

Yttrande

Datum
2018-09-03

3.1.2

Diarienummer
4710/2018
Ert diarienummer
18-03034

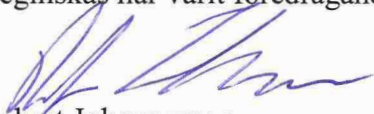
Sjöfartsverket
Östra Promenaden 7
601 78 Norrköping

sjofartsverket@sjofartsverket.se

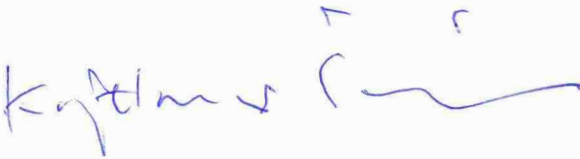
Yttrande om beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av
två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund –
Södertälje (Igelsta)

Boverket har inga synpunkter att lämna i ärendet.

I detta ärende har enhetschef Robert Johannesson beslutat. Utredare Kajetonas Čeginskas har varit föredragande.



Robert Johannesson
enhetschef



Kajetonas Čeginskas
utredare

Kajsa Tiderman

Från: Registratur, Sjö(GSF)
Skickat: den 16 augusti 2018 12:22
Till: Wahlström, Johan
Ämne: VB: Angående Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta). Ert ärendenummer 18-03034. Folkhälsomyndighetens ärendenummer: 02728-2018

Från: Pär Vikström [mailto:par.vikstrom@folkhalsomyndigheten.se]

Skickat: den 16 augusti 2018 11:39

Till: Registratur, Sjö(GSF)

Kopia: Registratur

Ämne: Angående Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta). Ert ärendenummer 18-03034. Folkhälsomyndighetens ärendenummer: 02728-2018

Till Johan Wahlström, Sjöfartsverket.

Folkhälsomyndigheten har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter angående rubricerade remiss/samråd. Folkhälsomyndigheten är en nationell myndighet och utgör inte en instans för samråd gällande regionala och lokala planfrågor. Myndigheten lämnar därför remissen utan åtgärd.

Vänliga hälsningar, enligt uppdrag,
Pär

Pär Vikström

Utredare – Internationell samordning
010 - 205 21 75
070 - 994 63 75

Folkhälsomyndigheten
Generaldirektörens kansli
par.vikstrom@folkhalsomyndigheten.se

Folkhälsomyndigheten är en nationell kunskapsmyndighet som arbetar för bättre folkhälsa. Det gör myndigheten genom att utveckla och stödja samhällets arbete med att främja hälsa, förebygga ohälsa och skydda mot hälsohot. Vår vision är en folkhälsa som stärker samhällets utveckling. För ytterligare information besök gärna:

www.folkhalsomyndigheten.se



GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

Från: sjofartsverket@sjofartsverket.se
Skickat: den 15 augusti 2018 11:33
Ämne: Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta)

Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta)

Sjöfartsverket planerar att inrätta två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts Bredgrund – Södertälje (Igelsta). Inför regeringens tillåtlighetsprövning av inrättandet genomför Sjöfartsverket en beredningsremiss under hösten 2018 för att informera om ärendet samt inhämta synpunkter från myndigheter, organisationer och andra berörda. Ni bereds härmed möjlighet att inkomma med yttrande i ärendet. Som underlag finns Sjöfartsverkets utredning tillsammans med av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning.

Samtliga handlingar i ärendet finns tillgängliga på Sjöfartsverkets hemsida:

www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/landsortsfarleden/Beredningsremiss-Tillatlighetsprovning

Ert yttrande ska vara Sjöfartsverket tillhanda senast den 1 oktober 2018.

Yttrandet skickas med e-post till sjofartsverket@sjofartsverket.se, eller per brev till Sjöfartsverket, Östra Promenaden 7, 601 78 Norrköping.

Ange ärendenummer: 18-03034.

Av ert remissyttrande bör det utifrån de intressen ni bevakar framgå om ni tillstyrker att regeringen tillåter inrättande av de två nya farledsavsnitten i enlighet med av Sjöfartsverket presenterat förslag.

Med vänlig hälsning

Johan Wahlström
Projektledare
Infrastrukturenheten

Sjöfartsverket

601 78 Norrköping

☎ 010-4785643



 Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut detta e-postmeddelande

Sjöfartsverket behandlar personuppgifter i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR) och Dataskyddslagen.

Läs mer på

<http://www.sjofartsverket.se/gdpr>

From: EXP-UT-HKV <exp-ut-hkv@mil.se>
Sent: den 11 oktober 2018 09:21
To: Registratur, Sjövä(GSF)
Subject: [ES] FM2018-15537:6 Försvarsmaktens yttrande led 511.pdf
Attachments: FM2018-15537.6 Försvarsmaktens yttrande led 511.pdf

Med vänlig hälsning

Registratur



Centralregistratur
107 85 STOCKHOLM
Besöksadress: Banergatan 62
Telefon (växel): 08-788 75 00

Öppettider:
09:00 - 11:00
13:30 - 14:30

Informationsklassificering av Försvarsmaktens utgående e-post.

När du får ett e-postmeddelande från Försvarsmakten står det ES framför rubriken på e-postmeddelandet. Detta står för att avsändaren bedömer att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Varje medarbetare inom Försvarsmakten klassificerar den information som man skickar via e-post och det sker för att säkerställa att rätt information når behörig person.

Classification of information in e-mails from the Swedish Armed Forces.

When you receive an e-mail from the Swedish Armed Forces you will notice the letters ES in front of the headline of the message. These letters indicate that the sender of the message has assessed that the message does not contain classified information.

Yttrande

Datum
2018-10-09

Beteckning
FM2018-15537:6 Sida 1 (2)

Ert tjänsteställe, handläggare
Infrastrukturenheten
Johan Wahlström

Ert datum
2018-08-15

Er beteckning
18-03034.

Vårt tjänsteställe, handläggare
Michael Moberg, michael.moberg@mil.se

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

FM yttrande led 511

Svar före

Försvarsmakten framför härmed erinran avseende delar av de föreslagna åtgärderna i rubricera ärende.

Bakgrund

Underlag avseende ny dragning av led 511 har av Sjöfartsverket överlämnats via mail till Försvarsmakten 2018-08-15 (Sjöfartsverkets dnr 18-58143).

Yttrande

Rubricerat ärende riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken som omfattas av sekretess enligt 15 kap- 2 § offentlighets- och sekretesslagen (OSL 2009:400).

Försvarsmakten utesluter dock inte att delar av de föreslagna åtgärderna i rubricerat ärende kan fullföljas, med förutsättning att Sjöfartsverket genomför ett fördjupat samråd för avsnittet 3.3.2 Landsort – Regarn med Försvarsmakten.

(MMO)

Postadress
Högkvarteret
107 85 Stockholm

Besöksadress
Lidingövägen 24

Telefon
08-788 75 00

Telefax
08-788 77 78

E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.forsvarsmakten.se/hkv



Slutsats

Under förutsättning att en samverkan sker mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket kan det därefter resultera i att Försvarsmakten inte motsätter sig rubricerat ärende. Kontakt avseende det framtida fördjupade samrådet sker initialt genom handläggaren enligt ovan

Beslut

Beslut i detta har fattats av Kmd Per Öhrstedt. I beredning i detta ärende har varit PROD INFRA Beata Iverson, FMTIS Robert Strömberg, AnIE kn Rolf Larsson, MTS MarinB försvarsjurist Johanna Winblad samt Major Michael Moberg som tillika varit föredragande.

Öhrstedt, Per

Stf C PROD MARIN

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

Sändlista

Sjöfartsverket

sjofartsverket@sjofartsverket.se

För kännedom

HKV INSL

HKV PROD INFRA

Amfl

FMTIS AnIE

FMTIS SystE Planavd

FMTIS Stab J5



Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Sjöfartsverket, Johan Wahlström

Ert datum
2018-08-15

Er beteckning

Vårt tjänsteställe, handläggare
HKV PROD INFRA, Beata Iverson,
beata.iverson@mil.se, 08-788 78 04

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning
FM2018-15537:6

Yttrande avseende samråd inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta), Stockholms län

Bakgrund

Försvarsmakten har tidigare i yttrande (FM2018-15537:6) framför erinran mot delar av de förslagna delarna i rubricerat ärende. Då de planerade åtgärderna riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken som omfattas av sekretess enligt 15 kap- 2 § offentlighets- och sekretesslagen (OSL 2009:400).

Försvarsmakten framförde även att ett fördjupad samverkan eventuellt kan resultera i att Försvarsmakten inte motsätter sig de planerade åtgärderna. Denna samverkan mellan myndigheterna har nu genomförts.

Försvarsmaktens yttrande

I den fördjupade samverkan mellan Försvarsmakten och Sjöfartverket konstaterades att Försvarsmakten inte har något att erinra mot rubricerat ärende under förutsättningen att

- Sjöfartverket i god tid meddelar Försvarsmakten innan arbetet påbörjas.
- Sjöfartverket står för kostnaden vid eventuella reparationer eller nyanläggningar av kablar som eventuellt kommer att krävas efter arbetet med rubricerat ärende.

Försvarsmakten önskar en kopia på beslutet i ärendet när detta är fattat.

(BIV)

Postadress
Försvarsmakten
107 85 Stockholm

Besöksadress
Lidingövägen 24

Telefon
08-788 75 00

Telefax
08-788 77 78

E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.forsvarsmakten.se



För frågor i ärendet kontakta handläggaren enligt ovan.

Bramer, Camilla

Chef fysplansektionen, Infrastrukturavdelningen

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.



FÖRSVARSMAKTEN

Yttrande

Datum
2019-01-17

Beteckning
FM2018-19685:2 Sida 3 (3)

Sändlista

Sjöfartsverket
genom Johan Wahlström

johan.wahlstrom@sjofartsverket.se

För kännedom
HKV PROD MARIN
FMTIS

Remissyttrande

Datum
2018-10-31

Dnr
2648-2018

Mottagare
Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Handläggare
Lena Thulin Plate
Enheten för tillsynsvägledning och miljöbalksprövning
lena.thulinplate@havochvatten.se

Ert Dnr
18-03034

Direkt
010-698 60 30

Kompletterande yttrande inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 i Landsorts bredgrund – Södertälje (Ingelsta)

Information

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har tidigare, i skrivelse från den 26 september 2018, avgivit yttrande över remiss inför tillåtlighetsprövning av nya avsnitt inom farled 511 (Landsort).

HaV vidhåller sitt tidigare yttrande men anser att det även är viktigt att framhålla att specifika krav till följd av den nya farledsdragningen kan behöva ställas avseende flera andra frågor inom HaV:s ansvarsområde utöver de som påtalats i det tidigare yttrandet. HaV anser att det är viktigt att lyfta fram även dessa frågor för att säkerställa att de utgör förutsättningar för tillåtlighetsprövningen.

Myndigheten vill därför komplettera det tidigare avgivna yttrandet med följande synpunkter.

Det är vidare viktigt att beakta att de tillkommande nya farledsavsnitten innebär att en ökad användning och trafik med större fartyg möjliggörs i hela farleden. De kumulativa totala effekterna av de sammantagna åtgärderna i farleden som kan komma att orsakas, av muddringar och dumpningar, tillkommande erosionsskydd och nya farledsutmärkningar och transporter med större fartyg etc., bör därav beaktas redan i tillåtligheten av de nya farledsavsnitten.

I tillåtlighetsprövningen behöver även säkerställas att miljökvalitetsnormerna enligt vattendirektivet kan innehållas.

HaV anser att tillåtligheten bör förenas med krav på att skyddsåtgärder motsvarande bästa möjliga teknik ska vidtas för varje enskild åtgärd. Härvid bör särskilt beaktas att skyddsåtgärderna ska säkerställa att:

- Miljökvalitetsnormerna i någon av de berörda vattenförekomsterna inte försämras eller möjligheterna att uppnå god status äventyras. Hur detta ska ske är inte tillräckligt redovisat och behöver tydligare 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 på bottenfauna, makrovegetation och stranderosion samt på fisk och andra vattenlevande djur undviks. För att säkerställa att inte negativa effekter uppkommer kan hastighetsbegränsning till 9 knop behöva övervägas på hela eller delar av den nya farleden.
- Påverkan av muddring, dumpning och erosionsskydd på känsliga bottenområden såsom t.ex. ålgräsängar, annan undervattensvegetation och områden med blåmussla förhindras.
- Påverkan av muddring, dumpning och erosionsskydd på känsliga tider för fiskbestånd undviks. Härvid bör särskilt beaktas att arbeten med anläggning av farleden bör förläggas till tider som inte påverkar berörda fiskarters lek.
- Andra negativa effekter på fisk till följd av de planerade åtgärderna förhindras, dels direkta effekter till följd av de olika fysiska åtgärderna men även de som kan förväntas på sikt till följd av driften.
- Skadliga effekter till följd av undervattensbuller begränsas.

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschef Mats Svensson efter föredragning av Lena Thulin Plate. I den slutliga handläggningen av ärendet har även enhetscheferna Mia Dahlström och Ann Lundström, utredarna Lena Tingström, Jonas Paulsson, Gry Sagebakken och Karin Petterson samt verksjuristen Ann Lundahl deltagit.



Mats Svensson



Lena Thulin Plate

Remissyttrande

Datum
2018-09-26

Dnr
2648-2018

Mottagare
Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Handläggare
Jonas Pålsson
Enheten för havsmiljöförvaltning
jonas.palsson@havochvatten.se

Ert Dnr
18-03034
Direkt
010-698 62 54

Remiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund – Södertälje (Igelsta)

Havs- och vattenmyndighetens inställning

Sjöfartsverket har lämnat in ett gediget underlag med flera rapporter, vilket har underlättat ett informerat beslut. De synpunkter HaV lämnade till Samrådet för Landsortsfarleden (dnr 3012-16) har till viss del besvarats, men frågor relaterade till muddermassor hänvisas till remissen för vattenverksamhet som skickats in separat.

HaV ser generellt positivt till att förbättra sjösäkerheten och föra över gods från lastbil till fartyg, i synnerhet i närsjöfart.

Säkerheten verkar dock inte så dålig med 9 kollisioner och 29 grundstötningar mellan 1985 och 2017, med nuvarande 7 fartyg per dag. Men i ljuset av den prognosticerade ökningen av transportvolymerna via sjöfart och speciellt oljetransporter till följd av framtida nedläggning av Loudden och Berg, är det klokt att planera för ännu större säkerhetsmarginaler. HaV noterar att det inte redovisats några alternativ för att flytta hamnen till ett mer lättillgängligt område utan trånga passager.

Underlag som saknas är information om hur strömmar och vind brukar ligga i området. Fart i vatten inte är samma sak som fart på land. Är det konstant kraftig ström, vilket är sannolikt i trånga passager, kan svall och propellereffekter som beskrivs vara underdrivna. 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. Samhällena Ragnarök, Sandvik, Dyvik kommer således troligen att få högre buller. Speciellt Ragnarök ligger ju i ett tyst område, där buller bör minimeras.

Bottenfaunarapporten visar även på att det är ingen eller lite vegetation i existerande farled. Detta är troligen till följd av sjöfartens påverkan. Således är det inte orimligt att tro att sjöfarten kommer att påverka den nya farledens bottenfauna, men att bottenfaunan kommer att återhämta sig i den gamla farleden.

Remissyttrande

Den nya dragningen flyttar farleden längre från naturreservat Kalkberget på Mörkö, vilket HaV ser positivt på.

HaV stödjer även separerade farleder för fritidsbåtar och kommersiella fartyg i området.

HaV tillstyrker således att regeringen tillåter inrättandet av de två nya farledsavsnitten, under följande villkor:

- Lotskravet måste finnas kvar. Större fartyg kan eventuellt behöva dubbla lotsar, vilket bör utredas.
- En hastighetsbegränsning införs för att minimera vågsvall och dess erosionseffekter. Rapporten om erosionseffekter rekommenderade 9 knop som snabbt nog att manövrera, men lågt nog att hålla svallet under naturlig påverkan.
- Stora eller svårmanövrerade fartyg har krav på eskortbogsering. Eftersom fartygen kommer att gå närmare bebyggelse och inte längre ligga i lä kommer de ganska omgående att gå på grund om något går fel.

HaV rekommenderar även att kontakta den lokala räddningstjänsten och se till så att de har den nödvändiga utrustningen och utbildningen om det skulle ske ett oljeutsläpp i farleden.

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschef Mats Svensson efter föredragning av utredaren Jonas Pålsson. I den slutliga handläggningen av ärendet har även enhetschefen Mia Dahlström och utredare Fredrik Lindgren och Susanne Gustafsson deltagit.



Mats Svensson



Jonas Pålsson

From: Andersson, Nina <Nina.Andersson@kustbevakningen.se>
Sent: den 27 september 2018 16:21
To: Registratur, Sjövärd (GSF)
Subject: Avs er beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 (dnr 1803034)

Hej,

Avseende er remiss: Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta) (ert dnr 1803034, KBV dnr 2018-2001)

Kustbevakningen har utifrån sitt verksamhetsområde inga synpunkter och tillstyrker därför förslaget.

Med vänlig hälsning

Nina Andersson (i svaret har deltagit stationschef Lars Langman)

Nina Andersson
Chef för rättssektionen
Kustbevakningen
Adress: Box 536, S-371 23 KARLSKRONA
Mobil: +46 (0)735-17 36 77
Växel: +46 (0)776-70 70 00
www.kustbevakningen.se

För miljöns skull – skriv inte ut detta meddelande i onödan



Enheten för planfrågor
Susann Jonsson

Sjöfartsverket
Östra Promenaden 7
601 78 Norrköping

Landsortsfarleden, farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta) – tillåtlighetsprövning enligt 17 kap MB

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen tillstyrker att regeringen tillåter inrättande av de två nya farledsavsnitten i enlighet med av Sjöfartsverket presenterat förslag. I vår bedömning lägger vi vikt vid skillnaderna i miljöpåverkan av befintlig farled och förslaget på ny sträckning. Vår bedömning är att de nya farledsavsnitten orsakar liten skillnad eller något mindre miljöpåverkan på vatten- och landområden jämfört med befintlig. Vi lägger även vikt vid att trafiksäkerheten ökar i och med den nya lokaliseringen av farleden, vilket även innebär minskade risker för att olyckor ska orsaka miljöskador.

Bakgrund

Sjöfartsverket planerar att inrätta två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts Bredgrund – Södertälje. Projekt Landsortsfarleden innebär en uppgradering av den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje Hamn för att öka sjösäkerheten och anpassa farleden för framtida godsvolymer. Projekt Landsortsfarleden består i såväl en omledning av farleden längs två avsnitt, mellan Fifång-Regarn samt Oaxen-Skanssundet, i Nynäshamns kommun, Stockholms län.

Länsstyrelsen har den 15 aug 2018 fått tillsänt underlag i samband med en beredningsremiss inför prövning av nya farledsavsnitt enligt 17 kap. miljöbalken. Vi har den 10 juli 2018 fattat beslut att miljökonsekvensutredningen, daterad 2018-07-06, uppfyller de krav på innehåll och kvalitet som ställs i 6 kap miljöbalken och därför kan ligga till grund för regeringens prövning enligt 17 kap. miljöbalken.

Kommande tillåtlighetsprövning har föregåtts av en åtgärdsvalsstudie¹ (2015-02-20) som initierades av att farleden mellan Södertälje hamn och Landsort bitvis är trång med begränsningar i tillgänglighet och kapacitet samt är olycksdrabbad. Farleden uppfyller inte Transportstyrelsens ”Rekommendationer avseende utformning av farleder” eller de internationella riktlinjerna ”Harbour Approach Channels – Design Guidelines”, utgivna av intresseorganisationen PIANC, för hur farleder ska utformas för att säkerställa säkra sjötransporter. Trafiken i farleden förväntas öka framöver då godshanteringen i Södertälje och Mälarhamnarna ökar. Tendensen är även att fartygen blir allt större med hänsyn till ökade

¹ [Åtgärdsvalsstudie Södertälje hamn - Landsort, 2015-02-20 \(Trafikverket\)](#)

bränslekostnader när SECA-direktivet införs och för att klara skärpta krav på utsläpp.

Motivering till länsstyrelsens ställningstagande

Naturvård

Från naturvårdssynpunkt bedömer Länsstyrelsen att en flytt av farleden till de två mer östliga sträckningarna totalt sett är att föredra framför den befintliga sträckningen närmre de västra stränderna. Den bedömningen bygger främst på att de västra stränderna har större utbredning av grunda bottenar, är mindre exponerade för dominerande vindar och har större utbredning av lätteroderade jordar. De naturvärden som bedöms mest känsliga för fartygstrafikens påverkan menar Länsstyrelsen finns i grunda, skyddade vikar med finsediment. Längs farleden saknas exempel på de allra mest känsliga, mest skyddade vikarna. Nära den befintliga farleden, längs de västra stränderna är dock grundområden och relativt skyddade vikar mer utbredda än längs de i huvudsak djupa stränderna på östra sidan. Därmed menar Länsstyrelsen att de modelleringar som gjorts, trots låg upplösning för naturvärden, räcker för att bedöma naturvårdsaspekter på de nya farledsavsnittens tillåtlighet. Underlagsrapporterna om vegetation, bottenfauna och fisk är av mer begränsat värde för bedömning av vilka naturvärden som kan beröras, eftersom deras metoder och frågeställningar inte är lämpade för att hitta och beskriva högre naturvärden.

Inventeringen av sjöfåglar och häckningsskär visar att flera goda häckningsmiljöer för sjöfåglar hamnar betydligt närmre de nya farledsavsnitten. I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms att påverkan på häckande fåglar på skären sannolikt blir relativt begränsad. Länsstyrelsen delar den bedömningen. Det är tänkbart att vissa små skär i anslutning till befintlig sträckning i motsvarande grad kan bli mer attraktiva för häckande sjöfåglar, men det är svårbedömt, bland annat med avseende på effekter av trafik med fritidsbåtar som fortsätter använda den befintliga farleden.

Buller

I bullerutredningen redovisas bullret som dygnsekvivalent nivå och maximal ljudnivå. Det är naturligt eftersom Sjöfartsverket valt att jämföra nivåerna med riktvärdena för trafikbuller. Riktvärden för fartygstrafik saknas. Man kan ifrågasätta hur relevant det är att ta fram dygnsekvivalenta nivåer för så få bullerhändelser som det är fråga om, cirka 0,4 per timme. Tillsammans med maximala ljudnivåer anser Länsstyrelsen att det ändå är ett tillräckligt bra sätt att redovisa bullret. Något som inte framgår av bullerutredningen är hur lång varaktighet varje bullerhändelse har, alltså hur länge man hör varje passage. Varaktigheten beror av hur mycket buller som respektive fartyg emitterar och av vinden. Utredningen visar ändå att det är goda marginaler i förhållande till valda riktvärden. Någon komplettering anser vi inte vara nödvändig.

Bullerutredningen har också särskilt studerat lågfrekvent buller, vilket vi anser är bra. De riktvärden som används är Folkhälsomyndighetens allmänna råd om

Datum
2018-12-18

Beteckning
343-36132-2018

buller inomhus. Något användbart alternativ finns inte. Det är inte helt klart om utredningen tagit fram dygnsekvivalenta nivåer för det lågfrekventa bullret, men Länsstyrelsen tolkar det dock så. Det innebär i så fall att bullret från de fåtal passager som sker fördelas ut över dygnets 24 timmar. För övrigt buller, mätt i dB(A), är skillnaden mellan ekvivalent nivå och maximalnivå ca 15 dB. Om skillnaden är lika stor för lågfrekvent buller ligger man ändå i nivå med riktvärdena. Det tersband där utredningen redovisar minst marginal har en marginal på 14 dB. Med tanke på att utredningen beräknat det lågfrekventa bullret 100 meter från farleden och att närmaste bostad ligger cirka 150 meter från farledsmitt visar ändå utredningen att riktvärdena innehålls.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att buller inte är ett sådant problem att projektet bör avstyras. Den valda lokaliseringen ger inte några oacceptabla störningar. Platser där farleden passerar nära bostäder och där högst ljudnivåer uppkommer, som t ex Skanssundet, är sådana där farleden inte planeras att flyttas.

Vatten

Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna förändringen av farledssträckningen sett ur ett vattenverksamhetsperspektiv inte verkar medföra några större negativa effekter i driftskedet. En utförlig utredning av erosionspåverkan från båttrafiken har utförts, där naturligt förekommande vågor jämförs med de som förväntas alstras av den planerade trafiken. De föreslagna sträckningarna ligger längre från stranden än nuvarande sträckning, och våghöjden avtar med avståndet.

De områden som är känsliga för erosion har bedömts som topografiskt skyddade eller att våghöjden är för liten för att medföra någon större påverkan. Alternativt att känsliga områden i stor utsträckning kommer längre från farleden med den föreslagna sträckningen, vilket får ses som positivt. Mellan Oaxen och Regarn har en hastighetssänkning till 9 knop föreslagits, för att minimera erosionspåverkan. Sådan begränsning provas av Länsstyrelsen i ett senare skede. I övrigt bedöms de aspekter som berör vattenverksamhet hanteras inom ramen för prövningen enligt 11 kap. miljöbalken.

Beslut om detta yttrande har fattats och godkänts digitalt av avdelningschef Patrik Åhnberg med handläggare Susann Jonsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också planchef Tatjana Joksimović deltagit.

From: Bern Erik <Erik.Bern@msb.se>
Sent: den 12 oktober 2018 15:38
To: Registratur, Sjövä(GSF)
Subject: MSB 2018-08389-1 - Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta)
Attachments: 2018-08389 Farledsavsnitt Landsorts Bredgrund - Södertälje.pdf

Hej!

Bifogat finns svar från MSB.

Med vänliga hälsningar

Erik Bern

Handläggare naturolyckor
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Enheten för brand- och olycksförebyggande arbete
651 81 KARLSTAD

Växel: 0771-240 240
Tel: 010-240 50 09
Mobil: 076-839 14 00
E-post: erik.bern@msb.se
www.msb.se

Från: sjofartsverket@sjofartsverket.se <sjofartsverket@sjofartsverket.se>

Skickat: den 15 augusti 2018 11:33

Ämne: Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta)

Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta)

Sjöfartsverket planerar att inrätta två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts Bredgrund – Södertälje (Igelsta). Inför regeringens tillåtlighetsprövning av inrättandet genomför Sjöfartsverket en beredningsremiss under hösten 2018 för att informera om ärendet samt inhämta synpunkter från myndigheter, organisationer och andra berörda. Ni bereds härmed möjlighet att inkomma med yttrande i ärendet. Som underlag finns Sjöfartsverkets utredning tillsammans med av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning.

Samtliga handlingar i ärendet finns tillgängliga på Sjöfartsverkets hemsida:

www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/landsortsfarleden/Beredningsremiss-Tillatlighetsprovning

Ert yttrande ska vara Sjöfartsverket tillhanda senast den 1 oktober 2018.

Yttrandet skickas med e-post till sjofartsverket@sjofartsverket.se, eller per brev till Sjöfartsverket, Östra Promenaden 7, 601 78 Norrköping.

Ange ärendenummer: 18-03034.

Av ert remissyttrande bör det utifrån de intressen ni bevakar framgå om ni tillstyrker att regeringen tillåter inrättande av de två nya farledsavsnitten i enlighet med av Sjöfartsverket presenterat förslag.

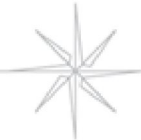
Med vänlig hälsning

Johan Wahlström
Projektledare
Infrastrukturenheten

Sjöfartsverket

601 78 Norrköping

 010-4785643



 Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut detta e-postmeddelande

Sjöfartsverket behandlar personuppgifter i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR) och Dataskyddslagen.

Läs mer på

<http://www.sjofartsverket.se/gdpr>



Myndigheten för
samhällsskydd och beredskap

Datum
2018-10-12

Diarienum
2018-08389
Er referens
18-03034

Avdelningen för utveckling av samhällsskydd
Enheten för brand- och olycksförebyggande arbete
Erik Bern
erik.bern@msb.se
010-240 50 09

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts Bredgrund - Södertälje

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) lämnar nedanstående synpunkter på beredningsremissen.

MSB är positiv till miljövänliga transporter till sjöss och vill särskilt prioritera frågor gällande sjösäkerheten i syfte att förebygga olyckor. Risken för olyckor ökar med utökade transportvolymerna och MSB utgår från att kommande nedläggning av Loudden kommer medföra ökade transporter av oljeprodukter till Södertälje. MSB ser därför ett behov av en samlad bild över hur sjötransporterna ska styras på lång sikt, t.ex. finns det inte redovisat några alternativa rutter och hamnar.

MSB är generellt positiv till att större fartyg kan trafikera farleden, med förhoppning om att trenden går mot färre och större fartyg. Färre fartyg minskar sannolikheten för de flesta typer av olyckor, medan större fartyg som regel inte innebär allvarigare konsekvenser än mindre fartyg vid olyckor¹⁾.

MSB noterar att oljeskyddsberedskap inte behandlas i underlaget. Det är en alltför allvarlig brist för att MSB ska kunna tillstyrka förslaget till nya farledsbågar.

Oljeutsläpp är svåra att hantera på grunt vatten och tiden för att förhindra att utsläpp i fjärden når land är minimal eftersom avstånden är korta. En olycka resulterar i princip i ett omedelbart påslag på land.

En storskalig olycka kan drabba ett stort geografiskt område. Sjöfartsverket bör därför komplettera riskanalysen med olycksscenarier som involverar de fartyg som ska trafikera farleden. Det saknas en analys av förutsättningarna att hantera ett oljeutsläpp samtidigt som det finns särskilt skyddsvärda stränder i området. Underlaget behöver kompletteras med en plan som beskriver hur de skyddsvärda stränderna ska prioriteras och skyddas vid ett oljeutsläpp.

Vidare saknas en analys av ökade kostnader för den beredskap som kommer att behövas för att möta den ökade riskbildningen, samt vem som kommer bära dessa kostnader. Materiella och personella resurser behöver finnas nära till hands för att hinna hantera utsläpp i området.

MSB bedömer att förmågan idag inte är tillräcklig för att möta riskbilden både till sjöss och på land. Personella och materiella förstärkningsresurser behöver finnas tillgängliga i Landsortsfarleden inom rimlig tid för att hinna hantera oljeutsläpp. Förmågan i strandnära och grunt vatten samt i mörker och isförhållanden är inte tillfredsställande idag²⁾.

MSB kan tillstyrka att regeringen tillåter inrättandet av de två nya farledsavsnitten, förutsatt att följande villkor uppfylls:

- 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.

I detta ärende har avdelningschefen Camilla Asp beslutat. Erik Bern har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschefen Patrik Perbeck och samordnaren Sonja Dobo deltagit.



Camilla Asp



Erik Bern

¹⁾ Riskbild för oljeolyckor till sjöss i Sverige - en kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna, Publ.nr MSB1002-maj 2016. 978-91-7383-664-7

²⁾ Sveriges strategi för oljeskadeskydd, Publ.nr MSB701-juni 2014. ISBN 978-91-7383-452-0.

From: Per Danielsson <per.danielsson@swedgeo.se>
Sent: den 1 oktober 2018 15:43
To: Registratur, SjöV(GSF)
Cc: SGI
Subject: 5.10.1-1808-0493 Beredningsremiss Landsortsfarleden SjöV
Attachments: 5.10.1-1808-0493 Landsortsfarleden beredningsremiss.pdf

SjöV ärendenummer: 18-03034
SGI Dnr: 5.10.1-1808-0493

Bifogat finns SGIs yttrande i rubricerat ärende: Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta), 2018-08-15, Sjöfartsverket.

Hälsningar,
Per

Per Danielsson (Nationell samordnare stranderosion, Civ. Ing)
Statens geotekniska institut
Avd Klimatanpassning

Hugo Grauers gata 5 B
412 96 GÖTEBORG
Telefon: +46 31 7496582
Mobil: +46 709730124

SGI - På säker grund för hållbar utveckling

www.swedgeo.se | [Twitter](#) | [Linkedin](#)



Datum
2018-10-01

Diarie nr
5.10.1-1808-0493

Ert datum
2018-08-15

Er beteckning
18-03034

Vår referens
P. Danielsson

Sjöfartsverket
Östra Promenaden 7
601 78 Norrköping
Epost: sjofartsverket@sjofartsverket.se

Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta).

Yttrande över Landsortsfarleden

Statens geotekniska institut (SGI) har från Sjöfartsverket erhållit rubricerat ärende med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

SGIs yttrande omfattar följande underlag:

- 1 Inrättande av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund Södertälje (Igelsta); underlag för beredningsremiss inför regeringens tillåtlighetsprövning av inrättande av allmän farled, Sjöfartsverket 2018-08-15
- 2 Åtgärdsvalsstudie Södertälje hamn – Landsort, Södertälje, Botkyrka, Nynäshamns och Trosa kommuner, Stockholms län och Södermanlands län, Trafikverket, Rapport 2015-02-20.
- 3 Projekt Landsortsfarleden, MKB för inrättande av ny farled för avsnitten Fifång-Regarn och Oaxen-Skanssundet, Ramböll 2018-07-06.
- 4 Farledsprojekt Landsort-Södertälje, Beräkning av potentiell påverkan från propellerströmmar och fartygsinducerade vågor i en framtida Landsortsfarled, DHI 2018-02-27

SGI:s synpunkter

Fartygsgenererad erosion förekommer längs farleden idag, där det finns erosionskänsliga jordarter. Minskad erosion finns med i Mål 3 i Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie från 2015-02-20.

SGI anser att erosionsproblematiken hanterats och belysts på ett bra och överskådligt sätt i de underlag som vi granskat. SGI har dock följande kommentarer.

I dokumentet "Underlag för beredningsremiss" (Sjöfartsverket 2018), nämns att erosion har påvisats främst vid öarna Regarn, Oaxen och Mörkö, samt vid Brandalsund. SGI vill påpeka att erosionskänsliga jordar även finns vid Skanssundet, samt på västra sidan av farleden mellan Brandalsund och Fläsklösa, vilket delvis också lyfts fram i DHIs rapport från 2018-02-27.

Statens geotekniska institut

Huvudkontor:
Olaus Magnus väg 35
581 93 LINKÖPING
Tel: 013-201800

Göteborg:
Hugo grauers gata 5B
412 96 GÖTEBORG
Tel: 08-578 455 00

Stockholm
Kornhamnstorg 61, 1 tr
111 27 STOCKHOLM
Tel: 08-578 455 00

Malmö
Adelgatan 19
211 22 Malmö
040-35 67 70

Org nr: 202100-0712
Bankgiro: 5211-0053



Datum
2018-10-01

Diarie nr
5.10.1-1808-0493

SGI noterar att behovet av erosionsskydd kommer utredas i det fortsatta arbetet. SGI vill lyfta fram att naturanpassade erosionsskydd bör användas i första hand då erosionskänsliga stränder skall skyddas.

SGI har inga ytterligare synpunkter på Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta).

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Stranderosion

Per Danielsson

Statens geotekniska institut

Huvudkontor:
Olaus Magnus väg 35
581 93 LINKÖPING
Tel: 013-201800

Göteborg:
Hugo grauers gata 5B
412 96 GÖTEBORG
Tel: 08-578 455 00

Stockholm
Kornhamnstorg 61, 1 tr
111 27 STOCKHOLM
Tel: 08-578 455 00

Malmö
Adelgatan 19
211 22 Malmö
040-35 67 70

Org nr: 202100-0712
Bankgiro: 5211-0053

From: Johan Nyberg <johan.nyberg@sgu.se>
Sent: den 2 oktober 2018 15:53
To: Registratur, Sjövä(GSF)
Cc: SGU Diariet
Subject: Ärendenummer: 18-03034 farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje
Attachments: SGUyttrande_ 33-17832-018.pdf

Hej,

Se bifogat SGUs yttrande i rubricerat ärende med SGU dnr: 33-1783/2018 och Sjöfartsverkets ärendenummer: 18-03034.

Mvh,
Johan

Johan Nyberg, statsgeolog (PhD, Maringeologi)
Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Geological Survey of Sweden
Box 670
751 28 Uppsala
018-179194
Johan.nyberg@sgu.se
www.sgu.se

Handläggare
Johan Nyberg

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta)

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 2018-08-15 tagit emot ovanstående ärende för yttrande. Med anledning av detta vill SGU framföra följande.

SGU anser att det är mycket viktigt att de bottenområden som kommer att påverkas, t.ex. genom muddring, av den planerade farledsverksamheten undersöks detaljerat med avseende på bottenmaterial, sedimentdynamik och, där havsbotten utgörs av unga finsediment, miljökemisk status, både i de områden som ska muddras och de områden som planeras användas för mudderdumpning. Inom de områden som ska muddras bör lagerföljden av sediment ned till muddringsdjupet fastställas. Undersökningar, enligt ovan, av områden som ska muddras bör anpassas så att de, förutom ger den geotekniska information som krävs för att styra muddringsverksamheten, även tar fram en sådan information som gör det möjligt att mer exakt förutse sammansättningen av de muddermassor som produceras. Sådan information bör användas och ligga till grund för beslut om hur och var massorna ska omhändertas.

Den maringeologiska kartan, miljöbelastningsdata samt sedimentbeskrivningar från prover tagna i området kan hämtas via kartvisarna Maringeologi, Maringeologi metaller och näringsämnen, Maringeologi organiska miljögifter samt Miljöövervakning, havs och sjösediment under länken: <http://apps.sgu.se/kartvisare/>.

Beskrivningar och maringeologiska samt profilkartor i området, Bergh, G. & Cato, I. & Kjellin, B. & Klingberg, F., 2005: Maringeologiska kartan 9I Landsort – Nynäshamn K3. Sveriges geologiska undersökning K 3:2, samt Bergh, G., Cato, I., Kjellin, B. & Klingberg, F., 2009: Maringeologiska kartan Mälaren, ytsedimentfördelning. Sveriges geologiska undersökning K 223:1, kan hämtas på: <http://apps.sgu.se/geolagret/>.



Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Lovisa Zillén Snowball

I handläggningen av ärendet har statsgeolog Johan Nyberg deltagit som även varit föredragande.



Lovisa Zillén Snowball



Johan Nyberg

From: remisser <remisser@smhi.se>
Sent: den 27 september 2018 08:52
To: Registratur, Sjöväg (GSF)
Cc: Registratur
Subject: Remissvar er referens 18-03034
Attachments: 20180927084553539.pdf

Sjöfartsverket
Johan Wahlström
601 78 Norrköping

Datum: 2018-09-26
Vår referens: 2018/1634/10.1
Er referens: 18-03034

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta)

Sammanfattande bedömning

SMHI har tagit del av underlaget för kommande vattenverksamhet, och har följande synpunkter i tillägg till de som lämnats i tidigare remissvar 2016-10-26.

SMHI har förståelse för behovet av att öka kapaciteten och tillgängligheten i farleden mellan Landsort och Södertälje, och tillstyrker därför att regeringen tillåter inrättande av de två nya farledsavsnitten i enlighet med av Sjöfartsverket presenterat förslag.

SMHI välkomnar föresatsen att vid framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamhet lägga stor vikt vid åtgärder för att minimera följderna av de planerade anläggningsarbetena. Myndigheten vill betona vikten av att vattenverksamhet, och då särskilt muddring, inom och i nära anslutning till naturskyddsområden genomförs så att påverkan på miljön blir av försumbar omfattning.

SMHI är nationell datavärd för oceanografiska och marinbiologiska data, och ser därmed fram emot att få ta del av resultat från eventuella mätningar och undersökningar som utförs i samband med projekt Landsortsfarleden, och som faller inom dessa ämnesområden.

SMHI noterar att det i avsnitt 3 i den aktuella samrådsredogörelsen anges att projektet möjliggör större och därmed färre fartygspassager i Landsortsfarleden. I avsnitt 5.4 nämns dock att antalet fartyg som trafikerar farleden år 2040 beräknas vara 1700 jämfört med 1500 idag. Den nya dragningen av farleden i Himmerfjärden kan då i högre grad än nuvarande sträckning genom buller påverka de i Nynäshamns kommuns översiktsplan utsedda tysta områdena öster om Himmerfjärden.

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

601 76 Norrköping Besök Folkborgsvägen 17 Tel 011-495 80 00 Fax 011-495 80 01

SMHI
Anton Tamms väg 1, 4 tr
194 34 Upplands Väsby

SMHI
Sven Källfelts Gata 15
426 71 Västra Frölunda

SMHI
Hans Michelsensgatan 9
211 20 Malmö

SMHI
Universitetsallén 32
851 71 Sundsvall

Komplettering

I SMHIs föregående remissvar föll olyckligtvis siffran för lägsta observerade vattenstånd vid Landsort bort. Det är 70 cm under medelvattenstånd, och inträffade i mars 1972.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som handlagts av Jörgen Öberg och Sofia Carlsson.

För SMHI



Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Samhälle och Säkerhet

From: Göran Ekberg <goran.ekberg@maritima.se>
Sent: den 27 september 2018 09:16
To: Registratur, Sjövärd (GSF)
Subject: Ärendenummer 18-03034
Attachments: Landsort org.pdf

Bifogat är Statens maritima museers yttrande avseende två nya farledsavsnitt Landsorts bredgrund-Södertälje. Ärendenummer 18-03034.

Vänliga hälsningar
Göran Ekberg

Göran Ekberg
Intendent Arkeologienheten / Curator, Archaeology Unit

STATENS MARITIMA MUSEER / SWEDISH NATIONAL MARITIME MUSEUMS
Marinmuseum - Sjöhistoriska museet - Vasamuseet - Järnvägmuseet

P.O. Box 27131 | SE-102 52 Stockholm
Tel: +46 (0)8 519 549 34 | Mob: +46 (0)733 40 03 60

www.maritima.se

Vi är miljöcertifierade enligt ISO 14001.
We are environmentally certified according to ISO 14001.

Kulturarvsenheten
Göran Ekberg
08-519 549 34

REMISSVAR

Datum/Date	2018-09-25
Vår beteckn/Our reg No.	5.3.1-2018-978
Vår ref/Our ref	Göran Ekberg
Ert datum/Your date	2018-05-15
Er beteckn/Your reg No.	18-03034
Er ref/Your ref	Johan Wahlström

Sjöfartsverket
Infrastrukturenheten
601 78 Norrköping

Beredningsremiss inför tillåtighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511, Landsorts bredgrund – Södertälje, Stockholms och Södermanlands län

Sammanfattning

Statens maritima museer (SMM) anser att de områden som berörs av det planerade arbetet bör omfattas av en marinarkeologisk utredning för att utesluta att fornlämningar påverkas.

Ärendet

Sjöfartsverket har planer på att inrätta två nya farledsavsnitt i Landsortsfarleden (farled 511) från Landsorts bredgrund till Södertälje (Igelsta). Åtgärden är en första del av Projekt Landsortsleden som syftar till att förbättra säkerheten i farleden mellan Landsort och Södertälje samt att möjliggöra en anpassning för framtida fartygstrafik genom ökad kapacitet och tillgänglighet. I miljökonsekvensbeskrivningen noteras i kapitel 8.10.3.3 att en marinarkeologisk undersökning skall genomföras och att det för närvarande genomförs en förstudie.

Statens maritima museer har av Sjöfartsverket och Trafikverket, genom Ramböll, getts möjligheten att yttra sig avseende ovanstående ärende.

Synpunkter

Det har inte genomförts någon systematisk inventering av fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar inom de vattenområden som berörs av det planerade arbetsföretaget. Det kan därför inte uteslutas att fornlämningar kan förekomma i de aktuella vattenområdena.

Kulturarvsenheten
Göran Ekberg
08-519 549 34

REMISSSVAR

Datum/Date	2018-09-25
Vår beteckn/Our reg No.	5.3.1-2018-978
Vår ref/Our ref	Göran Ekberg
Ert datum/Your date	2018-05-15
Er beteckn/Your reg No.	18-03034
Er ref/Your ref	Johan Wahlström

SMM anser därför att de vattenområden som omfattas av det planerade arbetet bör undersökas arkeologiskt. Omfattningen av en sådan undersökning beslutas av länsstyrelsen.

Beslut om Statens maritima museers yttrande i detta ärende har fattats av enhetschef Fredrik Svanberg efter föredragning av intendent Göran Ekberg.


Fredrik Svanberg
Enhetschef


Göran Ekberg
Intendent

Kopia till: Enheten för kulturmiljövård i Länsstyrelsen i Stockholms län och
Södermanlands län

From: Susanne Skärlund <susanne.skarlund@sll.se>
Sent: den 9 oktober 2018 16:48
To: Registratur, Sjö(GSF)
Cc: TRF Funk Registrator; Sonny Österman; Johanna Skur
Subject: Ärendenummer: 18-03034
Attachments: SLLTillväxt-och regionplanenämnden yttrande tillåtlighetsprov
Landsort.pdf

Categories: Diarieföras

Översänder här Stockholms läns landstings yttrande över beredningsremiss inför tillåtlighetsprovning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund och Södertälje (Igelsta).

Vänliga hälsningar

Susanne Skärlund

Regionplanerare

Direkt: 08-123 144 21

sms: 070-002 88 06

E-post: susanne.skarlund@sll.se

Stockholms läns landsting

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Box 22550, 104 22 Stockholm

Norra stationsgatan 69

Telefon: 08-123 100 00

www.rufs.se

www.sll.se

YTTRANDE ENLIGT DELEGATION
2018-10-05

TRN 2018-0114

sjofartsverket@sjofartsverket.se
Ärendenummer: 18-03034

Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta).

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över inrättande av farled mellan Landsort och Södertälje. Remisstiden är till den 1 oktober 2018. Landstinget har beviljats förlängd remisstid till 15 oktober 2018.

Stockholms läns landsting yttrar sig över remissen i egenskap av regionplaneorgan för Stockholms län, som ansvarig för kollektivtrafiken i länet och för landstingets övergripande trafikpolitik. Ärendet har beretts i samråd med landstingets trafikförvaltning som inte avger eget yttrande. Landstingets yttrande har skett med utgångspunkt från Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Landstinget konstaterar att den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ligger till grund för den nu aktuella remissen har tagit hänsyn till landstingets tidigare synpunkter om att den regionala planeringen och den regionala utvecklingsplanen ska ligga till grund för MKB.

År 2050 beräknas Stockholmregionens invånarantal vara 3,4 miljoner, en ökning på nära 50 procent i jämförelse med dagens 2,3 miljoner. Den snabba befolkningstillväxten är positiv för regionen, samtidigt som den för med sig stora utmaningar. RUFS 2050 pekar ut riktningen för regionen med syfte att säkerställa att rätt saker initieras i närtid för att långsiktiga mål och största regionala nytta ska uppnås till 2050.

Stockholmsregionen är idag den största konsumentmarknaden i landet. Befolkningsökningen i regionen kommer att medföra ett ökat behov av godstransporter. I en växande region behöver transportsystemet utvecklas så resurseffektivt som möjligt för att hantera ökade flöden.

Regionen behöver enligt RUFS 2050 både *skapa en hållbar och effektiv struktur för godstransporter* och *behålla och skapa nya anläggningar för*

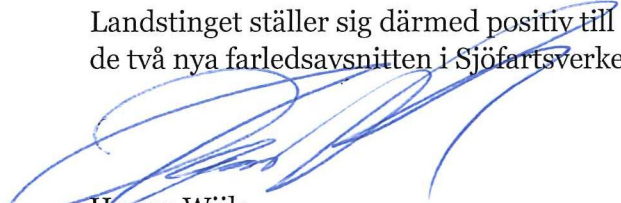
varuhantering. Att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem i Sverige och i Stockholmsregionen är avgörande för regionens utveckling.

Landstinget anser att det är betydelsefullt att säkerheten och framkomligheten i farlederna genom Södertälje kanal och Mälaren förbättras så att hamnarna i Södertälje och runt Mälaren kan ta emot längre och bredare fartyg.

Landsortsfarleden och Södertälje hamn ingår i det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T som redovisas i plankartan för RUF2050. Det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T, är särskilt viktiga länkar och noder för flöden av personer och gods i Europa. För sjöfarten finns TEN-T-konceptet "Motorvägar till sjöss" som syftar till att införa nya intermodala och maritimbaserade logistikkedjor i Europa.

Den nya farleden påverkar inte landstingets skärgårdstrafik.

Landstinget ställer sig därmed positivt till remissförslaget om inrättande av de två nya farledsavsnitten i Sjöfartsverkets presenterade förslag.


Hanna Wiik
Förvaltningschef
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen


Susanne Skärlund
Regionplanerare

From: Jakob Walve <jakob.walve@su.se>
Sent: den 28 september 2018 10:12
To: Registratur, Sjö(GSF)
Cc: Carl Rolff; Tina Elfving; Ove Eriksson; Sandra Åberg; Elisabeth Johansson
Subject: yttrande Landsortsfarleden, ärendenummer 18-03034.
Attachments: Sjfv remiss_SU_20180928.pdf

Hej!

Översänder härmed yttrande från Stockholms universitet (DEEP och Östersjöcentrum) angående Landsortsfarleden, ärendenummer 18-03034.

Mvh

Jakob Walve

Jakob Walve

PhD, Marine Ecology Researcher and Laboratory Manager

Department of Ecology, Environment and Plant Sciences (DEEP)

Stockholm University

Svante Arrhenius väg 20A

106 91 Stockholm

Phone: 073-270 29 63

E-mail: Jakob.Walve@su.se

Web: [Jakob Walve DEEP](#)

Follow DEEP on [Twitter](#), [Instagram](#) and [Facebook](#)

Check out [DEEPs home page](#)

2018-09-28

Synpunkter på Sjöfartverkets MKB och underlagsrapporter till tillåtlighetsprövning för: 'Landsortsfarleden – Inrättandet av en ny farled' (ärendenummer 18-03034)

Diariennr DEEP: SU-473-1.1.3-0048-18

Diariennr SUÖC: SU 484-1.1.2-0035-18

Institutionen för ekologi, miljö och botanik och Stockholms universitets Östersjöcentrum (båda Stockholms universitet) har tidigare (2016-10-31) givit synpunkter på samrådsunderlag kring Landsortsleden (2016-09-15). Dokumentet ingår i den tidigare samrådsredogörelsen (bilaga 16. Underlagsrapport K - Samrådsredogörelse_2017-06-22.pdf).

Eftersom det här aktuella samrådet enbart avser inrättandet och driften av farleden har vi försökt att avgränsa synpunkterna i detta svar från de synpunkter som gäller själva vattenverksamheten. Den senare är dock naturligtvis också av största vikt för forskningen i området och kommer att behandlas i kommentarer till det kommande samrådet kring tillståndsansökan för vattenverksamhet. Viss överlappning är dock omöjlig att undvika.

Sammanfattande synpunkter i punktform

- Utökad trafik med stora fartyg och fördjupade trösklar kommer sannolikt att påverka strömningsförhållanden och därmed förändra transporten av de lokala reningsverksutsläppen, vilket har betydelse för den pågående vetenskapliga utvärderingen av hur förändrad kväve- och fosforbelastning påverkar kustområdet.
- 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.
- Genom mätningar och modelleringar måste en detaljerad studie visa hur strömningsmönster kan komma att förändras och hur detta kan påverka näringsomsättningen i recipienten.
- Med erfarenhet av problemen i Furusundsleden och Stockholms skärgård måste potentiella erosionsproblem som kan uppstå bedömas genom faktiska vågmätningar och fältidentifikation av erosionskänsliga avsnitt.
- Den modell som använts för att generera naturliga vågor har helt orealistiskt stora våghöjder för området. Eftersom potentiell påverkan av fartygsvågor jämförs med dessa blir erosionsbedömningen missvisande.
- 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.
- Ett klart förslag om lämpliga hastighetsbegränsningar för att minimera påverkan på erosion och störning av sjöfågel saknas.
- 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.

- 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 tomträtten.

Bakgrund – långsiktig ekologisk forskning i området

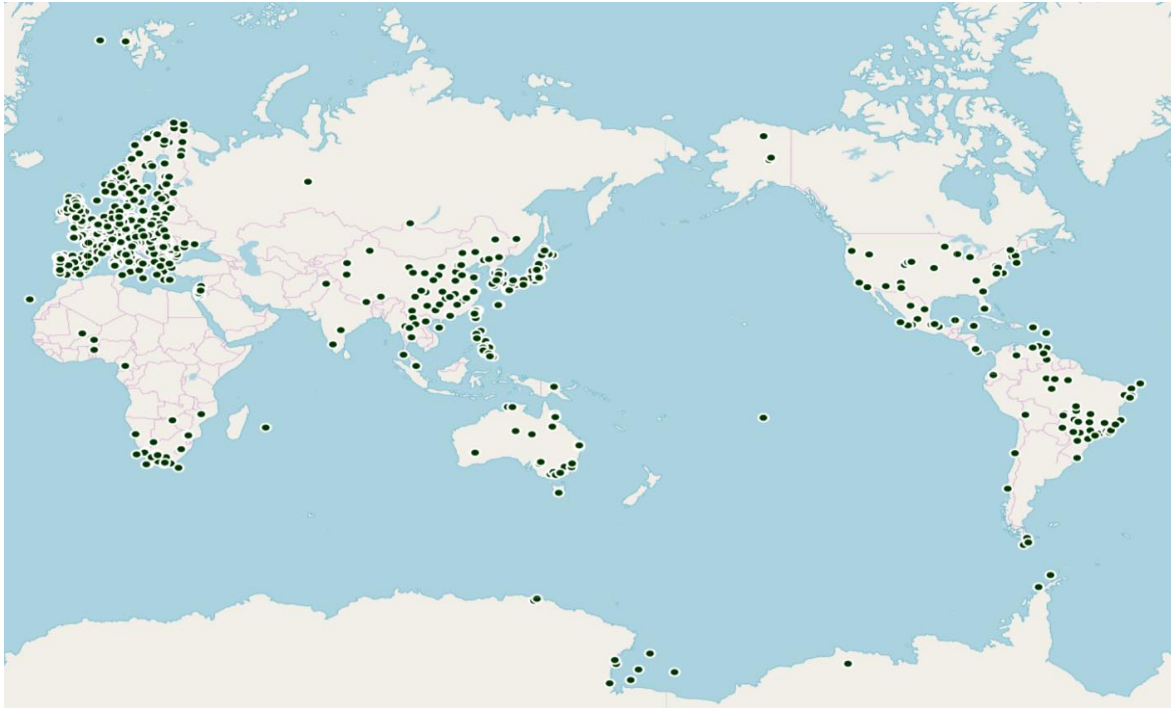
Vattenområdet som omger hela Landsortsleden har sedan 1960-talet varit ett detaljstuderat forskningsområden som idag har världsunika tidsserier av marina tillståndsvARIABLE. Ett omfattande forskningsmaterial i närliggande referensområden har också tillkommit genom snart 60 års forskning vid Stockholms universitets fältstation Askölaboratoriet. Stockholms universitet har också på uppdrag av SYVAB (Sydvästra Storstockholms VA-verks aktiebolag) utfört marinekologisk forskning och recipientkontroll i området från Södertälje till en linje mellan Askön-Ören i söder. Dessutom bedriver Stockholms universitet, på uppdrag av först Naturvårdsverket och därefter Havs- och Vattenmyndigheten, nationell miljöövervakning i området från Hållsviken till Landsortsdjupet sedan mitten av 1970-talet. Undersökningarna har periodvis kompletterats med forskning finansierad av Naturvårdsverket, MISTRA, FORMAS och EU.

Mätningarna i området från Södertälje till Svärdsfjärden började redan vid mitten av 1960-talet för att bedöma effekterna av att Södertäljes mycket dåliga reningsverk lades ner och att avloppsvattnet istället skulle föras till det planerade Himmerfjärdsverket tillsammans med avloppsvatten från södra Storstockholm. Himmerfjärdsverket stod klart 1974. Året efter påbörjades omfattande utökade mätningar för att dels bedöma miljöeffekterna i Himmerfjärdsområdet, dels för att klargöra hur reningen bäst kan anpassas till förhållandena i recipienten. Frågan är mycket komplex och pågående långsiktiga forskningsaktiviteter syftar till att minimera miljöpåverkan. Möjligheten att jämföra de långa tidsserierna från både referensområden och den påverkade recipienten ger unika möjligheter att bedöma effekterna av långsiktig mänsklig påverkan av Östersjöns redan ansträngda miljötillstånd.

Himmerfjärdsverket står nu inför en modernisering och omfattande ombyggnad, och det är av central betydelse att de mätningar och utvärderingar av vattenkvalitet kopplade till utsläpp av kväve och fosfor som i mer än fem decennier pågått i Himmerfjärden kan fortgå utan störningar. Det är dels betydelsefullt för att effekter av eventuella problem under tiden för reningsverkets ombyggnad (enligt plan 2017-2024) ska kunna följas i recipienten, men framförallt för att få värdefull information om hur ekosystemet reagerar på de minskade utsläppen som följer av ombyggnaden. Data från den nationella miljöövervakningen i Yttre Hållsfjärden (väster om Askö) och i Landsortsdjupet används som referens till mätningarna i Himmerfjärdsområdet. Mätningarna omfattar intensiva provtagningar i fria vattenmassan, regelbunden provtagning av bottenfauna på sedimentbottnar djupare än ca 5 meter, oregelbunden provtagning på grunda hårda bottnar och provfiskeri med översiktsnät. Tillsammans med referensområdet är Himmerfjärdsområdet det mest väl undersökta området längs Sveriges kust och är även i ett internationellt perspektiv mycket väl undersökt.

Hela undersökningsområdet är en delmängd av det område som avsatts som LTER-område (Long Term Ecological Research) som sträcker sig från Södertälje till Landsortsdjupet (<http://www.su.se/ostersjocentrum/ask%C3%B6laboratoriet/lter-sweden>, <https://deims.org/c47d3056-6778-40d8-936f-a508eff015be>). Området är en del av LTER-Sweden, med finansiering från Naturvårdsverket och SLU, som är ett nätverk för svenska forskningsstationer och områden där det bedrivs långsiktig miljöövervakning och ekologisk forskning. LTER-Sweden ingår i den pan-Europeiska organisationen LTER-Europe som i sin tur ingår i det globala nätverket International LTER (<http://www.lter-europe.net/lter-europe>).

LTER-områden i många typer av ekosystem har avsatts i hela världen för att bidra till förståelsen av långsiktiga ekologiska förändringar såsom klimatförändring och mänsklig påverkan av ekologiska system. I det här aktuella LTER-området finns internationellt sett unikt långa tidsserier som är av yttersta vikt för att öka förståelsen av viktiga miljöfrågor i Egentliga Östersjöns kust- och utsjöområde, särskilt avgörande är frågor om effekter av eutrofiering och klimatpåverkan på alla delekosystem. Det är därför av största vikt att inga långvariga ingående mätstationer förstörs eller påverkas och att områdets ekologiska tillstånd inte påverkas.



Figur 1. Internationella LTER-områden (<https://deims.org/map/>)

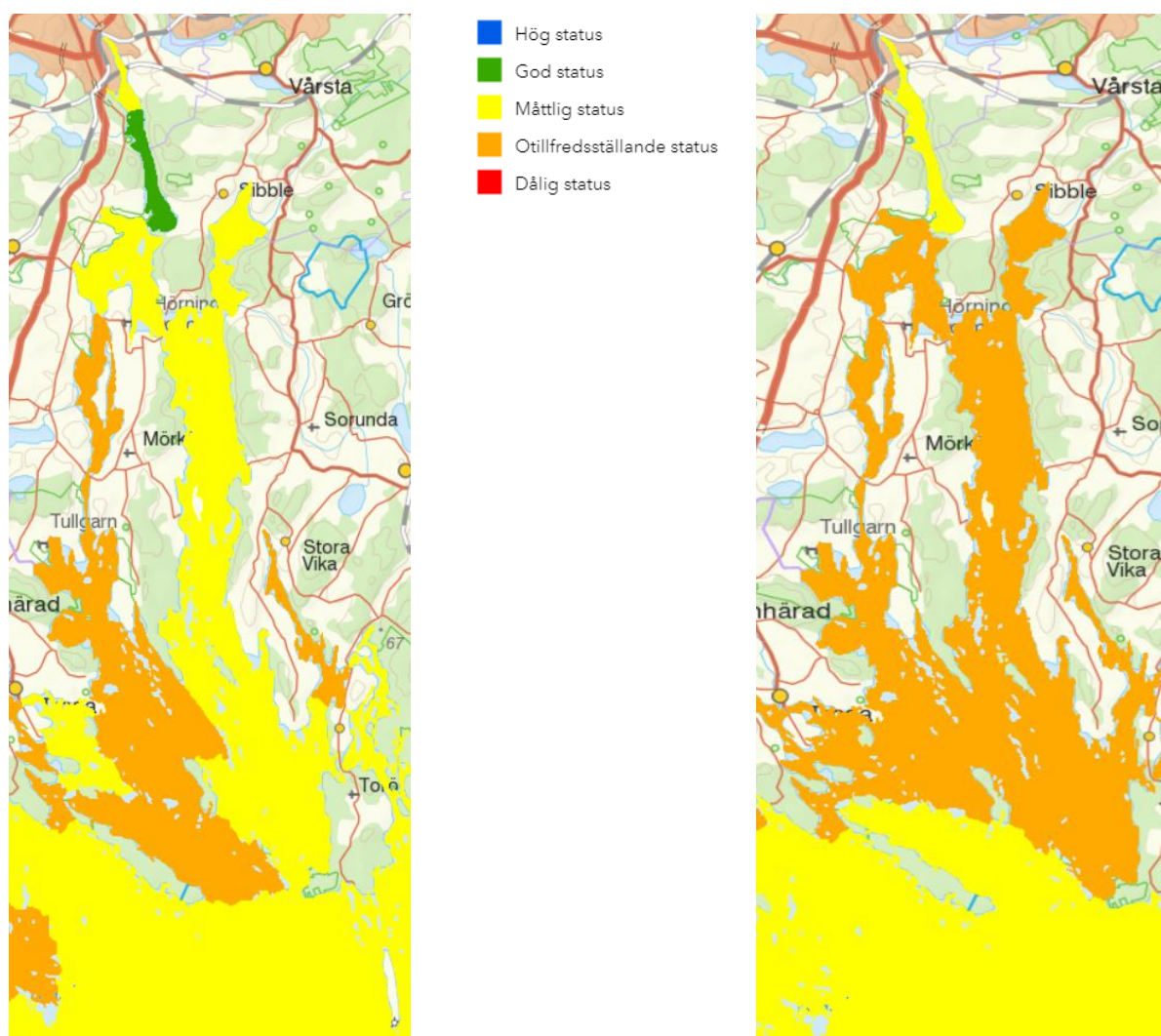
De eventuella effekter som kan bli resultatet av ingrepp som muddring av sund och dumpning av muddermassor samt inrättande av en ny farled och åtföljande ökad trafik med större och mer djupgående fartyg måste därför utredas noga. Om effekten blir förändrat vattenutbyte och vattenomblandning riskerar detta att påverka inte bara utvärdering av hur kväve- och fosforutsläppen från Himmerfjärdsverket påverkar recipienten utan även områdets ekologiska status. Beroende på lokalisering av dumpning av muddermassor kommer tidsserier av mätningar av särskilt bottenfauna men också vattenkemi i djupprofiler riskera att påverkas på mycket lång sikt.

Vattenomsättning och cirkulation

En betydande osäkerhet som diskuterades i vårt tidigare samrådssvar (se ovan) är att det förändrade djupet vid trösklarna kan komma att påverka vattencirkulationen i området på ett betydande sätt. Detta hör huvudsakligen till själva vattenverksamheten men har också beröringspunkter med den ökade storleken och djupgåendet hos de fartyg som den nya farleden dimensioneras för och med den muddring som görs inom ramen för inrättandet av ny farled.

Området mottar en betydande mängd avloppsvatten från Himmerfjärdens reningsverk, men är också utsatt för en betydande import av fosfat från utsjön genom så kallad uppvällning. På grund av den omfattande syrebristen i Östersjöns djupvatten är fosfathalterna i djupvattnet ofta mycket höga. När ytvattnet genom kraftig vinddriven transport förs ut mot öppet hav ersätts det av inströmmande djupvatten som väller upp när det tvingas till ytan av bottenkonturen. Detta är ett mycket vanligt

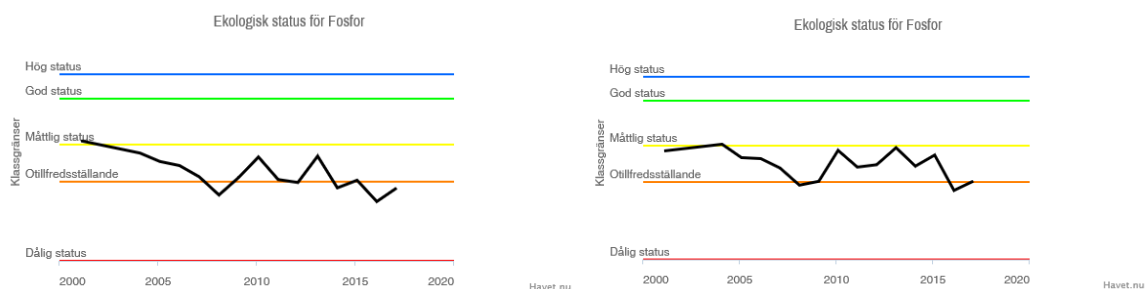
fenomen längs Södermanlandskusten. Detta uppvällande djupvatten är mycket fosfatrikt. Fosfat stimulerar blomningar av kvävefixerande cyanobakterier (ofta oriktigt kallade blågröna alger). Tidigare försök med varierande utsläpp av kväve och fosfor från reningsverket har tydligt visat att cyanobakterieförekomsten ökar vid en ökad tillgång på fosfor i relation till kväve. Ett minskat tröskeldjup kommer sannolikt att medföra att större volymer djupvatten tränger in till de inre delarna av området och därigenom ökas också fosfortransporten. Detta kan leda till att områdets status försämras genom ökade fosfat-, totalfosfor- och klorofyllvärden. Flera av dessa vattenförekomster har i Vattendirektivets terminologi måttlig till otillfredsställande status för klorofyll och näringsämnen (Fig 2) liksom för samlad ekologisk status. Flera av vattenförekomsterna ligger också nära gränsen till en lägre statusklass (Fig 3).



Figur 2. Status enligt gällande klassificering i Vattendirektivet 2010-2016, vänster Växtplankton (klorofyll), höger näringsämnen. VISS (VattenInformationsSystem Sverige) <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

Den så kallade "Weserdomen" i EU-domstolen innebär att tillståndet enligt lag inte får försämrats till en lägre statusklass i **någon** av Vattendirektivets kvalitetsfaktor (ex. klorofyll, totalfosfor, fosfat, totalkväve etc.) <https://www.havochvatten.se/hav/uppdrag--kontakt/publikationer/publikationer/2016-11-23-foljder-av-weserdomen-i-svensk->

rattstillampning.html. En ökad intrasport av fosfat medför betydande risker för ett sådant överskridande av normer. Även de större och mer djupgående fartygens propellervirvlar och vattenförflyttning kan komma att påverka den temperaturstratifiering som under sommartid skiljer det näringsfattiga ytvattnet från det näringsrikare djupvattnet i själva farledsområdet. När näringsrikt djupvatten når det fotosyntetiskt aktiva ytskiktet kan det resultera i ökad produktion av både växtplankton och cyanobakterier beroende på näringsbalansen. Härigenom kan också den ekologiska statusen för klorofyll komma att försämrast. En ökat vattenutbyte leder samtidigt till att de lokala kväveutsläppen späds ut. Den sammantagna effekten av förändrad vattenomsättning är därför inte uppenbar.



Figur 3. Trend för fosforstatus vid provpunkt H4, i Himmerfjärden strax nordost om Oaxen (graf till vänster), samt vid provpunkt H6 i Näslandsfjärden, strax norr om Skansundet (graf till höger). Figur från svealandskusten.se (data juli-aug). Fosforstatusen är i genomsnitt otillfredsställande men fosforhalterna har haft en tendens att öka och därmed riskerar statusen att sänkas till dålig status. Liknande förhållanden råder i fler av de vattenförekomster som ingår i farledens sträckning vilket framgår av Himmerfjärdens recipientkontrollprogram och Svealands Kustvattenvårdsförbunds provtagningsprogram i området (<https://www.havet.nu/svealandskusten/?d=3363>).

Även relativt måttliga muddringsmängder sett till hela utredningsområdets yta kan potentiellt ha stor påverkan på vattenomsättningen och rekryteringsdjupet för det djupvatten som kan nå in i området om muddringen fördjupar sund som är kritiska för vattenomsättningen i området. Även fartygens påverkan på temperaturskiktningen och därmed uppblandning av bottenvatten i olika delar av recipienten kan inte heller anses försumbar utan vidare utredning. Ändrade strömningsförhållanden kan påverka både ekologisk status och den vetenskapliga utvärderingen av effekten av förändrad tillförsel av näring från Himmerfjärdverket. Det är därför av yttersta vikt att det görs mätningar och modelleringar för att detaljerat beskriva hur strömningsförhållanden förändras och effekten av detta på upptransport av fosfor och kväve till ytvattnet samt ytvattnets kväve- och fosforhalter.

I vårt tidigare samrådssvar framförde vi tydligt behovet av en grundlig utredning av de fysikaliska och biologiska konsekvenserna av förändrade vattencirkulationsmönster. Vi kan inte finna någon antydning om sådan utredning i underlaget för tillåtlighetsprövningen. Med tanke på de angivna tidsaspekterna för den planerade vattenverksamheten och komplexiteten i en sådan utredning är det förvånande att en utredning ännu inte förefaller ha genomförts eller påbörjats.

Erosion

Frågan om förändrad erosion längs farleden är inte fullgott utredd i underlagsmaterialet. Landsortsleden går från Fifång cirka 40 km genom en smal vattenväg med erosionskänsliga strandavsnitt på många ställen. I huvudsak förefaller erosionskänsliga områden ha identifierats enbart med hjälp av geologisk karta. Erosionsbenägenhet har sedan bedömts med hjälp av modeller för fartygsvågor samt avstånd till land och jämförts med vågverkan av modellgenererade naturliga vågor i området. Denna teoretiska

metod är inte tillfredsställande. Med erfarenhet av de omfattande erosionsskadorna i Furusundsleden i Stockholm, och andra tätt trafikerade leder i Stockholms skärgård, bör detta utredas genom en fältidentifikation och geologisk bedömning av potentiellt erosionsbenägna områden samt verkliga våghöjdmätningar på det sätt som gjorts i Stockholm med medverkan av bl.a. Sjöfartsverket (Granath 2004, 2013, 2015).

Både i underlagsrapporten och MKBn jämförs fartygsvågornas potentiella eroderande verkan med vad som anges som modellerade naturliga vindgenererade vågor. I MKBns sammanfattning av erosionsproblematiken (kap 8.1.1.) sägs att: *"De nya farledsavsnitten har redan idag ett vågklimat som ger upphov till vågor av samma storleksordning och större än svallet från fartyg"*. Likaså sägs exempelvis i dokumentet "11. Underlagsrapport F - Vågor och svall_180227.pdf" under kap 1.3.3: *"Om fartygen framförs med denna hastighet bedöms därför effekten från svallet att vara försumbar jämfört med de naturliga vindvågorna"*. Resonemanget återkommer i kap 5.4 av samma dokument.

Den vågmodell som används visar emellertid **inte alls** realistiska resultat för området. I Figur 4.2 i ovan nämnda dokument visas en karta med en maxvåghöjd av upp till och över 4 meter i södra Svärdsfjärden. Vågorna sägs ha genererats med vinddata för 2015. Vågor av den magnituden är helt orealistiska för området. De östra stränderna har ett stort antal bryggor, förtöjda båtar och strandnära byggnader vilka samtliga skulle varit omöjliga att bibehålla om fyrametervågor kunde uppstå. Det framgår också av figur 4-3 att våghöjden i samma område under 30% av tiden skulle överskrida 0,7 meter. Likaså detta är fullständigt orealistiskt.

Genom att risken för erosion bedöms i relation till dessa orealistiskt antagna naturliga vågor saknar stora delar av erosionsskadeanalysen trovärdighet. Med erfarenhet från Furusundsledens allvarliga erosionsproblem bör en betydligt grundligare analys genomföras. I denna bör ingå en korrekt vågmodellering kombinerat med fältverifiering av våghöjd med vågboj vid kraftig vind i relevanta riktningar. Här bör också ingå en grundlig fältinventering av erosionsskadebenägna strandsträckor och pågående erosion. Dessa bör riskbedömas både utgående från material, strandens lutning ovan och under vatten i kombination med en korrekt skattning av naturlig vågverkan och bedömd svallvåghöjd vid den aktuella passagen.

Lämpliga hastighetsgränser bör också föreslås utgående från dessa analyser med begränsning av hastigheten så snart fartygen lämnar de öppna vattnen söder om Fifång. Med erfarenhet av de mycket omfattande problemen i Furusundsleden och många andra intensivt trafikerade delar av Stockholms skärgård måste erosionsriskerna av en ökad trafik med mer djupgående och svallgenererande fartyg i Landsortsleden utredas betydligt noggrannare och med tillförlitligare metoder.

Sjöfågel

Som framhållits i vår tidigare samrådsinlägga (2016-10-31) är framför allt områdets sydliga delar av stor betydelse för störningskänsliga sjöfågelbestånd. Frågan har relativt grundligt utretts i underlagsrapporterna D och M. Gällande framför allt Alfågel innehåller dock underlagsrapporten ett flertal motsägelsefulla avsnitt som i MKBn sammanfattas på sidan 83:

"Övervintrande alfågel bedöms framförallt påverkas genom störning av båttrafik genom att arten skräms upp. Ny farled innebär att flockar med alfåglar sannolikt kommer att söka sig till alternativa rastplatser som inte har samma ostördhet och födotillgång som de nuvarande. Bedömningen är att den planerade farleden innebär större konsekvenser för alfågel än den nuvarande men att påverkan ändå är relativt begränsad. För både alfågel och övriga berörda fågelarter bedöms möjligheterna att upprätthålla gynnsam bevarandestatus som goda."

I underlaget D (sid 50) sägs att:

”Alfågel bedöms framför allt påverkas negativt av ökad störning i form av buller från fartyg och den störning som båtar orsakar genom att fåglar skräms upp. Denna påverkan bedöms ske framförallt utmed sträckan Mörkö–Landsort i de områden där ny farledssträckning planeras i delar som tidigare inte har varit utsatta för tyngre trafik.....Framförallt bedöms alfågel påverkas i norra delen av sträckan Mörkö–Landsort där den planerade farledsdragningen löper genom områden som arten utnyttjar för övervintring.....Ny farled innebär att flockar på upp till 200 alfåglar sannolikt kommer att söka sig till alternativa rastplatser som inte har samma ostördhet och födotillgång som de nuvarande.”

Vidare sägs på sidorna 50-51 att:

”Övervintrande alfågel bedöms framförallt påverkas genom störning av båttrafik genom att arten skräms upp, samt att musselbankar muddras bort. Det kan innebära en påverkan på arten om den tvingas till områden med sämre födotillgång vilket kan påverka överlevnad och hälsostatus. Hur detta påverkar bevarandestatusen för arten är svårt att kvantifiera. Bedömningen är att den planerade farleden innebär större konsekvenser för alfågel än den nuvarande, men att påverkan ändå bedöms som begränsad.”

Det är, i ljuset av ovanstående konstateranden, oklart hur underlagsrapporten resonerat sig fram till att påverkan bedöms som begränsad och hur MKBn kan nå slutsatsen att påverkan är relativt begränsad och att möjligheterna att upprätthålla gynnsam bevarandestatus är goda. Det är svårt att ur områdets natursynpunkt tänka sig en mer definitiv påverkan är att: ”flockar på upp till 200 alfåglar sannolikt kommer att söka sig till alternativa rastplatser som inte har samma ostördhet och födotillgång som de nuvarande”. Vad man egentligen säger är väl att Alfågeln kommer att förlora dessa områden som födosöksområden för att bygga upp reserver inför flytten till tundran.

De skyddade områdena innanför Fifång kan innehålla betydligt större ansamlingar av Alfågel än några grupper om 200 individer. Särskilt gäller det vid hårt väder då dess områden utgör skyddade födosöksområden som alternativ till de vindutsatta områdena väster och nordväst om Öja. Den enda möjliga tolkningen av påståendet om att påverkan är begränsad, är möjligen i relation till den samlade populationen i Östersjön. Ett sådant resonemang ter sig dock också besynnerligt både eftersom denna utredning gäller påverkan i det aktuella området och med tanke på artens mycket kraftigt decimerade bestånd i hela Östersjön. Artdatabanken konstaterar att *”Inventeringar från båt och flyg under vintern 1992-1993 gav vid handen att det då fanns cirka 4,3 miljoner alfåglar i området. Antalet vid inventeringar 2009-2011 har dock minskat till ca 0,5 miljon”*

(<https://artfakta.artdatabanken.se/taxon/102108>). Även om sådana data har betydande osäkerheter är förändringen mycket dramatisk.

Muddringsfrågorna hör egentligen inte till MKBn för inrättande av farled men i underlaget diskuteras ändå den förlust av födoresurs det innebär att muddra bort bottensediment. Eftersom detta i huvudsak sker längre norrut där förekomsten av Alfågel är mindre är det ett mindre problem än att stora bottenarealer utanför Lisö och Torö täcks med muddermassor och att befintliga musselbestånd där begravs med okänd återhämtningstid. Volymerna är mycket stora, över 1 miljon kubikmeter enligt kartan i Bilaga1 i samrådsunderlaget för vattenverksamhet

(<http://www.sjofartsverket.se/pages/111321/Samr%C3%A5dsunderlag%20projekt%20Landsortsfarleden%20vattenverksamhet.pdf>). Alfågeln kan dyka ända ned till 55 meter och kan därför utnyttja samtliga bottenar i området södra Fifång till Regarn. I underlaget nämns blåmusslor som födobas men Alfågeln äter också hjärtmusslor, sandmussla och Östersjömussla där den senare sannolikt är betydligt viktigare föda än blåmussla på de djupare bottenarna i Svärdsfjärden. Utöver de skyddsåtgärder som nämns i underlaget kring grumling och tidpunkter för muddring etc. bör muddermassor **över huvud taget** inte dumpas i dessa inomskärsområden där större mängder av Alfågel födosöker, utan utomskärs helst på djupa bottenar. Väster om Öja finns områden med uppemot 70 meters djup som sannolikt har syrebrist stora delar av året och där den ekologiska skadan av dumpning sannolikt är mycket mindre.

För att minimera effekterna på Alfågel av en potentiell ny farledsdragning bör också lämplig hastighetsbegränsning utredas för de tider och avsnitt av farleden där Alfågel regelbundet uppehåller sig och under Ejderens häckningssäsong. Alfågeln reagerar på fartyg i första hand genom att hela flocken simmande flyttar sig undan fartyget. Om fartygets hastighet gör att det trots detta närmar sig alltför snabbt lyfter hela flocken. Om det senare inträffar med alltför hög frekvens är det troligt att de överger området. Om de simmande kan dra sig undan minskar den risken. En hastighetsbegränsning skulle därför kunna minska skadeverkan.

Säkerhet

Avsnittet om säkerhet anger att leden är olycksdrabbad. I exempelvis i kap 5.1 sägs:

”Transportstyrelsens statistik visar att farleden i jämförelse med andra farleder i Sverige är överrepresenterad avseende grundstötningsolyckor, se Figur 9. Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas (SoS) inträffade under perioden 1985-2017, 9 stycken tillbud i form av kollision mellan fartyg. Ett av dessa tillbud var mellan ett handelsfartyg och en fritidsbåt och de övriga mellan handelsfartyg. 29 stycken grundstötningar i området är inrapporterade varav 19 stycken var med fartyg överstigande 50 meter i längd.”

För att belysa detta görs en jämförelse med andra farleder i Sverige. Det är svårt att utgående från denna summaanalis bedöma hur en ny farledsdragning skulle förändra säkerheten i relation till andra farleder eftersom många andra farleder har en öppen insegling med betydligt färre navigationssvårigheter. Det faktum att man bedömer leden som olycksdrabbad i relation till andra är ju i sig ett skäl att ifrågasätta om man kraftigt ska öka trafiken i en sådan lång och smal inomskärsfarled som Landsortsleden, även med en ny dragning.

För att bättre kunna bedöma hur en förändrad farled påverkar säkerheten bör en detaljerad redogörelse för omständigheter, orsaker och lokalisering av kända tidigare olyckor tillfogas underlaget. Det bör tydligt framgå om olyckornas karaktär var sådana att de med stor sannolikhet kunnat undvikas med den nya farleden och om konsekvenserna på ett väsentligt sätt hade förvärrats om olyckorna skett med de större och mer djupgående fartyg som nu planeras trafikera leden. En samlad redovisning av olycksplatser och typ av olycka längs leden i figurform är också önskvärd.

Det bör också ingå en analys av de ekologiska konsekvenserna av en större olycka med utflödande bunkerolja och/eller med transport av farligt gods såsom olja, ammonium eller annat miljöfarligt gods som nu transporteras eller planeras att transporteras i farleden.

Behov

En mer uppdaterad analys av behovet av att inrätta farleden bör tillfogas. Detta ligger inte inom vårt expertområde men två nya, och för frågan väsentliga händelser, bör ingå i analysen.

Byggandet av Norviks hamn påverkar den regionala tillgången på hamnar för rullande gods och containerhantering.

Mark- och miljödomstolens beslut att inte godkänna Nacka kommuns skäl för att säga upp tomträttsavtalet till fastigheten Sicklaön 13:83 (Bergs oljehamn).

(<http://www.nackatingsratt.domstol.se/Om-tingsratten/Nyheter-och-pressmeddelanden/Cirkle-K-Sverige-AB-behov-inte-flytta/>). Likaså har försvarsmakten enligt Dagens Industri ifrågasatt flytten av oljedepån av beredskapsskäl (<https://www.di.se/nyheter/jakt-pa-foretag-som-staller-upp-om-det-blir-krig/>). En utebliven nedläggning av oljedepån vid Berg i Nacka kan komma att påverka potentiella volymer av oljetransporter till Södertälje vilket bör kommenteras.

Referenser

Granath L. (2004) Fartygstrafik och stranderosion i Stockholms skärgård, Rapport 204:19 Länsstyrelsen i Stockholms län <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:851878/FULLTEXT01.pdf>

Granath L. (2013) Erosionsskador i Furusundsleden 2000-2013 - Utredning om utveckling, orsaker och möjliga åtgärder. http://www.sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter_Remisser/SV/2013/ErosionsskadorFurusundsleden2013.pdf

Granath L. (2015) Erosionsutvecklingen i Furusundsleden 2015 - Slutrapport om erosionsproblem, utvecklingstendenser och åtgärdsförslag. http://www.sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter_Remisser/SV/2015/ErosionsutvecklingenFurusundsleden.pdf

Beslut om dessa samrådssynpunkter har fattats av verksamhetscheferna på Institutionen för ekologi, miljö och botanik (SU) och Stockholms universitets Östersjöcentrum (SU). Svaren har författats av Carl Rolff och Jakob Walve vid samma enheter.

Stockholm 2018-09-28

Ove Eriksson

Prefekt, Institutionen för ekologi, miljö och botanik (DEEP), Stockholms universitet

Tina Elfving

Föreståndare, Stockholms universitets Östersjöcentrum, Stockholms universitet

Jakob Walve

Institutionen för ekologi, miljö och botanik (DEEP), Stockholms universitet

Carl Rolff

Stockholms universitets Östersjöcentrum, Stockholms universitet

From: Samhallsplanering <Samhallsplanering@svk.se>
Sent: den 28 september 2018 12:39
To: Registratur, Sjö(GSF)
Subject: Svenska kraftnäts yttranderörande farledsavsnitt i farled 511 Landsorts
bredgrund - Södertälje (Igelsta).
Attachments: Yttrande farled 511 Landsorts bredgrund södertälje sfv.pdf

Hej.

I detta mail bifogar jag Svenska kraftnäts yttrande rörande beredningsremiss inför
tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund -
Södertälje (Igelsta).

Hälsningar,

ANNA EKSTEDT

SAMHÄLLSPLANERARE

SVENSKA KRAFTNÄT

BOX 1200

172 24 SUNDBYBERG

STUREGATAN 1

TEL 010 475 81 57

ANNA.EKSTEDT@SVK.SE

WWW.SVK.SE

Koncessioner och kommunikation
Samhällsplanerare
Anna Ekstedt
010-475 81 57

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

2018-09-28

2018/1866

YTTRANDE

Yttrande angående beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund - Södertälje (Igelsta)

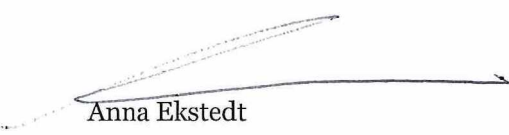
Ert diarienummer: 18-03034

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Eftersom den aktuella remissen endast berör de nya farleder som ni planerar att ansöka hos regeringen om, ligger detta söder om det område vi har anläggningar i. Då det samlade projektet, vilket innefattar aktörer från Trafikverket och Södertälje hamn, kan innebära påverkan på vår verksamhet önskar vi en fortsatt dialog med alla parter som ingår i projektet. Vi ser att ni längre fram planerar muddringsverksamhet i närhet av ön Fläsklösa (SV om Hall), där vi har en stamnätsledning på 400kV som passerar, detta behöver utredas och samråd i nära kontakt med oss bl.a. så att ingen elsäkerhetsfara riskerar att uppstå.

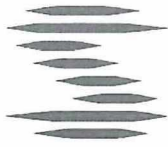
Svenska kraftnät vill passa på att informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se, som WMS eller som en shape-fil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: "© Affärsverket svenska kraftnät".

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar vi till **Systemutvecklingsplan 2018 – 2027**. Detta dokument finns publicerat på vår webbplats, www.svk.se.

Med vänliga hälsningar,



Anna Ekstedt



Information angående remisser till Svenska kraftnät

Svenska kraftnät önskar att ni vid remittering av kommande ärenden sänder fullständigt material till oss via: registrator@svk.se alternativt till: Svenska kraftnät, Box 1200 172 24 Sundbyberg.

From: Skogwik Johan <Johan.Skogwik@transportstyrelsen.se>
Sent: den 1 oktober 2018 15:32
To: Registratur, Sjö(GSF)
Subject: 18-03034
Attachments: TSS 2018-3292 Yttrande över beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511.pdf

Categories: Diarieföras

Hej
Bifogar Transportstyrelsens yttrande i rubricerat ärende.

mvh

Johan Skogwik
Sektionen för sjötrafik
Infrastrukturenheten
Sjö och Luftfart

Direkt: 010-495 33 37

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Yttrande över beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511

Bakgrund

Sjöfartsverket planerar att bygga en ny farled från Landsort till Södertälje hamn och har utrett olika alternativ där det främsta alternativet förefaller vara en ny sträckning öster om den befintliga farleden. Dock kräver det att en helt ny farled etableras vilket innebär att tillåtlighet måste ges från Regeringen.

Sjöfartsverket har nu gett Transportstyrelsen möjlighet att lämna synpunkter på underlaget inför ansökan om tillåtlighet.

Transportstyrelsen har tidigare till Sjöfartsverket yttrat sig gällande samrådshandlingar gällande ny farled¹ samt upprättande av miljökonsekvensbeskrivning inför tillåtlighetsprövning gällande ny farled².

Yttrande

Mot bakgrund av att dagens problematik som farleden från Landsort till Södertälje har, med bl.a. trånga passager, olyckor och incidenter samt att leden idag är belagd med omfattande trafikrestriktioner ser Transportstyrelsen positivt på föreslagna åtgärder.

Åtgärderna, som inte bara är kapacitetshöjande utan i högsta grad också säkerhetshöjande känns extra angelägna med tanke på att motsvarande åtgärder görs i Mälaren, Södertälje sluss samt Södertälje hamn. Vidare ser vi positivt på att Transportstyrelsens rekommendationer för farledsutformning används i processen med att ta fram en farledsdesign, utmärkning samt fastställa framtida eventuella restriktioner för fartygstrafiken.

¹ TSS 2016-2204 Yttrande samrådshandlingar Landsortsleden; datum 161101

² TSS 2016-2204 Yttrande samrådshandlingar MKB Landsortsleden; 170828

Vi ser även positivt på att Sjöfartsverket låtit göra en nautisk riskanalys och simuleringar av det förslagen farledssträckning för att på så sätt kunna värdera och optimera farleden både vad gäller säkerhet och tillgänglighet.

Tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen finns separata underlagsrapporter tillgängliga på Sjöfartsverkets hemsida. Där återfinns bl.a. Rapport från riskanalys samt tillhörande revideringar. Dock finns inte rapporter från de olika simuleringar vilka det refereras till både i miljökonsekvensbeskrivning och i riskanalysen. Transportstyrelsen anser att simuleringsrapporterna bör finnas tillgängliga bland underlagsrapporterna tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen.

I övrigt hänvisar vi till tidigare yttranden.

Detta ärende har avgjorts av sektionschef Andreas Holmgren. I handläggningen av ärendet deltog sakkunnig Johan Skogwik, föredragande.

Andreas Holmgren
Chef sektionen för sjötrafik