtgärderna under förutsättningen att <ul style="list-style-type: none"> - Sjöfartsverket i god tid meddelar Försvarsmakten innan arbetet påbörjas. - Sjöfartsverket står för kostnaden vid eventuella reparationer eller nyanläggningar av kablar som eventuellt kommer att krävas efter arbetet med rubricerat ärende. 	Sjöfartsverket avser att genomföra arbeten i enlighet med överenskommelsen med Försvarsmakten.
Havs- och vattenmyndigheten (HaV) 2018-09-26, 2018-10-31	Tillstyrker förslaget och tar upp följande punkter: <ol style="list-style-type: none"> 1. Positiv till att förbättra sjösäkerhet och använda fartyg för transport. 2. Säkerheten verkar inte så dålig, men vid ökad transport är det ändå klokt att planera för ännu större säkerhetsmarginaler. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Noteras. 2. Landsortsfarleden är en prioriterad åtgärd i den nationella infrastruktursplanen, delvis pga behovet av säkerhetshöjande åtgärder. Avseende olycksrisk i farleden hänvisas till <u>Underlagsrapport G</u> och <u>MKB, avsnitt 5.2</u>. Den riskanalys som genomförts bygger inte enbart på olycksfrekvensen i farleden utan även på bedömda risker. 3. Sjöfartsverket ansvarar för säkerheten i farleden och för att utreda alternativa sträckningar av farleden, däremot inte för lokalisering av hamnar.

	<p>3. Noterar att det inte redovisas några alternativ för att flytta hamnen till ett mer lättillgängligt område utan trånga passager.</p> <p>4. Det saknas information om hur strömmar och vind brukar ligga i området, är det konstant kraftig ström kan svall och propellereffekter beskrivas som underdrivna.</p> <p>5. Bullerberäkningarna har antagit en jämn spridning från farleden, men med vind från sydväst underskattas påverkan från ljud och även avgaser på östra sidan av farleden. Eftersom östra sidan kommer att vara avsevärt närmare bebyggelse kan denna effekt inte ignoreras.</p> <p>6. Det är rimligt att sjöfarten kommer att påverka bottenfauna i ny sträckning, men återhämta sig i gammal sträckning.</p> <p>7. Positivt att farleden kommer att gå längre ifrån naturreservatet Kalkberget på Mörkö.</p> <p>8. Stödjer separerade farleder för fritidsbåtar och kommersiella fartyg i området.</p> <p>9. Föreslår villkor angående följande; lotskrav, hastighetsbegränsning för att minimera vågsvall och erosionseffekter, krav på eskortbogsering för stora eller svårmanövrerade fartyg.</p> <p>10. Rekommenderar att ta kontakt med lokala räddningstjänsten gällande utrustning m.m. inför ett eventuellt oljeutsläpp i farleden.</p> <p>11. De totala kumulativa effekterna av de sammantagna åtgärderna i farleden av muddring, dumpning, transporter med större fartyg m.m. bör beaktas redan vid</p>	<p>4. Hur vindvågorna ligger i utredningsområdet redovisas i <u>Underlagsrapport F</u>. I ansökan för vattenverksamhet kommer även strömmarna i modellen att redovisas eftersom strömmarna ingår som en del i beräkningarna av mudderspridning och vattenutbyte. I <u>Underlagsrapport F</u> är vindvågor jämförda med de svallvågor som uppstår från fartygstrafiken och det framgår att längs de nya delsträckorna är vindvågorna ofta större än de största svallvågorna vid stranden. Strömmarna i området styrs av förändringar som sker på större skalor än störningar från svall och propellrar. Svallvågorna från fartygstrafiken och påverkan från propellrar förändrar därmed inte den rådande strömbilden.</p> <p>5. Det stämmer inte att antalet bostäder inom 500 m från farleden ökar i och med den nya farledsdragningen. Inom 1000 m från mitten av farleden finns det något fler bostäder än längs befintlig farled, men ökningen är på så långt avstånd att farledsträckningarna är likvärdiga när det gäller påverkan på boendemiljö, se <u>MKB, avsnitt 8.6</u>. Vad gäller buller förutsätter beräkningsmodellen att ljudutbredningen är densamma åt alla håll och att det råder medvind. Ljudet blåser inte över från ena sidan till den andra.</p> <p>6. - 8. –</p> <p>9. Sjöfartsverket instämmer i att lotskrav, hastighetsbegränsning och eskortbogsering bör gälla för aktuella delar av farleden. Sådana villkor bör dock inte föreskrivas för inrättande. Det är länsstyrelsen som beslutar om hastighetsbegränsning i farled och Transportstyrelsen om lotsplikten och eskortbogsering. Sjöfartsverket har dock föreslagit hastighetsbegränsning och eskortbogsering bör införas för de största tankfartygen vid trånga passager, se <u>Underlagsrapport G</u>. Lotsplikt föreligger idag för farleden och kommer att även att gälla för de nya farledsavsnitten.</p> <p>10. Hänvisas till svar nedan till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och även <u>Bilaga E1</u>, samt skrivelse från Kustbevakningen om beredskapen i området, <u>Bilaga E2</u>.</p>
--	--	--

	<p>tillåtligheten av de nya farledsavsnitten. Det bör även säkerställas att miljö kvalitetsnormer enligt vattendirektivet kan innehållas.</p> <p>12. Tillåtligheten bör förenas med krav på att skyddsåtgärder motsvarande bästa möjliga teknik ska vidtas för varje enskild åtgärd. Skyddsåtgärder bör särskilt säkerställa att:</p> <ul style="list-style-type: none">- MKN i berörda vattenförekomster inte försämrats eller möjligheterna att uppnå god status äventyras. Detta är inte tillräckligt redovisat och behöver klarläggas i tillståndsprövningen.- Natura 2000-områden och naturreservat med utpekade naturtyper i vattenmiljön inte påverkas på ett otillåtet sätt.- Avsänkningseffekter, både direkta och indirekta, hålls på en sådan nivå att negativ påverkan undviks. En hastighetsbegränsning till 9 knop kan därför behöva övervägas på delar av eller hela den nya farleden.- Påverkan av muddring, dumpning och erosionskydd på känsliga bottenområden, t.ex. ålgräsängar, förhindras.- Andra negativa effekter på fisk till följd av de planerade åtgärderna förhindras, dels direkta effekter till följd av fysiska åtgärder, dels effekter på sikt till följd av driften- Skadliga effekter till följd av undervattensbuller begränsas.	<p>11. Avseende prövningsramen och avgränsning av MKB hänvisas till <u>MKB, avsnitt 3 och 4</u>. Förfarandet har även förankrats med länsstyrelsen. Inrättandet av två nya farledsavsnitt har en stor säkerhetshöjande effekt och liten negativ miljöpåverkan och kommer att ske oberoende av planerade åtgärder i övriga delar av farleden. För att åstadkomma en samlad bild av planerade åtgärder i hela farleden beskrivs dock konsekvenserna av hela projektet på ett övergripande plan redan i MKB för inrättandet och kommer därefter att utvecklas inom ramen för ansökan om tillstånd till muddring m m. De nya farledsavsnittens påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten redovisas även.</p> <p>12. Med hänsyn till de begränsade negativa miljöeffekterna av inrättandet av nya farledsavsnitt anser inte Sjöfartsverket det befogat att förena tillåtighetsbeslutet med krav på skyddsåtgärder för de vattenarbeten som ska utföras, utan detta bör prövas inom ramen för den kommande tillståndsprövningen av vattenverksamhet. Sjöfartsverket har dock föreslagit vissa villkor för inrättandet, se <u>Yttrande, avsnitt 10</u>. Inom ramen för tillståndsprövningen genomförs en omfattande utredning kring MKN, utifrån såväl anläggningskedet som fartygstrafiken.</p>
--	---	--

Kustbevakningen 2018-09-27	Tillstyrker förslaget och lämnar inga synpunkter.	
Länsstyrelsen Stockholm 2018-12-18	<p>Tillstyrker förslaget och anför att bedömningen är att de nya farledsavsnitten orsakar liten skillnad eller något mindre miljöpåverkan på land- och vattenområden jämfört med befintlig. Även säkerheten ökar, vilket innebär minskade risker för olyckor som kan orsaka miljöskador. Länsstyrelsen framför särskilt följande.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Naturvård; ur naturvårdssynpunkt är en flytt att föredra framför den befintliga sträckningen, främst pga att känsliga grunda vikar, som är mindre exponerade för dominerade vindar och har mer lätteroderbara jordar, finns framförallt längs befintlig farled. De naturvärden som är mest känsliga för trafiken finns i dessa vikar. Längs ny farledsdragning saknas exempel på allra mest känsliga vikar. De modellering som gjorts är tillräckliga för att bedöma naturvårdsaspekter avseende nya avsnitts tillåtlighet, trots låg upplösning för naturvärden i underlag. Inventering visar att flera goda häckningsmiljöer hamnar betydligt närmare de nya farledsavsnitten. Länsstyrelsen delar dock bedömningen att verksamheten sannolikt medför en relativ begränsad påverkan på häckande fåglar på skär. 2. Buller; ifrågasätter hur relevant det är att ta fram dygnsekvivalenta nivåer för så få bullerhändelser som det är fråga om, ca 0,4 per timme. Tillsammans med 	

	<p>maximala ljudnivåer ändå ett tillräckligt bra sätt att redovisa bullret. Framgår inte av utredningen vilken varaktighet varje bullerhändelse har, men visar ändå goda marginaler i förhållande till valda riktvärden. Någon komplettering är inte nödvändig. Vad gäller lågfrekvent buller är det inte helt klart om dygnsekvivalenta nivåer tagits fram, men utredningen visar, med tanke på avstånd till närmaste bostad, att riktvärden för lågfrekvent buller innehålls. Vald lokalisering ger inte några oacceptabla störningar, högst ljudnivåer för bostäder uppkommer i redan befintliga delar av farleden.</p> <p>3. Vatten; förändrad sträckning medför inte några större negativa effekter i driftskedet sett ur ett vattenverksamhetsperspektiv. Avseende erosion ligger föreslagna sträckningar längre från stranden och det är även färre känsliga områden längs ny sträckning. Den hastighetsbegränsning som föreslagits av Sjöfartsverket kommer att prövas av länsstyrelsen i ett senare skede.</p>	
<p>Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)</p> <p>2018-10-12</p>	<p>Framför följande synpunkter:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Positiv till miljövänliga transporter och vill särskilt prioritera frågor gällande sjösäkerhet. Utgår från att nedläggning av Loudden medför ökade oljetransporter och vill se samlad bild över styrning av sjötransporter på sikt. Det saknas t.ex. en redovisning av alternativa rutter och hamnar. 2. Generellt positiv till större fartyg. 3. Oljeskyddsberedskap behandlas inte, vilket är en allvarlig brist som gör att MSB inte kan tillstyrka förslaget, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inrättandet av två nya farledsavsnitt innebär en minskad olycksrisk i området. Det är inte möjligt för Sjöfartsverket att styra över hur sjötransporter fördelas eller vilka fartyg som trafikerar farleden. Uppgradering av Landsortsfarleden är en namngiven åtgärd i den nationella plan för infrastruktur som regeringen har beslutat om. Det är därför inte aktuellt att utreda alternativa rutter eller hamnar. Se även svar ovan till HaV samt MKB, avsnitt 2, angående de utredningar som ligger bakom valet av Landsortsfarleden. 2. – 3. Sjöfartsverket är inte ansvarig för beredskapen längs med farleden, utan det är i huvudsak berörda kommuner och länsstyrelser samt Kustbevakningens

	<p>Sjöfartsverket bör komplettera underlaget med en riskanalys med olycksscenarier. Det saknas analys om förutsättningar att hantera oljeutsläpp och underlaget bör kompletteras med plan för hur skyddsvärda stränder prioriteras och skyddas vid utsläpp.</p> <p>4. Det saknas analys av ökade kostnader för den beredskap som behövs för ökad riskbild. Dagens förmåga är inte tillräcklig för att möta riskbilden både till sjöss och på land.</p> <p>5. MSB kan tillstyrka förslaget om följande villkor uppfylls:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Underlaget kompletteras med riskanalys och miljökonsekvensbeskrivning som beskriver olycksperspektivet. - Förmågan att hantera förorening till sjöss, strandnära och på land säkerställs. Förmågan ska vara dimensionerad enligt olycksscenarier med de fartygsstorlekar och den last som kommer att trafikera farleden. - Personella och materiella förstärkningsresurser finns tillgängliga i Landsortsfarleden inom rimlig tid för att hinna hantera oljeutsläpp. - Riskreducerande åtgärder ska prioriteras, så som hastighetsbegränsningar, lotskrav m.m.. 	<p>ansvar. De nya farledsavsnitten innebär framförallt att ansvaret för beredskap till viss del flyttas över till en annan kommun. Sjöfartsverket ansvarar för att informera om förändringar avseende farleden och tidplan för arbeten. Sjöfartsverket föreslår därför villkor om att samråd ska hållas med ansvariga aktörer gällande beredskapen i farleden, se <u>Yttrande, avsnitt 10</u>. Avseende olycksrisker hänvisas till separat kompletterande PM, <u>Bilaga E1</u>, samt till den riskanalys som framtagits inom ramen för farledsutredningen, se <u>Underlagsrapport G</u>.</p> <p>4. Sjöfartsverkets bedömning är att den nya farleden inte kommer att medföra ökade kostnader för beredskap eftersom säkerheten i farleden ökar. Med anledning av den förändrade ansvarsfördelningen kommer dock kostnader för beredskap att förflyttas på kommunal nivå.</p> <p>5. Sjöfartsverket vill framföra följande avseende MSB:s krav på villkor.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En kompletterande riskanalys har tagits fram, se punkten 3. - Som framförts ovan är Sjöfartsverkets ansvar är begränsat avseende beredskap vid olyckor. Samråd med berörda aktörer föreslås dock för att underlätta en samlad planering, se <u>Yttrande, avsnitt 10</u>. - Att tillgodose behovet av förstärkningsresurser i farleden ligger utanför Sjöfartsverkets ansvar. Inom Sjöfartsverkets ansvar ligger att tillhandahålla en säker farled, vilket projektet syftar till att tillgodose. - Hastighetsbegränsningar gäller i befintlig farled och utgångspunkterna för de nya farledsavsnitten är att bibehålla samma hastigheter. Vid den trängre passagen i den befintliga farleden mellan Regarn och Oaxen kommer Sjöfartsverket att föreslå en hastighetsbegränsning till 9 knop, se <u>MKB avsnitt 8.1.3.3</u>. Vad gäller beslut om hastighetsbegränsning och lots, se svar ovan till HaV. - Angående villkor om riskreducerande åtgärder, se svar till HaV ovan.
--	--	---

<p>Statens geotekniska institut (SGI)</p> <p>2018-10-01</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erosionsproblematiken hanteras på ett bra och överskådligt sätt. SGI har dock följande kommentarer: 2. Angående erosionsområden påpekas att erosionskänsliga jordar även finns vid Skanssundet, västra sidan av farleden mellan Brandalsund och Fläsklösa, vilket delvis tas upp i underlaget. 3. Noterar att behovet av erosionsskydd kommer att utredas i det fortsatta arbetet och anser att naturanpassade erosionsskydd bör användas i första hand då erosionskänsliga stränder ska skyddas. 	<p>Inrättandet av nya farledsavsnitt bedöms sammantaget begränsa risken för skadlig erosion i området.</p>
<p>Statens geologiska undersökning (SGU)</p> <p>2018-09-21</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viktigt att de bottenområden som kommer att påverkas, t.ex. genom muddring, undersöks detaljerat med avseende på bottenmaterial, sedimentdynamik och, där havsbotten utgörs av unga finsediment, miljökemisk status, både i områden som ska muddras och dumpningsområden. 2. Lagerföljden av sediment ned till muddringsdjupet bör fastställas i mudderområden. 3. Undersökningar bör, förutom geoteknisk information, ta fram information som gör det möjligt att mer exakt förutse sammansättningen av muddermassor. Informationen bör ligga till grund för beslut om hur och var massor ska omhändertas. 	<p>Den planerade muddringen i de farledsavsnitt som ska inrättas är mycket begränsad. Muddring kommer framförallt att ske i den befintliga farleden och samtlig muddring och dumpning av muddermassor hanteras därför inom den kommande processen för vattenverksamhet. Sedimentundersökningar har utförts och påvisar att förekomsten av förorenade massor generellt sett är begränsade.</p>
<p>SMHI</p> <p>2018-09-26</p>	<p>Tillstyrker förslaget och lämnar följande synpunkter.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bra att MKB för vattenverksamhet ska lägga stor vikt vid åtgärder för att minimera följderna av de planerade anläggningsarbetena. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. - 2. – 3. Avseende antal fartyg hänvisas till PM - Fartygsprognos i Landsortsfarleden, Bilaga E3. 4. Den nya farledsdragningen kommer att medföra en påverkan på s.k. tysta områden i Nynäshamns kommun. Bedömningen är dock att det blir en högst

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Ser framemot att få ta del av resultat från eventuella mätningar och undersökningar gällande oceanografiska och marinbiologiska data. 3. Noterar att det anges att projektet möjliggör färre fartygspassager, men att det också anges att antalet fartyg som trafikerar farleden år 2040 beräknas vara 1700 jämfört med 1500 idag. 4. Den nya dragningen om antal fartygspassager ökar i högre grad genom buller påverka s.k. tysta områden i Nynäshamns kommun öster om Himmerfjärden. 5. Kompletterar med uppgift för lägsta observerade vattenstånd vid Landsort, 70 cm under medelvattenstånd år 1972 	<p>begränsad påverkan på friluftslivet i området och att fartygstrafiken inte kommer att ha en sådan negativ påverkan på det tysta områdets värden att den inte kan tillåtas, bl.a. med hänsyn till att det är fråga om enstaka passager som sker under en kortare tidsperiod. Det ska även beaktas att området för farleden är utpekad som ett riksintresse för sjöfart vilket vid en avvägning får anses överordnad markanvändning enligt kommunala översiktsplaner.</p> <p>Avseende beräknad bullerpåverkan på tysta områden, se <u>Underlagsrapport E, avsnitt 7.3</u>.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Noteras.
<p>Statens maritima museer (SMM) 2018-09-25</p>	<p>Någon systematisk inventering av fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar inom berörda vattenområden har inte genomförts. Områden som berörs av de planerade arbetena bör omfattas av en marinekologisk utredning för att utesluta att fornlämningar påverkas. Omfattningen av en sådan arkeologisk undersökning beslutas av länsstyrelsen.</p>	<p>En marinarkologisk utredning kommer att påbörjas efter beslut från länsstyrelsen om undersökningens omfattning. Sjöfartsverket godtar även att det som villkor för tillåtligheten föreskrivs att en marinarkologisk undersökning ska genomföras och att arbeten som medför intrång i fornlämning eller annan kulturhistorisk lämning ska minimeras, se <u>Yttrande, avsnitt 10</u>.</p>
<p>Stockholms läns landsting 2018-10-05</p>	<p>Tillstyrker inrättande och framför följande:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Yttrande sker med utgångspunkt i RUF5 2050. 2. MKB har tagit hänsyn till tidigare synpunkter om regional planering och regional utvecklingsplan. 3. Att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem i Sverige och i Stockholmsregionen är avgörande för regionens utveckling. 4. Betydelsefullt att öka säkerhet och framkomlighet för att hamnar ska kunna ta emot större fartyg. 	

	<p>5. Farleden ingår i TENT-T, europeiska motorvägar till sjöss</p> <p>6. Nya farleden påverkar ej landstingets skärgårdstrafik.</p>	
<p>Stockholms universitet</p> <p>2018-09-28</p>	<p>1. Utökad trafik med stora fartyg och fördjupade trösklar kommer sannolikt att påverka strömningsförhållanden och därmed förändra transporten av de lokala reningsverks utsläppen, vilket har betydelse för den pågående vetenskapliga utvärderingen av hur förändrad kväve - och fosforbelastning påverkar kustområdet.</p> <p>2. Förändrad cirkulation kan komma öka intransport av fosfor från utsjön vilket kan leda till ökat inslag av cyanobakterier (blågröna alger) och försämrad status i Vattendirektivets bemärkelse, vilket enligt Weserdomen ej är tillåtet.</p> <p>3. Genom mätningar och modelleringar måste en detaljerad studie visa hur strömningsmönster kan komma att förändras och hur detta kan påverka näringsomsättningen i recipienten.</p> <p>4. Med erfarenhet av problemen i Furusundsleden och Stockholms skärgård måste potentiella erosionsproblem som kan uppstå bedömas genom faktiska vågmätningar och fältidentifikation av erosionskänsliga avsnitt.</p> <p>5. Den modell som använts för att generera naturliga vågor har helt orealistiskt stora våghöjder för området. Efter som potentiell påverkan av fartygsvågor jämförs med dessa blir erosionsbedömningen missvisande.</p>	<p>1. I en kommande MKB för tillståndsprövningen beskrivs och bedöms konsekvenserna av ett ökat djupgående i farleden.</p> <p>2. I arbetet med MKB för vattenverksamheten kommer effekterna av ett minskat tröskeldjup i Skansundet, Brandalsund och mellan Oaxen och Regarn att undersökas med hjälp av den hydrodynamiska modell som ställts upp för att ta fram underlag till MKB. Modellen beskriver cirkulationen i området med hög horisontell och vertikal upplösning, särskilt runt trösklarna. Genom att modellera först med nuvarande batymetri och sedan med den förändrade batymetrin efter muddringen kan man kvantifiera skillnaderna i vattentransport efter förändringen. Med hjälp av denna information kan sedan påverkan på vattenomsättning och näringstransport undersökas. I ett möte mellan Sjöfartsverket och representanter från Stockholms universitet i november diskuterades även olika sätt på vilket detta skulle kunna göras.</p> <p>3. Se svar ovan. Strömningsmönster kommer att undersökas närmare inom MKB för vattenverksamhet</p> <p>4. Angående vågmätningar, se Bilaga E4 till yttrandet.</p> <p>5. Angående vågmodellering och erosionsbedömning, se Bilaga E4 till yttrandet.</p> <p>6. Projektets påverkan på alfågel och andra fågelarter har utretts, se Underlagsrapport D. Där framgår att den planerade farleden bedöms innebära större konsekvenser för alfågel än den nuvarande och att det kan vara svårt att uppskatta påverkan på bevarandestatus vid t.ex. sämre födotillgång, men att påverkan ändå bedöms som begränsad och att farleden förväntas ge en relativt liten påverkan. Om skadebegränsande åtgärder vidtas bedöms att det sannolikt inte sker någon påverkan på möjligheten att uppnå gynnsam bevarandestatus</p>

	<p>6. Områdets betydelse för den starkt decimerade Alfågeln underskattas. Stora mängder Alfågel födosöker i området och kommer sannolikt att förlora detta väderskyddade område både genom att födosöksområden täcks med muddermassor och genom fartygsrörelser framför allt i norra Svärdsfjärden. Underlagsrapporten innehåller motsägelser avseende påverkan på alfågel.</p> <p>7. Ett klart förslag om lämpliga hastighetsbegränsningar för att minimera påverkan på erosion och störning av sjöfågel saknas.</p> <p>8. Säkerhetsanalysen bör kompletteras med en noggrann genomgång av omständigheterna kring tidigare olyckstillbud samt dessas lokalisering. En grundlig analys bör tillfogas av om och hur dessa olyckor kunnat undvikas genom en ny farledsdragning och hur större fartygsstorlek hade kunnat påverka olycksförloppet.</p> <p>9. Behovsanalysen för den nya farleden bör uppdateras med anledning av byggandet av Norviks hamn samt möjligheten att Bergs oljehamn i Stockholm inte läggs ned, efter mark- och miljödomstolens beslut att inte godkänna Nacka kommuns uppsägning av tomträten.</p>	<p>för arten. Sjöfartsverket utreder möjliga skadebegränsande åtgärder vid utförande av muddring m.m. för att minska påverkan på artens bevarandestatus, vilket kommer att hanteras inom den kommande ansökan om vattenverksamhet. Effekten av dumpning av muddermassor på alfågel kommer att redovisas i kommande prövning.</p> <p>7. Avseende hastighetsbegränsning, se svar till HaV. Frågor om skyddsåtgärder för att minska påverkan på alfågel berörs vidare i tillståndsprövningen.</p> <p>8. Avseende säkerhetsanalys, se svar till MSB.</p> <p>9. Åtgärdsvalsstudien som genomförts tillsammans med Trafikverket har utgått från den information som finns tillgänglig. Farledsträckningen förändras även för att förbättra säkerheten i farleden.</p>
<p>Svenska kraftnät 2018-09-28</p>	<p>Inte något att erinra mot förslaget och påtalar följande:</p> <p>1. Området för de nya farledsavsnitten ligger söder om det område där Svenska kraftnät har anläggningar, en fortsatt dialog önskas dock med parter i projektet eftersom det samlade projektet kan innebära påverkan på anläggningar.</p>	<p>Sjöfartsverket noterar Svenska kraftnäts synpunkter och avser behandla frågan om stamnätsledning i ansökan om vattenverksamhet.</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Ser gärna t.ex. att om muddring planeras i närheten av Fläsklösa där stamnätsledning passerar att detta utreds och samråds i nära kontakt med Svenska kraftnät. 3. Upplyser om att information om anläggningsobjekt kan hämtas via Geodataportalen samt Systemutvecklingsplan 2018–2027 för övergripande information om utveckling av stamnätet. 	
Transportstyrelsen 2018-10-01	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ser positivt på föreslagna åtgärder pga säkerhetsproblematiken. 2. Ser positivt på att Transportstyrelsens rekommendationer för farledsutformning används i processen och att Sjöfartsverket genomfört en nautisk riskanalys och simuleringar av föreslagen sträckning. 3. Anser att rapport från de olika simuleringar vilka det hänvisas till i MKB och riskanalys bör finnas tillgängliga bland Underlagsrapporterna till MKB på hemsidan. 4. Hänvisar i övrigt till tidigare yttranden. 	Sjöfartsverket noterar Transportstyrelsens synpunkter och har kompletterat informationen på hemsidan.
KOMMUNER		
Botkyrka kommun 2018-10-01	Tillstyrker förslaget och har inte några synpunkter mer än att muddringen kan komma att påverka vattenkvaliteten negativt.	Frågor angående muddring och påverkan på vattenkvalitet kommer att behandlas inom ramen för ansökan om vattenverksamhet.
Nynäshamns kommun 2018-10-02	<ol style="list-style-type: none"> 1. Positivt med överflyttning av gods från väg till sjöfart och med sjösäkerhet 2. Oro över nya sträckningens påverkan på vissa lokala områden på Nynäshamnsidan genom svallvågor vid 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Noteras. 2. För bedömning av den nya farledssträckningens påverkan på anläggningar, fiske, känsliga naturområden m.m., se MKB avsnitt 8. Sammanfattningsvis bedöms de nya farledsavsnitten medföra små negativa konsekvenser för det rörliga friluftslivets intressen och möjligheten att nyttja land- och

	<p>badplatser, bryggor, fiskerättigheter, fiskeplatser, känsliga naturområden</p> <p>3. Viktigt att effekterna av svallvågor och bankeffekt vid Lisökusten särskilt uppmärksammas pga påverkan på friluftsområden med båtklubbar</p> <p>4. MKB för vattenverksamhet bör redovisas hur muddringsarbetet kan påverka dricksvattnet t.ex. genom saltvatteninträngning i både grundvattenmagasin och i borrade brunnar.</p>	<p>vattenområden bedöms kvarstå på samma sätt som idag. Någon generell påverkan på möjligheterna att fiska eller fiskets kvalitet bedöms inte uppstå, även lokala inskränkningar kan uppkomma i de nya farledsavsnitten.</p> <p>Fiskerättshavare i muddringsområden har kontaktats inom ramen för samråd inför ansökan om vattenverksamhet.</p> <p>3. Längs den östra stranden förekommer få områden och anläggningar som är känsliga för svall och avsänkningseffekter. Inom arbetet med ansökan om vattenverksamhet har dock anläggningar längs med farledssträcken inventerats.</p> <p>4. Sjöfartsverket noterar Nynäshamns kommuns synpunkt avseende muddring och påverkan på dricksvatten. Dessa frågor hanteras i ansökan om vattenverksamhet.</p>
<p>Stokab 2018-10-01</p>	<p>Stokab har inte några synpunkter på inrättandet och påtalar följande:</p> <p>1. Förutsätter att Sjöfartsverket står för eventuella flyttkostnader av Stokabs nät om det skulle bli aktuellt i samband med inrättandet.</p> <p>2. Vid flyttar om sjökablar behöver Stokab bli informerade minst 6 månader i förväg. Det är upplysningsvis mycket kostsamt och svårt att flytta sjökablar under vintermånaderna.</p>	<p>Sjöfartsverket noterar framförd information. Stokabs kablar kommer inte att beröras av de nya farledssträckningarna. Sjöfartsverket avser att ha en fortsatt dialog med Stokab inom ramen för ansökan om vattenverksamhet.</p>
<p>Syvab 2018-09-21</p>	<p>Positiv till förbättring av säkerheten, men vill understryka följande negativa konsekvenser.</p> <p>1. Främsta intresset för Syvab är att minimera direkta effekter av muddring och muddertippning på i kontrollprogrammet ingående mätstationer samt att effekterna av planerad fördjupning av sund på vattenomsättning och transport av näringsämnen</p>	<p>1. Konsekvenser av den begränsade muddring som ska genomföras i nya farledssträckningar behandlas i <u>MKB, avsnitt 8.2 och 8.4</u>. Den huvudsakliga muddringen i projektet kommer att ske i befintlig farled och hanteras därför inom ramen av ansökan om vattenverksamhet. Även dumpning hanteras inom ansökan om vattenverksamhet.</p> <p>2. I en kommande MKB för tillståndsprövningen beskrivs och bedöms även konsekvenserna av ett ökat djupgående i farleden.</p>

	<p>kvantifieras, även upptransport till ytvatten orsakad av fartygsrörelser. Dessa frågor bör tas med i MKB för vattenverksamhet.</p> <p>2. Påverkan av fartygens djupgående har inte utretts tillräckligt. Det bör noggrant utredas att en sådan påverkan inte ger upphov till en ökad produktion av växtplankton/mer klorofyll a och minskat siktdjup.</p> <p>3. Fartygen kommer att passera nära flera provtagningsstationer och en ökad uppblandning av näringsrikt vatten från under språngskiktet kan påverka vattenkvaliteten och riskera att införa bias i mätningar.</p> <p>4. Ingen betydande förändring på språngskiktet eller den allmänna vattencirkulationen i Himmerfjärden anges i MKB (8.8.3.2). Det saknas dock stöd i bifogade mätningar/modellanalyser för detta. Frågan är av betydelse eftersom det kan motverka syftet med förläggningen av Himmerfjärdsverkets utsläppspunkt. Hur fördjupningen av sunden kommer att påverka vatten- och materialtransporter norrut är av största vikt att belysa. Betydelsen av detta har understrukits av andra remissinstanser, exempelvis länsstyrelsen.</p> <p>5. Som tidigare påpekats bristfällig kvalitet på undersökningar av fauna och flora. De biologiska/ekologiska modellerna har tolkningar som är missvisande och har inte jämförts med faktiskt insamlade data. Undersökningarna kan inte användas för att förutse miljökonsekvenser av farledsdragningen.</p>	<p>3. Sjöfartsverket har kännedom om de provtagningsstationer som finns i området och kontakt med SYVAB har upprättats för en diskussion rörande vilken påverkan detta skulle kunna innebära.</p> <p>4. Se svar ovan till Stockholms universitet.</p> <p>5. Sjöfartsverket påminner även om att länsstyrelsen har godkänt den MKB som arbetats fram. Under sommaren 2018 har också inventeringar av 15 grundområden genomförts inom projektet. Att de biologiska inventeringar som utförts i området har bristande kvalitet är inte korrekt. Inventeringarna har utförts av ett ackrediterat laboratorium med kompetent personal och resultaten svarar väl upp mot syftet, nämligen att beskriva vika arter och typer av biotoper som förekommer i närheten av olika alternativa farledssträckningar. Gällande modellen är det inte korrekt att de biologiska/ekologiska modellerna inte har testats och validerats. Modellresultaten härrör från en rapport som företaget Aqua Biota utfört på uppdrag av Länsstyrelsen i Stockholm. I rapporten redovisas såväl hur validering gått till som statistiska beräkningar över modellernas tillförlitlighet. Länsstyrelsen har vidare godkänt rapporten och tillgängliggjort resultaten för allmänheten.</p> <p>6. För påverkan på yrkesfiske hänvisas till MKB, avsnitt 8.7. Samråd har genomförts med yrkesfiskare i området och värdefulla fiskeområden för bl.a. gös uppges finnas framförallt i den södra delen av farleden. Vidare har fiskerättshavare inom muddringsområden kontaktats inom ramen för den kommande ansökan om vattenverksamhet.</p> <p>7. De uppgifter om tillförsel av näringsämnen och möjligheten att uppnå god ekologisk status som anges i MKB härrör från Vattenmyndighetens bedömning.</p> <p>8. Se ovan avseende modellen. Statusklassning av bottenfauna har inte gjorts i rapporten, utan det är vattenmyndigheternas uppdrag att genomföra</p>
--	---	--

	<p>6. Felaktigt att de nya farledsavsnitten inte bedöms medföra några konsekvenser för yrkesfisket. Nätfiske efter bl.a. gös på östra sidan av Himmerfjärden kommer att omöjliggöras.</p> <p>7. Faktafel: felaktigheter angående MKN och tillförseln av näringsämnen – det är inte tekniskt omöjligt att nå god ekologisk status om man ser till de kvalitetsfaktorer som bäst speglar eutrofiering (se MKB 8.4.3).</p> <p>8. Bottenfauna (Underlagsrapport A): att använda ordet "visa" i samband med modellering är grovt missvisande, modellen verkar också mycket osäker ställd mot verkliga observationer, felaktigheter i tabeller, klassning har gjorts av vattenförekomsten, trots att det anges att antalet prov är för lågt för att genomföra klassning.</p> <p>9. Makrovegetation (Underlagsrapport B): fältobservationer har inte gjorts, dåliga modellprediktioner av lekområden för fisk, otillräckliga prover av bottenvegetation, flera ogrundade påståenden bl.a. angående ålgräs. Hänvisar till tidigare remissvar.</p> <p>10. Fisk (Underlagsrapport C): vilseledande att hävda att provfiske i enlighet med HaV:s riktlinjer, fångstresultatens värde är ringa, omöjligt att utifrån undersökningarna utvärdera projektets effekter på fisk och fiske, bristerna så stora att utredningen inte kan accepteras som underlag.</p> <p>11. Effekter av farledstrafik (Underlagsrapport L): att kombinera uppenbart felaktiga modellprediktioner (se Underlagsrapport C), med en icke testad modell</p>	<p>statusklassificering. Resultaten och problematik med kvalitetssäker klassning har dock diskuterats i förhållande till gällande klassgränser.</p> <p>9. Inventeringar av vegetation och lekhabitat för fisk som utfördes i utredningsområdet sommaren 2018 styrker modellens förmåga att prediktera värdefulla områden med avseende på vegetation och habitat för varmvattenslevande fiskarter.</p> <p>10. Inventeringarna med provfiske utfördes i ett tidigt skede av projektet med syftet att genom fältobservationer ta reda på vilka fiskarter som dominerade i olika delar av utredningsområdet samt vilka fiskarter som förekommer. Provfisket genomfördes enligt standardiserad metodik. Metoden säger inget om hur stort ett havsområde kan vara. Resultatens värde är inte ringa utan utgör en viktig pusselbit i underlaget för bedömningar av eventuella effekter och konsekvenser av sökta åtgärder.</p> <p>11. Se kommentarer ovan om modellers validering och om olika inventeringars värde som en del i de underlag som användes och skall användas för bedömningar.</p>
--	--	--

	(Underlagsrapport B), och från detta bedöma miljöeffekterna av farleden är inte seriöst och kan inte accepteras som underlag. Slutsatserna i Underlagsrapport L saknar stöd. Den nya farledsdragningen kan mycket väl resultera i försämrad miljö och försvagade fiskbestånd.	
Södertälje kommun	<p>Kommunen ställer sig positiv till projektet och framför i huvudsak följande.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det är positivt med förbättringar för boende på Mörkö och Oaxen, främst ur buller och erosionssynpunkt. Det är även positivt att Sjöfartsverket ansöker om tillåtlighet för förändring av farleden i den omfattning som presenteras i remissen och att den nya sträckningen medför en minskad belastning på Natura 2000-området på Fifång. 2. Framhåller att förutsättningarna för fritidsbåtstrafik är av stor betydelse för turistnäringen i Södertälje. 3. Farledssträckningen kommer innebära mindre störning för de befintliga lek- och uppväxtplatserna som är fler utmed den västra delen av kuststräckan. 	Vad gäller fritidsbåtstrafiken avser Sjöfartsverket att märka om befintlig farled för fritidsbåtstrafik för att på så sätt separera trafiken och öka säkerheten.
Trosa kommun 2018-10-18	<ol style="list-style-type: none"> 1. Välavvägt förslag. 2. Stor vinst för kommunen att den nya dragningen medför mindre risk för incidenter med fritidsbåtar. 3. Påverkan på naturreservatet vid Kråmö och omgivande hänsynsområde kan begränsas genom att farleden flyttas österut. 4. Kommunen hade gärna sett en rakare dragning mellan Röko och Lisö för att minska avstånd och undvika besvärliga girar, men en dragning väster om Revskär är ett rimligt alternativ vid en avvägning. Underlaget ger en 	Kommunens synpunkter noteras. Sträckningen väster av Revskär har vid simulering bedömts som den lämpligaste.

	god bild av de förutsättningar som gäller inom utredningsområdet.	
ÖVRIGA		
Falkuddens Tomtägarförening 2018-09-21	<p>Föreningen utgörs av 60 fastigheter på Lisö belägna inom fastigheten Nynäshamn Hästnäs 8:1. Tillstyrker inte projektet, framför i huvudsak följande synpunkter.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Påverkan på brygganläggningar och badplatser pga betydligt högre vågor/svall och erosion. Påverkan på Falkuddens brygganläggningar. 2. Påverkan på människor och miljö av buller, utsläpp, påverkan på bad och båtliv, risk för olyckor, möjligheter till friluftsliv så som fritidsbåtar, paddlare, surfare, fiske, skridskoåkning och pimpelfiske. 3. Att förbättra befintlig sträckning är ett bättre alternativ som i mindre utsträckning påverkar friluftslivet i området. 4. Om förslaget godkänns kvarstår frågan om kostnadsersättning. 	<p>Från farledsområdet är det omkring 400 m till föreningens landområde. Med hänsyn till avståndet till farleden är bedömningen att påverkan på föreningens område i form av buller bedöms därmed bli begränsad. Även övrig påverkan bedöms vara begränsad med hänsyn till avståndet från farledsområdet.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En inventering av anläggningar så som bryggor längs med farleden har genomförts inom ramen för ansökan om vattenverksamhet, se vidare svar nedan till Föreningen Havsörnen och Sandviks Tomtägar förening. 2. För bedömning av konsekvenser av inrättandet av de två nya farledsavsnitten, se <u>MKB, avsnitt 8</u>. Vad gäller exempelvis buller är bedömningen att inga byggnader kommer att utsättas för fartygsbuller som överskrider föreslagna riktvärden för ljudnivå. De två nya farledsavsnitten bedöms även medföra små konsekvenser för det rörliga friluftslivets intressen och möjlighet att nyttja land- och vattenområden kvarstår till stor del på samma sätt som idag, se vidare svar nedan till Sandviks Tomtägar förening. 3. Alternativet att förbättra befintlig sträckning har utretts, men det valdes bort eftersom det bedöms medföra större miljöpåverkan pga att bl.a. mer omfattande muddring krävs och de känsligare naturområden som finns längs med sträckningen. Alternativet har även förkastats av säkerhetssynpunkt, se <u>MKB, avsnitt 5.4</u>.

		4. Eventuella ersättningsanspråk kommer att hanteras inom ramen för den kommande processen om tillstånd till vattenverksamhet.
Flottans män Södertälje 2018-09-30	<ol style="list-style-type: none"> 1. Framför synpunkter angående erosion på Notholmen, bl.a. delas inte åsikten att erosionen minskar med projektet utan det kommer snarare bli värre, anser även att strömbildningen ökar i takt med frekvens och storlek på fartyg. 2. Förslag till åtgärd; åskar om material till Notholmen i syfte att bibehålla Notholmens strandlinje. 3. Anmäler intresse till att bistå projektet med faktainsamling för att genom ett lösningsfokuserat förhållningssätt bidra till bevarande av Notholmens strandlinje. 4. Kommer inte tillstyrka förslaget utan dessa åtgärder. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sjöfartsverket har kännedom om att erosion förekommer i området och att strandlinjen längs med Notholmen är eroderbar. Notholmen är belägen vid befintlig farled och farledsdragningen vid området kommer inte att förändras genom projektet. Frågan om erosion längs med befintlig farled behandlas närmare inom ansökan om vattenverksamhet, se svar ovan till SGI. 2. Sjöfartsverket för gärna en dialog kring material inom ramen för vattenverksamheten. 3. Noteras. Sjöfartsverket hänvisar som utgångspunkt till de samråd som genomförs inom ramen för projektet. 4. Noteras.
Föreningen Havsörnen 2018-09-27	<p>Yrkar att regeringen avslår ansökan om tillåtlighet, hänvisar till tidigare yttranden och anför i huvudsak följande.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Behov av farled; befintlig farled kan utnyttjas, ombyggnaden av Södertälje sluss medger inte genomfart in i Mälaren av fartyg överstigande måtten 160 x 23 x 7 m, höjning av transport av fossila bränslen är inte i enlighet med politisk målsättning om fossilfritt Sverige, syftar till att öka transporter av olja i inre skärgården, klandervärd att Sjöfartsverket inte beaktat Nynäshamns utsjöhamn för mottagande av oljefartyg 2. Sjösäkerheten; felaktiga uppgifter angående antalet olyckor, mer vind i sydvästlig riktning i nya avsnitt har inte 	<ol style="list-style-type: none"> 1. För frågan om behovet av en ny sträckning av farleden hänvisas till svar ovan till HaV, MSB och Falkuddens Tomtägarförening. 2. Sjösäkerheten berörs ovan under svar till HaV. I de simulering som genomförts har även vindförhållanden i farleden beaktats, se <u>Underlagsrapport G, bl.a. avsnitt 2.6 och 4.11</u>. Sprängning av berg kommer att ske inom befintlig farled och hanteras inom den kommande ansökan om vattenverksamhet. Även konsekvenser av muddring och dumpning hanteras inom den kommande processen. Avseende kartmaterial, se nedan under punkten 6. 3. Påverkan på riksintressen längs farleden belyses i MKB, se exempelvis <u>Tabell 9</u>. Vad gäller frågan om påverkan på fågellivet anser Sjöfartsverket att den ornitologiska bedömning som genomförts av Ekologigruppen är omfattande och väl behandlar områdets förutsättningar.

	<p>beaktats, många grundområden och ingen sprängning är heller planerad vilket innebär risk för olycka när fartyg måste kryssa, har efterlyst detaljerat kartmaterial,</p> <p>3. Riksintressen; negativ påverkan, Sjöfartsverket behandlat den ornitologiska påverkan otillfredsställande</p> <p>4. Buller;</p> <ul style="list-style-type: none"> - lågfrekvent buller har inte uppmätts, - övrigt buller har inte uppmätts på plats, - beräknad bullerpåverkan överskrider Naturvårdsverkets gränsvärden för friluftsområden, - angående ekvivalenta bullernivåer, det mest avgörande för hur organismer uppfattar ljud är plötsliga bullertoppar, - Sjöfartsverkets jämförelse mellan fartygsbuller och buller från fritidsbåtar är inte saklig grundad, fritidsbåtstrafik förekommer framförallt dagtid och är koncentrerad till sommaren. <p>5. Försämrade landskapsbild pga nya fyrar, bojar, annan utmärkning samt frekventa passager av större fartyg.</p> <p>6. Otillräcklig farledsprecisering, hade behövts adekvat sjökortsmaterial</p> <p>7. Kränkning av enskilda fastigheter, framgår ej hur frågan om enskilda sjö- och fiskefastigheter ska hanteras</p> <p>8. Dumpning av ej förorenade massor ej realistiskt utrett pga knappast oförenade sediment, hänvisar till utlåtande</p> <p>9. Flera sakägare har anlagt avsaltningssanläggning till sin fastighet, krav ställs därför på särskild utredning avseende</p>	<p>4. Angående buller</p> <ul style="list-style-type: none"> - En första beräkning av lågfrekventbuller inomhus i hus av sommarstugekaraktär har gjorts, se <u>Underlagsrapport E</u>. Inom ramen för processen för vattenverksamhet kommer ytterligare utredning att tas göras. - Vad gäller övrigt buller har bakgrundsnivån har inte mätts och det brukar inte heller göras vid utredningar av denna typ, - Naturvårdsverkets riktlinjer avser buller från industriverksamhet och inte sjöfart. Se även svar ovan till SMHI. - I bullerutredningen redovisas både ekvivalent och maximalt buller, se <u>Underlagsrapport E</u>. Angående maximalt buller, se svar nedan till Sandvik. Eftersom fartyg rör sig ganska sakta ger de inte upphov till några plötsliga bullertoppar, utan ljudet växer fram sakta och avtar sakta. - Avsikten har varit att ge en rättvisande bild av den nuvarande trafiken i områden för de nya farledssträckningarna, inte att göra en jämförelse mellan fartygstrafik och fritidstrafik. <p>5. Sjöfartsverket har gjort bedömningen att de nya fyrar som ska uppföras är så pass låga att de inte blir dominerande i landskapet och ljuset kommer också att skämmas av för att inte störa boende. Frågor om eventuellt tillstånd för fyrbyggnad inom landskapsbildsskyddade områden kommer att hanteras inom ramen för ansökan om vattenverksamhet. Kummel som ska uppföras bedömas också ha en begränsad inverkan på landskapsbilden. Vad gäller fartygstrafiken är antalet uppskattade fartygspassager så pass få att den bör medföra en marginell påverkan på landskapsbilden. Se vidare avseende projektets påverkan på landskapsbild hänvisas till <u>MKB, avsnitt 8.9</u>.</p> <p>6. Farledsytan framgår av det flertal kartor som har tagits fram och får enligt Sjöfartsverket anses tillräckligt preciserad för att en bedömning av farledssträckningen ska vara möjlig. Farledsytan preciseras ytterligare när farleden är färdig.</p>
--	---	--

	hur anläggningarna påverkas av muddringsarbeten och deponering.	<p>7. Sjöfartsverket bedömer att skada på enskilda fastigheter blir mycket begränsad med anledning av projektet. Frågan om ersättning för intrång på enskilda fastigheter kommer att behandlas inom ramen för ansökan om vattenverksamhet.</p> <p>8. Den planerade dumpningen behandlas närmare inom ramen för vattenverksamheten där även mer underlag avseende sediment och förorenade massor kommer att redovisas.</p> <p>9. Sjöfartsverket noterar vad som framförs om avsaltninganläggningar.</p>
Föreningen Svensk Sjöfart (SFF) 2018-10-01	Står bakom förslaget om inrättande samt fördjupning och breddning.	
Ragnaröks Tomtägarförening 2018-09-24	<p>50 st. hushåll vid Himmerfjärden, kräver att regeringen avslår förslaget och framför i huvudsak följande synpunkter:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Felaktigt om olyckor, omdragning av farleden är inte motiverad utifrån säkerhetsperspektiv. 2. Felaktiga bullerförhållanden; Sjöfartsverket har inte uppdaterat beräkningsunderlag trots medvetenhet om brister. Underlaget är inte baserat på faktiska förhållanden och felaktigheter finns avseende hur ljudbilden förändras med fartygsstorlek, hur fartygstrafiken är fördelad under veckan, fartygsmöten. Det är även felaktigt att kustlinjen är rak och att fritidsbåtstrafik utgör en störning i dagsläget. 3. Sjöfartsverket har ej uppdaterat utvärdering av uppgradering av befintlig farled trots att förväntade godsvolymer och önskat djupgående minskat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Avseende säkerheten i farleden, se svar ovan till HaV. 2. Vad gäller fartygsstorlekens påverkan på bullernivåer finns det inget klart samband mellan större fartyg och ökat buller utan mätningar visar att bullret kan vara högre från ett mindre fartyg. Det är därför inte uppenbart att enstaka större fartyg i sig kommer medföra högre buller. Bullerutredningen utgår därför från beräkningar som tagits fram för de fartyg som trafikerar Södertälje kanal och de fartygstyper som troligen kommer att trafikera de nya farledsavsnitten, se MKB, avsnitt 8.6.4 och Underlagsrapport E. Att fartygstrafiken är jämnt fördelad över veckan beror på att riktvärden för trafikbuller avser ett s.k. årsmedeldygn. Fartygsmöten har mindre betydelse för ljudnivån. Två fartyg på samma avstånd till mottagaren ger som mest upphov till 3 dB högre ljudnivå, om de är ungefär lika bullriga, annars dominerar det mest bullriga fartyget och den totala ljudnivån ökar med 0–2 dB. Beräkningsmodellen genomförs utifrån ett s.k. värsta scenario och utgår därför

		<p>från att det är medvind i alla riktningar. I övrigt hänvisas till svar ovan till Föreningen Havsörnen.</p> <p>3. En uppgradering av befintlig farled har avfärdats pga säkerhetsskäl och kapacitetsbegränsningar. Enligt Sjöfartsverkets prognos är de valda alternativet mest samhällsekonomiskt lönsamt.</p>
<p>Sandviks Tomtägarförening och Sandviks Vägförening</p> <p>2018-09-30</p>	<p>Förslaget tillstyrks ej. Farleden inkräktar på föreningens fastighet, Nynäshamn Sandvik 2:1. Fastigheten har ca 4 km strandlinje med bl.a. bryggor stränder. Hänvisar till Föreningen Havsörnens yttrande med följande tillägg vad avser egna allmäningsområdet</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ökad risk för allvarlig olycka med stor miljöpåverkan och konsekvenser av en sådan har inte tydligt värderats och redovisats. Risken och storleken på skada ökar med större fartyg och högre hastigheter. 2. Buller; kritiserar utredningar och framför flera synpunkter bl a avseende Naturvårdsverkets riktlinjer för buller i friluftsområden, buller från fritidsbåtar, bullerkartor, lågfrekvent buller och beräkningsmodeller. Troligtvis betydande bullerpåverkan för Sandvik. 3. Skador på bryggor och stränder; saknas underlag avseende skador, påverkan av vågsvall i de fartygshastigheter som är aktuella för sträckan förbi Sandvik är inte redovisade, påverkan av is med uppbruten ränna vintertid är inte redovisad. 4. Landskapsbild; i hur stor utsträckning störande ljus kommer att påverka boende i närheten av lysbojar samt hälsokonsekvenser av det är inte beskrivet. 	<p>Farledsområdet är beläget omkring 600 m från bostäder inom fastigheten.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En kompletterande riskanalys har tagits fram, se kompletterande <u>Bilaga E1</u> och svar ovan till MSB. 2. Vad gäller bullerberäkningar är frifältsnivå det sätt att ange ljudnivåer (både uppmätta och beräknade) som används i Sverige. Det innebär att beräkningsmodellen tar inte hänsyn till ljudreflexer i en byggnads fasad. Det påverkar dock enbart ljudnivån lokalt i denna typ av område med gles småhusbebyggelse. Bullerkartor har därför utformats efter frifältsvärden. Det saknas anledning att använda kartor som visar utbredning genom vatten och berg eftersom det ljud som går genom vatten och berg och in i byggnader är mycket lågt. Bullret som går genom luften är helt dominerande. I den beräkningsmodell som används tas även hänsyn till att ljudet går i en båge, vilket är standard i bullerberäkningar för fartyg. Sjöfartsverket har även, istället för entimmesvärden, beräknat maximala bullervärden för farledstrafiken, vilket innebär den högsta momentana nivån som registrerats under en passage. Maximala ljudnivåer kan beskriva ljudnivån t.ex. när det finns en bullerkälla som skapar höga ljudnivåer, men som är tyst i långa perioder. Till skillnad från entimmesvägda bullervärden visar därmed maximala bullervärden den högsta bullernivån som en enskild händelse genererar. Vad gäller föreningens fastighet ligger den omkring 600 m från farledsområde och bedömningen är att påverkan på föreningens område i form av buller därmed blir begränsad. För övriga synpunkter från föreningen hänvisas till svar till Föreningen Havsörnen.

	<p>5. Fiske; konsekvenser för fiske i Sandviks vattenområde är inte utrett, vare sig vad gäller påverkan genom fartygspassageras uppgrumling av vatten, bullerpåverkan eller möjlighet till nätläggning.</p> <p>6. Friluftsliv och vattensport; Värderingen av stört friluftsliv i övrigt är inte sakligt underbyggda i remissunderlaget, skridskoåkning i fjärden i princip omöjlig pga av uppbruten ränna.</p> <p>7. Nollalternativet och samhällsnyttokalkyl; nollalternativet vad gäller farledssträckning, inkluderande ett nollalternativ där fartygsstorlekarna inte tillåts öka, är bristfälligt eller inte alls redovisat. Underlag för bedömning av trafik ej längre aktuellt pga anläggningen vid Berg. Alternativa möjligheter att tillgodose transportbehoven är bristfälligt utredda. T.ex. möjligheten att utnyttja kapacitet och kunnande om oljehantering i Nynäshamn.</p> <p>8. Det går inte av underlagen att se samhällsvinster och kostnader totalt sett, beloppsvärderat, jämfört med att inte vidta någon åtgärd alls. Kostnad för risker och förstörda miljövärden saknas i remissunderlaget.</p> <p>9. Rättsläget angående berörda vattenfastigheter är inte belyst. Fastighetsägaren till Sandvik 2:1 i Nynäshamn motsätter sig farledsutmärkning inom fastighetens vatten.</p> <p>10. Ovanligt kort remisstid om ca 6 veckor, dvs. halva tiden mot de normala 3 månaderna för en remiss från Regeringskansliet.</p>	<p>3. Påverkan på strandområden i form av vågor och propellerströmmar från fartygstrafik har utretts, se <u>Underlagsrapport E</u>. Inom ramen för ansökan om vattenverksamhet har även inventering av anläggningar så som bryggor genomförts och frågor om skada kommer att hanteras inom den kommande processen. Vid utredningen av påverkan från vågor har beräkningar utgått från fartyg som rör sig med en hastighet om 7, 9 respektive 12 knop. Hastigheten har dock begränsad betydelse för vågstorleken på djupare vatten. För frågan om erosion och skador pga isrörelser hänvisas till <u>Underlagsrapport E</u>. Där framgår bl.a. att erosion från is orsakad av fartygsrörelser generellt anses vara mycket begränsad och endast ske i de fall då farleden ligger mycket nära land samt att med tanke på att den nya farleden ligger på ett stort avstånd från land bedöms inte denna effekt ha någon betydelse.</p> <p>4. Landskapsbild; Fyrljuset kommer att skärmas av så att ljuset endast är synligt i farledens riktning i syfte att minimera effekterna av störande ljus. Föreningens fastighet är vidare belägen ca 1 000 m från närmaste fyr varför möjliga störningar bör vara mycket begränsade.</p> <p>5. Fiske; Konsekvenser för fiske längs farleden belyses i <u>MKB, avsnitt 8.7</u>. Yrkesfiskare i området längs farleden har markerat värdefulla områden, varvid Sandviks vattenområde inte är särskilt utpekade. Att farleden flyttas påverkar inte möjligheten att bedriva fiske och några stadigvarande konsekvenser för fisket bedöms därför inte uppstå. Möjligheten att lägga nät??</p> <p>6. Friluftsliv och vattensport; Bedömningen av påverkan på friluftsliv baseras på de underlagsrapporter avseende vågor från fartyg och buller som tagits fram. Som beskrivs i <u>MKB, avsnitt 8.5</u>, är avståndet från farleden till stranden i de flesta fall så långt, över 500 m, att bl.a. möjligheter till bad vid allmänna badplatser inte bedöms påverkas. Lokalt kan skridskoåkning komma att påverkas av de nya avsnitten. Det bör dock fortfarande vara möjligt att ta sig fram längs farleden.</p>
--	--	--

		<p>7. Nollalternativet och samhällsnyttokalkyl; Nollalternativet innebär en framtida situation vid prognosåret 2035 utan att de nya farledsavsnitten inrättas, se <u>MKB, avsnitt 5.5</u>. Nollalternativet redovisas vidare i MKB genom att en successiv jämförelse mot nollalternativet genomförs. Vad gäller alternativutredning, se svar till MSB ovan.</p> <p>8. Samhällsekonomiska resultat av projektet redogörs för i Åtgärdsvalsstudie och Samlad effektbedömning enligt riktlinjer från Trafikverket.</p> <p>9. Fastutmärkning hanteras inom ramen för ansökan om vattenverksamhet och berörda fastighetsägare har kontaktats.</p> <p>10. För beredningsremissen har sedvanlig samrådstid enligt miljöbalken använts.</p>
<p>Sportfiskarna 2018-10-15</p>	<p>Anser inte att tidigare framförda synpunkter tagits hänsyn till i samrådsunderlaget, tar upp synpunkter på</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fartygstrafikens påverkan på kusten 2. Kustprovfiske; genomförd utredning är inte tillräcklig. 3. Bottenfauna; efterlyser fler provtagningar på grunt vatten och kompletterande inventeringar av fiskens lekrområden, förslagsvis en sparkprovtagning. 4. Påverkan på kusten och fiskbestånd; risk finns för kraftigt försvagade fiskbestånd lokalt som följd, utredningarna tar inte hänsyn till konsekvenser för bl a sportfiske och lokal näringsverksamhet, finns område i farleden som omfattas av riksintresse för bl a naturmiljö och friluftsliv, Sjöfartsverket bör presentera förslag på kompensationsåtgärder som kommer att krävas både till följd av fysiska ingrepp och till följd av nyttjandet av farleden. Sportfiskarna bidrar gärna med synpunkter på möjligheter på kompensation och vill att 	<p>Flera av de synpunkter som Sportfiskarna för fram avser frågor avseende driftskedet vilket kommer att beskrivas närmare inom ramen för tillstånd till vattenverksamhet. För synpunkter på genomförda utredningar av fisk och bottenfauna hänvisas till svar ovan Syvab. Det kan dock tilläggas att den nya farledssträckningen kommer att ha mindre påverkan på känsliga grunda vikar än befintliga farledsavsnitt. I övrigt noterar Sjöfartsverket de framförda synpunkterna.</p>

	uppföljningsprogram tas fram så att effekter av farleden dokumenteras.	
--	--	--